Blue Water Bridge Canada

Pont Blue Water Canada

75 ans 1938 2013
PONT BLUE WATER

Rapport annuel 2012 - 2013

Table des matières

Message du président i
Conseil d'administration ii
Conseil d'administration et équipe de direction ii
Mandat, gouvernance et obligation de rendre des comptes iii
Commentaires et analyse par la direction 1
Sommaire des résultats 10
Analyse détaillée des résultats 11
Situation financière 13
Risques et incertitudes 14
Déclaration de responsabilité de la direction 18
Le rapport de l'auditeur indépendant 19
États financiers 21

Pont Blue Water Canada, société d'État mère non financée par crédit, possède et exploite la partie canadienne du pont Blue Water qui enjambe la rivière St. Clair et relie, du côté canadien, Point Edward/Sarnia, en Ontario, à Port Huron, aux États-Unis, dans l'État du Michigan. En exploitation depuis 1938 et doublé d'un deuxième tablier en 1997, ce pont fait partie des ponts les plus empruntés pour la circulation commerciale et pour l'ensemble de la circulation entre le Canada et les États-Unis. La partie américaine du pont est la propriété de l'État du Michigan et son exploitation relève du département des Transports du Michigan.

Message du président du conseil d'administration

Tout changement, peu importe son degré de nécessité, est rarement facile à réaliser. L'an dernier, notre conseil d'administration a repéré des signes indiquant que des changements étaient nécessaires pour le bien-être à long terme de notre organisation. Les commentaires de nos employés et les avis formulés par nos conseillers externes en gestion des activités nous ont amenés à constater la nécessité de réduire la taille de notre structure organisationnelle et d'éliminer ainsi les dédoublements et les dépenses d'un niveau de gestion. Grâce aux améliorations subséquentes apportées à nos fonctions de comptabilité et de ressources humaines, nous terminons l'exercice financier avec la certitude que nos décisions ont permis de solidifier les assises de notre organisation, qui est devenue moins coûteuse et plus efficace dans l'ensemble et dont la barre est tenue par une solide équipe de gestion. Nous sommes mieux placés pour tirer parti des possibilités offertes, à titre de deuxième passage frontalier en importance entre le Canada et les États-Unis pour ce qui est du nombre de camions commerciaux et troisième pour ce qui est du nombre total de véhicules.

Pont Blue Water Canada est supervisé par un conseil d'administration composé de quatre personnes, et les services sont assurés par nos 68 employés, qui s'affairent à rendre le passage des voyageurs internationaux sûr, efficace et agréable. J'ai pris plaisir à travailler avec mes deux collègues, Larry Kinley, vice-président du conseil d'administration et Gary Atkinson, directeur, qui sont également des nouveaux venus dans l'équipe du conseil bénévole. Il reste d'ailleurs un autre siège à combler par un représentant du gouvernement fédéral. Je tiens également à remercier sincèrement nos employés. Depuis la restructuration de notre organisation en particulier, ils ont répondu à l'appel et pris les responsabilités qui leur étaient confiées en répondant toujours à nos attentes et bien souvent en les dépassant, au plus grand bénéfice du pont. Je suis très reconnaissant de leur dévouement.

Pont Blue Water Canada est une société d'État fédérale non financée par crédit qui relève du ministre des Transports; l'expression « non financée par crédit » signifie qu'elle ne reçoit aucun financement régulier du gouvernement fédéral. Nos activités sont financées exclusivement par les péages, les revenus de placement et les services offerts dans l'aire de services. Nous sommes les propriétaires de 16 locataires installés dans l'aire de services et dont les activités sont indépendantes des nôtres : l'Agence des services frontaliers du Canada; l'Agence canadienne d'inspection des aliments; 13 courtiers en douane privés; une entreprise de logistique et de transport. Plusieurs nous considèrent comme un propriétaire de bienfaisance, parce que nous nous conformons aux lois fédérales qui exigent que nous fournissions des installations d'inspection adéquates et des services de soutien gratuits à nos deux agences gouvernementales locataires.

Notre engagement à offrir des services transfrontaliers de qualité demeure inchangé. Les changements apportés se fondent sur la conviction du conseil actuel que le besoin d'accroître la rentabilité et de réduire la taille de l'organisation est beaucoup plus profond qu'une simple idée intéressante lancée par le gouvernement fédéral. Il s'agit d'une condition nécessaire, qui doit s'ancrer solidement dans la réalité, si nous voulons poursuivre nos activités à long terme dans une structure abordable pour le public. Les dépenses qui pouvaient constituer la norme il y a à peine quelques années sont désormais considérées comme extravagantes et excessives en regard de la susceptibilité actuelle du public. Nous comprenons que les attentes publiques pour les organisations gouvernementales sont pour mieux contenir les coûts. Pour réduire efficacement la taille et les dépenses de notre organisation, le conseil a pris également des mesures décisives pour mettre en œuvre une politique plus modérée en ce qui concerne les indemnités de départ, conformément aux lignes directrices du gouvernement fédéral et plus appropriées au contexte actuel de compressions budgétaires. De même, nous allons de l'avant dans le dossier de l'examen exhaustif de toutes les politiques de notre organisation.

En tant que comité et organisation, nous nous engageons à apporter d'autres changements nécessaires qui refléteront la réalité économique d'aujourd'hui et qui correspondront aux intérêts et aux attentes du public. Nous voulons être clairs et conséquents dans tous les aspects de la gouvernance de notre organisation, où nos efforts continueront de porter sur la prestation de services durables, de pair avec un contrôle rigoureux des dépenses.

Marcel Beaubien

Conseil d'administration

Marcel Beaubien, de Petrolia en Ontario, est président du conseil d'administration de Pont Blue Water Canada et remplit actuellement un mandat de trois ans. M. Beaubien a été député provincial de Lambton-Kent-Middlesex au parlement de l'Ontario de 1995 à 2003. Il a été adjoint parlementaire du ministre des Finances et du ministre de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Affaires rurales. À la même époque, il a fait également partie de divers comités parlementaires. Ancien maire de Petrolia et ancien conseiller du comté de Lambton, il a aussi siégé à de nombreux conseils et comités à titre bénévole. Il est promoteur, constructeur et directeur de petits complexes commerciaux et conseiller de Canadians for Properly Built Homes, un organisme canadien sans but lucratif de protection du consommateur. Il est membre du conseil d'administration de Pont Blue Water Canada depuis juin 2011.

Larry Kinley, de Port Lambton en Ontario, est vice-président du conseil d'administration de Pont Blue Water Canada et préside son comité de vérification. Il a été élu pour un mandat de trois ans. M. Kinley, qui a fait ses études à Lacombe, en Alberta, compte plus de 35 années d'expérience dans le secteur des industries contractuelles de géophysique et a dirigé et administré des opérations à plusieurs endroits au Canada et aux États-Unis. Après avoir acquis 10 années d'expérience au sein de Teledyne Exploration Ltd. de Calgary, il a été associé pendant 28 ans chez Cangeo Ltd., une entreprise contractante en géophysique. Le parcours de M. Kinley comprend la gestion de diverses équipes travaillant à la réalisation de projets d'exploration et d'exploitation de pétrole et de gaz ainsi que de projets de services publics, y compris Union Gas et Enbridge. Il a travaillé avec différents ordres de gouvernement, soit avec des municipalités locales, des comtés, des provinces de même qu'avec des départements d'État américains et des entités chargées de la réglementation pour les permis requis et les autorisations d'accès. M. Kinley a également contribué à des projets de recherche aux universités de Calgary et de Winnipeg.

Gary Atkinson, de Wyoming en Ontario, est le plus récent membre nommé au conseil d'administration de Pont Blue Water Canada et il remplit un mandat de quatre ans. M. Atkinson a 35 ans d'expérience dans l'industrie pétrochimique. Il a commencé sa carrière à la raffinerie Imperial Oil de Sarnia avant de se joindre à Shell Canada en 1972. M. Atkinson est devenu contrôleur principal à la raffinerie Shell de Corunna, près de Sarnia, plus précisément au complexe d'hydrogène, où il a travaillé jusqu'en 2005. Il a été responsable autant des opérations spécialisées que de l'entretien quotidien et de la formation. Il s'est employé à assurer un milieu de travail sécuritaire, et y a contribué en tant que membre de l'équipe de la promotion de la sécurité de Shell Canada de 1984 à 2005, et en tant que président de 1993 à 2005. M. Atkinson a siégé à de nombreux conseils communautaires; il a entre autres été président et directeur de la Plympton & Wyoming Agricultural Society, membre du conseil d'administration de St. Francis Advocates et membre de la chambre de commerce de Sarnia Lambton, où il a fait partie du comité des affaires gouvernementales. En 2000, M. Atkinson a reçu la Médaille du jubilé de la Reine.

Équipe de direction

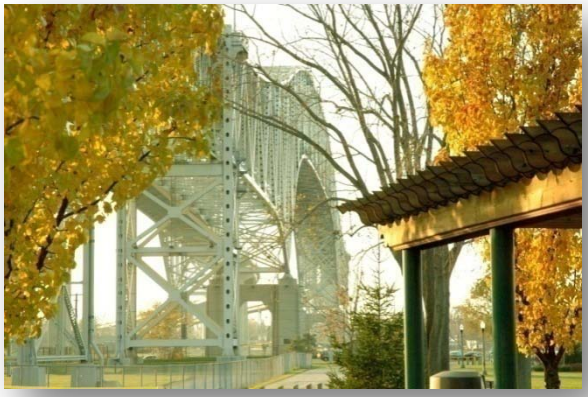
John Elliott, directeur de l'exploitation
Michelle Faysal, directrice financière intérimaire
Joe Lopetrone, gestionnaire, Exploitation
Mary Sue Knowles, gestionnaire, Bureau de change
Joe Dedecker, gestionnaire, Projets d'immobilisation
Deric Mathews, gestionnaire, Technologies
Monica Henderson, gestionnaire, Ressources humaines
Mary Ann Brown, adjointe de direction/secrétaire générale

Mandat, gouvernance et obligation de rendre des comptes

MANDAT
PBWC est responsable et s'occupe de l'exploitation de la moitié canadienne du pont Blue Water, qui relie Point Edward/Sarnia, en Ontario, à Port Huron, au Michigan. Ce pont compte deux travées : la première travée, construite en 1938, a été complètement remise à neuf en 1998, et la deuxième travée a été ouverte en 1997. L'organisme a pour mandat d'agir à titre de responsable de la structure, d'en assurer le maintien et de l'exploiter de façon sûre et efficace dans l'intérêt des utilisateurs internationaux du pont. Conforme à son mandat, la mission de PBWC consiste à faire en sorte que le passage des clients soit sûr, efficace et agréable. La vision de l'entreprise est d'être reconnue par ses clients comme une partie essentielle de leur expérience de voyage. Pour s'acquitter de son mandat, PBWC travaille en étroite collaboration avec le copropriétaire américain du pont, soit le MDOT, dans le but d'élaborer des pratiques d'exploitation plus efficaces et rentables, et d'améliorer le service à la clientèle.

LOIS ET RESPONSABILITÉS
Cette société a été établie en 1964 par la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* (Canada), qui encadre son processus décisionnel et son exploitation.

PORTEFEUILLE DE PBWC
En 2002, PBWC est devenu une société d'État mère et figure comme telle à l'Annexe III, partie I de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. À titre de société d'État, PBWC continue de gérer les différents aspects de ses activités en vue d'atteindre les objectifs de son mandat et elle demeure sans lien de dépendance avec le gouvernement fédéral. En particulier, PBWC est responsable de fonctions de planification et de gestion dans les secteurs suivants : plan stratégique et plan



directeur d'aménagement; établissement et administration de la politique organisationnelle; finances et comptabilité; reddition de comptes au gouvernement; communications et relations avec les intervenants; péage; entretien de l'infrastructure, du terrain et des installations; sécurité des lieux; gestion de la circulation sur le pont; et service à la clientèle. L'organisation est la seule responsable de son portefeuille envers le ministère fédéral des Transports dans le cadre duquel elle communique au moyen de rencontres, de réponses aux demandes d'information et de rapports proactifs sur la réglementation dont l'échéancier de production est planifié.

Les deux travées jumelles du pont sont une icône dominante dans la région, c'est pourquoi l'importance des activités de PBWC 24 heures sur 24, tous les jours de l'année fait en sorte qu'il est nécessaire de communiquer en toute transparence avec ses employés, mais aussi avec différents intervenants de son aire de services et à l'externe. Comme PBWC détermine les messages essentiels, les communique de façon cohérente et donne l'occasion de formuler des commentaires et des idées sur ses activités et ses plans variés, il parvient à obtenir une interprétation commune avec ses intervenants et à offrir des avantages mutuels à toutes les parties qui ont un intérêt dans le pont.

PBWC est dirigé par un conseil d'administration formé de quatre membres nommés par le gouverneur en conseil. En 2013, la composition du conseil d'administration devait changer. Actuellement, on compte trois administrateurs et PBWC attend la nomination d'un quatrième membre. Le comité de vérification et le président-directeur général relèvent du conseil d'administration.

Le conseil d'administration de PBWC ainsi que la haute direction et les gestionnaires de programmes sont responsables de la relation entre PBWC et la ministre des Transports. En consultation avec la direction, le conseil d'administration détermine l'orientation stratégique et les mesures connexes de la société pour PBWC dans le cadre de son mandat établi par la loi. Des politiques gouvernementales, des approbations et des lettres d'attentes du ministre donnent d'autres directives et orientations. Le conseil d'administration de PBWC émet chaque année des lettres d'attentes à la direction, dans laquelle il énonce les mesures et les résultats attendus à haut niveau en fonction de l'orientation stratégique de l'organisation et des priorités gouvernementales. Les rapports d'étape réguliers de la direction et les discussions en profondeur lui permettent de surveiller et d'adapter les mesures prévues au besoin.

OBLIGATION DE RENDRE DES COMPTES AU PUBLIC

En tant que société d'État, PBWC est assujetti aux conditions en matière de reddition des comptes établies dans la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et doit rendre des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. La ministre est responsable de la société, y compris de donner une orientation stratégique générale et des réponses aux questions soulevées au Parlement quant aux activités de PBWC. Les membres du conseil d'administration et le président-directeur général sont nommés par le gouverneur en conseil. Réciproquement, le conseil d'administration de PBWC doit rendre des comptes au Parlement.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE PBWC

Responsabilité

Comme le décrit la *Loi sur la gestion des finances publiques* et la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* (Canada), les tâches et les responsabilités du conseil d'administration de PBWC consistent à déterminer les objectifs et l'orientation de la société, à assurer une bonne gouvernance, à surveiller et à vérifier le rendement financier et opérationnel, à approuver les budgets et les états financiers, à approuver les politiques et les règlements ainsi qu'à veiller à la détermination des risques et à la mise en œuvre de mesures d'atténuation.

Indépendance

Aux termes de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, les administrateurs du conseil d'administration sont tenus d'agir avec intégrité, de bonne foi, avec la diligence et le soin nécessaires. Ils sont informés au sujet des politiques et des règlements généraux créés dans le but de prévenir les conflits d'intérêts et doivent les appliquer. Les membres doivent s'abstenir de prendre des décisions sur des questions pouvant donner lieu à d'éventuels conflits d'intérêts. PBWC exige à ses administrateurs d'examiner et de confirmer chaque année qu'ils comprennent les principes formulés dans les politiques sur les conflits d'intérêts et le code de conduite de la société, et de relever de leur propre chef tout conflit d'intérêts éventuel.

Le comité de vérification du conseil

Conformément aux bonnes pratiques de gouvernance, le conseil d'administration établit un comité de vérification. Selon le mandat qui lui est conféré par l'article 148 de la LGFP, le rôle du comité de vérification est de veiller à ce que toutes les mesures financières et les initiatives opérationnelles d'importance soient examinées en détail et que le conseil d'administration reçoive les recommandations qui en découlent. Ce comité est composé des quatre administrateurs, et le vice-président du conseil d'administration exerce le rôle de président du comité de vérification.

Les activités de vérification des différentes responsabilités choisies sont réalisées par des professionnels indépendants, internes et externes, selon les contrats passés régulièrement par le conseil d'administration et les nominations du gouvernement fédéral, respectivement. Actuellement, les fonctions de vérification interne relèvent d'Ernst & Young s.r.l. La vérification externe relève du Bureau du vérificateur général du Canada.

RESSOURCES HUMAINES

PBWC emploie actuellement 50 employés à temps plein et 18 employés à temps partiel, soit 68 employés en tout. Les connaissances et les aptitudes nécessaires pour exploiter et entretenir le pont efficacement et en toute sécurité sont variées, allant d'une expertise spécialisée à des compétences de travail générales. Voici les catégories d'employés : le personnel responsable de l'exploitation de l'aire de service qui assure la circulation sur le pont, perçoit les péages et coordonne le programme de sécurité de PBWC; le personnel d'entretien responsable des installations et de l'infrastructure du pont qui assure la sécurité des voyageurs pendant leur passage; le personnel du service de nettoyage responsable d'assurer la propreté des lieux et la gestion de la récupération et de l'élimination des déchets; les caissiers de bureau de change qui offrent un service d'échange de devises canadiennes et américaines aux voyageurs; et le personnel d'administration responsable de diriger l'organisation et le soutien des activités à court et à long termes. PBWC entend assurer la formation continue de ses employés afin d'offrir le meilleur service qui soit et de respecter ainsi ses obligations en matière de service public.

PBWC fait partie d'une convention collective regroupant des membres de l'Alliance de la Fonction publique du Canada, section locale 501, qui regroupe des membres du personnel ne participant pas à la gestion ni à l'administration. La convention collective actuellement en vigueur expirera en novembre 2014.

Commentaires et analyse par la direction

Pour l'exercice terminé le 31 août 2013
En date du 26 novembre 2013

INFORMATION DE NATURE PROSPECTIVE

Les commentaires et l'analyse qui suivent contiennent de l'information de nature prospective fondée sur des hypothèses, qui peut entraîner des risques et des incertitudes. Veuillez consulter la rubrique « Énoncés de nature prospective » (voir page 20) pour de plus amples informations concernant les risques et incertitudes ainsi que les facteurs déterminants et hypothèses connexes.

Le présent rapport fait état des résultats financiers et d'exploitation de Pont Blue Water Canada (PBWC) pour l'exercice clos le 31 août 2013, et doit être lu parallèlement aux États financiers audités de PBWC.

En 2013, le conseil d'administration a effectué un examen stratégique de ses activités et a notamment consulté des spécialistes de la gestion d'entreprise, et a conclu que certains niveaux de gestion dépassaient les besoins de l'organisation. Par conséquent, une stratégie de réduction a été appliquée, de sorte que l'équipe d'administration compte cinq employés à temps plein en moins et que la hiérarchie de l'organisation compte un niveau de moins. Conformément à l'objectif, la stratégie a bel et bien permis de rationaliser les activités quotidiennes et de diminuer le niveau hiérarchique auquel peuvent être prises les décisions, de sorte qu'il se rapproche du niveau opérationnel de l'organisation, où on connaît bien les besoins et la situation en matière de rendement. De plus, la stratégie a permis d'harmoniser les ressources humaines ainsi que les services offerts à la clientèle et les services organisationnels en fonction des prévisions relatives aux besoins de l'organisation. À la mi-mars 2013, le président-directeur général en poste a démissionné. Le conseil d'administration prévoit que le gouverneur en conseil nommera prochainement un nouveau président-directeur général. En attendant, le conseil d'administration a nommé un directeur de l'exploitation et un directeur financier intérimaire, auxquels il confie la responsabilité de diriger les activités quotidiennes et les initiatives liées à la transition.

De plus, au cours de l'exercice, l'organisation a commencé à intégrer sa stratégie de gestion fondée sur les compétences dans le cadre de programme de gestion des ressources humaines de grande envergure. Ainsi, PBWC a pu définir et appliquer efficacement les capacités de ses employés pour chaque poste en vue d'optimiser le rendement de l'organisation en matière de mobilisation des employés et d'exploitation.

Depuis 2008, au début de la récession et pendant la reprise économique qui a suivi, la société surveille de près le nombre d'employés afin d'évaluer s'il est nécessaire de remplacer, d'éliminer ou d'ajouter des postes. Ce processus nécessite la prise en compte d'un certain nombre de facteurs, dont les suivants : l'initiative de limitation des coûts du gouvernement fédéral; la nécessité du poste en fonction de la demande actuelle et future des tâches ou des services connexes; la façon dont le poste

contribue actuellement à accroître l'efficacité ou à apporter des améliorations ultérieurement.

PBWC apporte actuellement des changements prévus touchant les employés appartenant aux groupes responsables de l'entretien et de l'exploitation. À l'heure actuelle, PBWC prévoit automatiser son système de perception des péages à compter du deuxième semestre de 2014. La mise en place de ce système devrait donner lieu à une réduction du personnel d'exploitation, dont une partie sera réaffectée à la sécurité des lieux et aux fonctions de service à la clientèle. En 2013 également, des changements au sein du groupe de l'entretien ont été entrepris pour contrecarrer la perte imminente de savoir essentiel en raison des départs à la retraite prévus. Afin d'assurer l'efficience et l'efficacité des fonctions du service et le maintien de sa base de connaissances, l'embauche de

travailleurs qualifiés s'est accrue afin de faciliter la transmission à l'interne de procédures essentielles et de connaissances pratiques. Dans le cours de cette démarche, le service augmente également la portée de ses capacités techniques, particulièrement en ce qui concerne les systèmes de gestion des immeubles, afin d'offrir une solution interne plus efficace et rentable pour réaliser des tâches qui sont actuellement accomplies par des entrepreneurs externes à un coût supérieur.

NOS PRIORITÉS, ACTIONS ET PLANS

Dans l'exercice de son mandat, PBWC est touché par des facteurs internes et externes qui se reflètent sur ses forces, créent des possibilités, présentent des enjeux et ont une incidence sur la nature des risques liés aux activités. Ces facteurs sont continuellement déterminés et surveillés. Lorsque les caractéristiques d'un facteur varient tellement que celui-ci pose un risque inacceptable ou donne lieu à une situation inacceptable pour les activités de PBWC, des mesures ou des plans précis sont mis en place pour atténuer les facteurs négatifs ou pour améliorer les effets positifs. Les priorités, mesures et plans présentés ci-après ont été énoncés et intégrés dans les activités de PBWC en 2013.

Du côté canadien de la frontière internationale, les dépenses de consommation et la croissance du secteur privé ont continué de dicter la reprise économique. Il y a eu du progrès, bien que le taux de croissance soit demeuré imprévisible et faible. Du côté américain, la croissance économique est également demeurée lente tout au long de l'année, car les entreprises et les consommateurs réduisent leurs dettes, tandis que les efforts du gouvernement fédéral s'articulent autour des considérations générales à l'égard de la réduction de la dette et de la stimulation économique. Dans ce contexte économique caractérisé par la prudence, les recettes du péage de PBWC ont augmenté, affichant année après année une croissance du volume de circulation commerciale qui atteint 4,6 %. Dans une comparaison similaire, la circulation de passagers s'est accrue de 3,2 %, et le volume des autocars a grimpé de 3,4 %. Comme les volumes de circulation et les recettes qui en découlent continuent d'augmenter relativement au creux que nous avons connu pendant la récession mondiale de 2009, on s'attend à ce que le taux de croissance demeure ralenti. Ainsi, PBWC continue de gérer attentivement ses coûts et la taille de son effectif, et révise attentivement ses principaux plans de maintenance et de développement des immobilisations afin d'assurer la durabilité financière à long terme de ses activités et services en général.

Les discours du Trône prononcés récemment et l'expression des priorités du gouvernement ont constamment souligné la nécessité d'effectuer des réductions budgétaires dans l'ensemble de la fonction publique, y compris dans les sociétés d'État, comme PBWC. Ainsi, le gouvernement fédéral a présenté un programme pluriannuel de réduction des coûts et des dépenses, visant à réduire de manière proactive la taille et les coûts des organismes de services publics tout en améliorant la prestation de services. En ce qui concerne la réduction des coûts, PBWC a mis en œuvre un plan d'action dynamique

de réduction des coûts un an avant l'entrée en vigueur des lignes directrices du gouvernement fédéral en 2010. Depuis l'application des premières mesures de compression budgétaire, l'organisation a réussi à diminuer ses coûts contrôlables aux niveaux enregistrés en 2006. La réduction de la taille de son organisation en 2013 révélait que le conseil est d'autant plus déterminé à gérer efficacement ses coûts indirects et à réduire concrètement la taille de son empreinte organisationnelle. Qui plus est, l'aplanissement de l'organisation a contribué à renforcer la réactivité opérationnelle de PBWC, grâce à une plus grande proximité des paliers de décisions et de responsabilités avec les lieux où les services sont offerts. PBWC est toujours déterminé à réagir positivement aux directives du gouvernement fédéral en ce qui concerne la réduction des coûts et l'atteinte d'une taille adéquate. Dans la foulée, PBWC doit aussi demeurer en mesure d'offrir le niveau de service approprié en fonction de l'augmentation continue de la circulation, de sorte à assurer l'intégrité structurale du pont Blue Water à long terme et la sécurité des voyageurs.

PBWC communique avec une variété d'intervenants qui ont un intérêt commun dans divers aspects de ses activités continues, qu'il s'agisse de l'établissement de ses politiques, de la réalisation de ses projets et de la prestation de services au quotidien. Parmi ces intervenants, mentionnons son partenaire du gouvernement fédéral, soit Transports Canada, l'ASFC, l'ACIA et des représentants élus locaux, comme les Premières Nations, des gouvernements provinciaux, des administrations de comté et municipales, des organismes et des dirigeants communautaires, des groupes des milieux de l'éducation et des voisins de l'aire de service.

Pour assurer l'efficience et l'efficacité de son passage international, PBWC travaille continuellement en collaboration avec de nombreux organismes gouvernementaux qui sont en lien avec les aires de service du Canada et des États-Unis. Ce processus comporte des communications fréquentes, l'établissement d'interprétations, de pratiques et de procédures communes, centrées sur la capacité de réaction aux situations imprévues qui peuvent se présenter dans le milieu frontalier, qui est dynamique. En particulier, les relations avec le MDOT/Blue Water Bridge, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), la Customs and Border Protection Agency des États-Unis, les agents locaux d'application de la loi et les intervenants d'urgence doivent être fondées sur les communications, la coopération et la coordination, pour assurer continuellement les déplacements sûrs, efficaces et fiables des voyageurs, des biens et des services légitimes.

PBWC s'assure également que sa façon d'exploiter le pont, ses décisions stratégiques et ses projets reflètent les

Le pont Blue Water, ses deux travées jumelles et l'aire de service canadienne. On peut voir les bureaux d'affaires et d'administration ainsi que les installations d'inspection commerciale et d'entretien situées à droite de la marina et les postes de péage, les installations d'échange de devises et d'inspection de la circulation dans le quart inférieur droit.

intérêts et les besoins de sa clientèle - les voyageurs - et des collectivités où il se trouve. Par différents moyens, dont la prestation de services de grande qualité, des communications bilatérales ouvertes et honnêtes, la participation aux activités d'amélioration de la collectivité et la bonne volonté de ses directeurs et employés, PBWC doit faire connaître les avantages du pont Blue Water aux collectivités où il se trouve. PBWC peut s'assurer d'obtenir continuellement le soutien de tous les intervenants concernés uniquement si ceux-ci comprennent bien son intérêt et son apport.

PBWC entend travailler dans le respect des exigences de toutes les lois environnementales pertinentes. Concrètement, une évaluation environnementale par catégorie a été réalisée en 2007 et subséquemment approuvée par Environnement Canada aux termes de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, comme précurseur à l'élaboration du plan directeur des immobilisations de l'organisation. L'évaluation environnementale portait sur toutes les facettes des opérations à venir et était fondée sur des enquêtes environnementales détaillées réalisées en 1983 et en 1994. L'évaluation de 2007 a fourni l'assise nécessaire à la réalisation de la première phase d'aménagement de PBWC, qui portait surtout sur la modernisation de l'aire de service commerciale et des installations des services d'administration. En gardant la même empreinte environnementale, une deuxième phase d'aménagement de l'aire de service a été élaborée en 2013, à titre de projet de mise à jour du plan directeur des immobilisations. Cette deuxième phase d'aménagement supposait l'élaboration d'une proposition visant à renouveler les zones de péage et de services à la clientèle de l'aire de service principale, ainsi que les installations d'inspection de la circulation.

Compte tenu des activités quotidiennes, la sécurité de la circulation dans l'aire de service et sur le pont demeure une étape fondamentale du projet de mise à jour du plan directeur des immobilisations. L'évaluation a permis de déceler un certain nombre d'endroits où des problèmes de circulation peuvent se poser, ce qui nécessite des améliorations sur le plan de la conception. Les problèmes de ces endroits seront réglés dans le nouveau concept de l'aire de service et les solutions seront intégrées au plan de construction pluriannuel. En attendant, des panneaux de signalisation modernes à messages variables ont été installés pour aider les conducteurs à se repérer facilement dans leur progression vers le poste frontalier. En outre, le personnel de PBWC responsable de l'exploitation assure une signalisation adéquate et applique un plan de gestion de la circulation pour aider les voyageurs à traverser la frontière de façon sûre et efficace. Le ministère des Transports de l'Ontario a terminé depuis peu le projet d'élargissement de l'autoroute 402, ce qui a grandement contribué à la sécurité de la circulation dans l'aire de service du pont. De plus, les communications continues entre le personnel de PBWC et de 14 organismes responsables de la

sécurité publique à la frontière et près de celle-ci facilitent le processus de passage à la frontière. PBWC doit continuer d'examiner et d'améliorer constamment la sécurité de la circulation grâce à chaque modification qu'il envisage dans le cadre de ses plans de développement.

Pour donner lieu à la prochaine phase d'amélioration de l'aire de service, il faudra retirer les structures initiales. En 2013, les installations originales de l'aire de service occupées par l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) ont été démolies. Un ancien bâtiment résidentiel, propriété de PBWC, a aussi été démoli en vue de l'expansion à venir des installations de la boutique hors taxes. Avant tout aménagement, des fouilles archéologiques ont été entreprises sur l'emplacement dégagé comme l'exige un protocole d'entente conclu avec la Première nation d'Aamjiwnaang.

Comme l'aménagement à grande échelle de l'aire de service principale n'aura pas lieu avant les cinq à huit prochaines années, le Conseil a demandé à la direction de trouver une autre vocation aux anciens bureaux de l'administration. Un locataire de l'aire de service souhaite déjà utiliser les

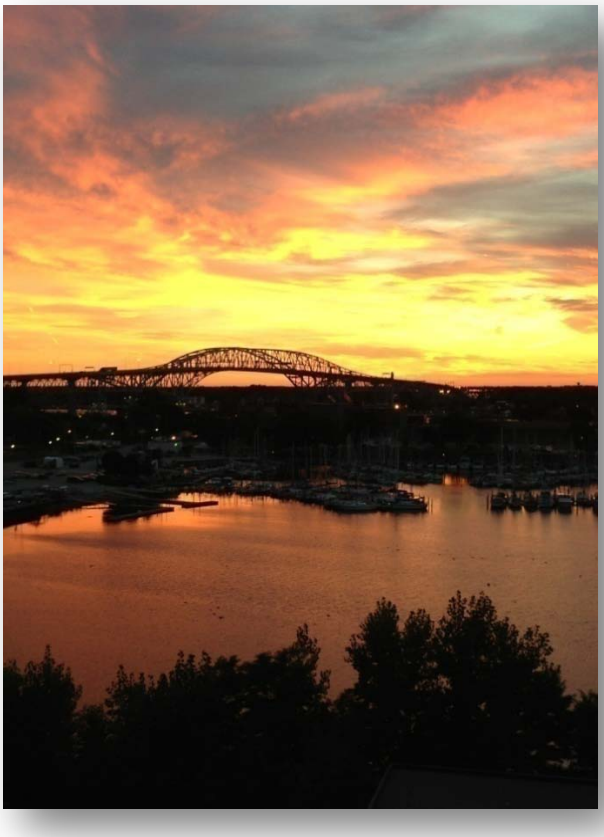
installations comme entrepôt à court et moyen termes. D'autres options d'utilisation passive sont étudiées.

Le maintien de la sécurité de la structure du pont et des terrains connexes est une responsabilité continue qui touche tous les employés de PBWC. Une grande variété de mesures, y compris des procédures d'exploitation uniformisées et des instruments électroniques modernes, sont mises en œuvre dans le but de surveiller les secteurs où la circulation est importante ainsi que les secteurs moins visibles. Dans la dernière décennie, les installations du pont ont fait l'objet de trois évaluations de la sécurité. Compte tenu de l'application d'un protocole d'entente sur la sécurité du pont avec la ministre des Transports, PBWC a commencé en 2013 à mettre à jour son évaluation des risques relatifs aux biens. Toute amélioration recommandée à la suite de cette évaluation sera traitée conformément aux conditions de l'entente.

Pour assurer l'intégrité structurale du pont et la sécurité des voyageurs transfrontaliers, PBWC entretient ses ponts et les structures connexes conformément aux normes établies par les organismes de réglementation fédéraux du Canada et des États-Unis. La moitié canadienne du pont Blue Water est en bonne condition en partie grâce à la diligence dont PBWC fait preuve quant à l'évaluation technique qu'il confie chaque année à des professionnels qualifiés et au fait qu'il réalise rapidement les travaux d'entretien recommandés. Avant 2012, PBWC et le copropriétaire du pont, le MDOT/BWB, retenaient tous deux les services de leur propre expert-conseil responsable d'évaluer le pont et s'échangeaient ensuite les rapports produits. Depuis 2012, PBWC travaille officiellement en partenariat avec le MDOT/BWB et ils retiennent ensemble les services d'une seule et même firme d'ingénierie responsable de réaliser l'évaluation et de présenter ses conclusions. Cette collaboration devrait produire une évaluation globale et rentable dans l'intérêt commun des deux propriétaires. En 2013, commençait la deuxième année de l'entente de trois ans avec Parsons Transportation. Selon les recommandations formulées dans le rapport technique annuel, PBWC élabore et applique un programme continu d'entretien du pont dont le but principal est d'assurer l'intégrité structurale du pont et la sécurité des personnes qui l'empruntent. Ce programme comprend diverses activités, comme des travaux saisonniers de nettoyage, de peinture et de réparation, des projets d'amélioration à grande échelle du tablier du pont et de l'infrastructure, et des projets de modernisation des services publics. Chaque tâche est prévue au budget dans un délai précis établi en fonction du besoin et de la coordination des ressources. PBWC est également responsable de la supervision des projets d'immobilisations ainsi que des services de soutien liés à l'entretien et au nettoyage quotidien à l'intention du personnel et des installations de l'ASFC et de l'Agence canadienne d'inspection des aliments qui travaillent dans l'aire de service canadienne.

Dans le domaine de l'entretien, de la construction et de la réparation de ponts, il faut de plus en plus appliquer de nouvelles pratiques et technologies, évaluer l'état de l'infrastructure et surveiller le mouvement de certains éléments essentiels afin d'établir une stratégie efficace pour régler les problèmes. Bien que des travaux d'entretien et de protection annuels de moindre envergure permettent d'obtenir de bons résultats, la structure vieillissante devra faire l'objet de travaux d'immobilisations pour demeurer dans des limites acceptables.

Au fil des décennies, les capacités internes du service d'entretien de PBWC ont permis de maintenir le pont en bonne condition. L'équipe continue de réaliser des tâches et des réparations électriques et mécaniques dans le cadre de ses activités quotidiennes et saisonnières. Comme de nombreux effectifs au Canada, il faudra remplacer les travailleurs âgés de PBWC par de nouvelles recrues, qui pourront acquérir des connaissances auprès de leurs collègues d'expérience et continuer à réaliser les travaux essentiels de ce service. De plus, au cours des dernières années, de nouvelles technologies ont été intégrées à l'aire de service. À court terme, ce sont principalement des



entrepreneurs externes qui fournissent l'expertise technique nécessaire pour surveiller et entretenir le système

de gestion automatisé des immeubles du centre administratif de Pont Blue Water et les systèmes de CVCA, qui sont de plus en plus sophistiqués. Toutefois, pour assurer la rentabilité de ses installations à moyen et à long terme, PBWC a commencé en 2013 à établir ses propres capacités techniques au sein de son service d'entretien. Durant l'année, le savoir-faire en entretien s'est amélioré grâce à une formation sur l'équipement spécialisé offerte à quelques membres du personnel choisis, et à l'embauche de travailleurs techniquement qualifiés.

Depuis sa création, PBWC a la fierté d'autofinancer ses activités. À une occasion, au cours de la mise en oeuvre du plus important programme de développement des immobilisations depuis sa création, en 2009-2011, PBWC a eu la chance d'obtenir une subvention dans le cadre du Plan d'action économique du Canada et du Fonds de stimulation de l'infrastructure. L'organisation a alors eu l'occasion de s'exercer à accumuler des fonds en réserve pendant les années d'exploitation en cours, en prévision des périodes où les grands projets d'immobilisations étaient prévus. Pendant la dernière période de développement à partir de 2009-2011, l'organisation a entrepris un programme très ambitieux, financé par des subventions du gouvernement fédéral, qui a eu pour effet de vider considérablement ses réserves. Une période difficile marquée par une faible croissance a suivi, de sorte que le conseil d'administration et la direction ont dû revoir le programme d'exploitation annuel afin de veiller à ce que les fonds en réserve soient suffisants pour s'acquitter de ses dettes à long terme et ses besoins à venir liés à l'entretien et au développement. En 2013, une partie des fonds a été affectée à des réserves particulières.

PBWC est responsable du remboursement d'obligations-recettes d'une valeur nominale de 110 millions de dollars, à 6,41 %, échéant le 9 juillet 2027. Des ententes obligataires assureront une liquidité adéquate pendant la durée des obligations. Au cours de cette période, une facilité de crédit de 15 millions de dollars permet de parer aux déficiences temporaires au chapitre des fonds d'exploitation, résultant de paiements de dépenses en immobilisations. Une autre facilité de crédit de 15 millions de dollars a été prévue lors de l'exercice 2011 pour financer le programme d'infrastructure. Le total des emprunts effectués par PBWC ne peut pas dépasser la somme de 125 millions de dollars. Lorsqu'il a approuvé le plan d'emprunt, le ministre des Finances a interdit l'utilisation de cette deuxième facilité de crédit pour couvrir des manques de capitaux résultant de pertes d'exploitation. Comme l'a confirmé le gouvernement fédéral en 2012, la société est tenue, aux termes de l'article 6 de la *Loi sur les douanes*, de continuer d'assumer les coûts nécessaires pour offrir et entretenir les installations et les services liés à l'organisation de l'ASFC et de l'ACIA travaillant au pont Blue Water, dont les dépenses annuelles combinées dépassent maintenant le million de dollars.

À la fin de l'EF 2013, PBWC est bien placé pour respecter ses ententes obligataires et pour demeurer autonome financièrement. Le plan financier actuel tient compte de la reprise continue de la circulation sur le pont, et donc de l'augmentation des revenus. La croissance continue nécessitera une souplesse accrue afin de mettre en œuvre d'autres développements du plan directeur des immobilisations et des activités d'entretien continues lorsque c'est nécessaire. De plus, PBWC demeure en mesure d'augmenter ultérieurement les droits de péage, au besoin.

Comme il l'a été annoncé dans le budget fédéral de 2010, les budgets d'exploitation des ministères et des sociétés d'État financées par des crédits parlementaires demeurent au niveau de 2011 en 2012 et en 2013. Les directives du gouvernement ne s'appliquent pas précisément aux sociétés d'État non financées par crédit. Cependant, PBWC continue de respecter l'esprit des réductions budgétaires annoncées dans le budget de 2010, bien que les salaires soient financés par les recettes du péage. Le gel des dépenses sera maintenu en ce qui concerne tous les coûts contrôlables, comme les déplacements, les conférences, les services de consultation et l'accueil. En 2013, les salaires ont augmenté de 2,7 %, comme il l'était recommandé dans une entente collective conclue en novembre 2010. Simultanément, le salaire du personnel chargé de l'administration, de la surveillance et de la gestion a augmenté de 1,5 %, conformément à l'indice du coût de la vie en Ontario.

Les revenus provenant des péages sur le pont représentent environ 80 % de l'ensemble des revenus de la société. Comme le prévoit la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water*, le conseil d'administration évalue et modifie régulièrement les péages selon les circonstances. Au fil des ans, le conseil d'administration a tenu compte des répercussions des péages sur ses clients et reconnaît que la situation économique actuelle présente des enjeux pour les propriétaires d'entreprises et les simples citoyens.

En 2013, le Conseil a autorisé la direction à procéder à l'acquisition et à l'installation d'un système automatisé de péage en 2014. Parallèlement, les évaluations préliminaires des systèmes modernes de péage révèlent que ces améliorations offriraient des avantages tant à PBWC qu'aux voyageurs empruntant le pont. Par exemple, un système automatisé et moderne offrirait également aux clients la possibilité de payer au moyen de cartes de débit et de crédit, ou d'une carte de paiement à usage spécial lue par un récepteur infrarouge. De plus, un nouveau système simplifiera les services administratifs et offrira une interface client en ligne à laquelle les clients se connecteront par le truchement d'internet pour créer et gérer eux-mêmes leurs comptes; les paiements seront déposés automatiquement et l'état de compte sera fourni sur demande. Il est reconnu qu'une réduction du nombre d'employés à la perception des droits de péage serait une conséquence de la mise à niveau du système, bien que le nombre exact doive être rectifié puisque les besoins connexes en personnel affecté à la sécurité et au service à la clientèle ont changé.

Au cours des 75 ans d'exploitation du pont Blue Water, les copropriétaires ont jugé bon travailler de concert à différentes occasions et sur différents projets dans leur intérêt mutuel. C'est selon ce principe que les représentants de PBWC et du MDOT ont commencé à se rencontrer régulièrement pour étudier les possibilités de collaborer à l'amélioration de l'efficacité et de la rentabilité de leurs opérations, ainsi que de la qualité et de l'étendue de leurs services à la clientèle. Ils ont appuyé leur démarche sur un commentaire que les clients formulaient souvent au sujet des services existants : « Nous ne traversons qu'un seul pont. Pourquoi devrions-nous faire affaire avec deux entreprises différentes? C'est une perte de temps et d'argent pour tout le monde. » En gardant à l'esprit l'efficacité du modèle axé sur « un seul pont », les deux partenaires ont entrepris en 2013 une variété de projets conjoints, dont les suivants :

- déneigement du pont et dégivrage des surfaces
- échange d'équipement et d'expertise
- Ajout de postes d'inspection additionnels afin de réduire le temps d'attente des voyageurs se rendant aux États-Unis
- réalisation d'une évaluation technique commune sur le pont chaque année
- regroupement des activités et des achats pour le 75e anniversaire
- évaluations communes des systèmes de péage automatisés
- utilisation commune des jetons de péage.

Cette communication a donné lieu à un certain nombre d'avantages fondamentaux et devrait continuer de le faire.

L'infrastructure de réseaux et de systèmes de PBWC, qui permet de gérer la transmission de services et de données dans l'ensemble de l'aire de service, comprend une grande variété d'installations anciennes et nouvelles, intégrées et disparates. Comme la plupart de l'infrastructure est installée pour desservir les immeubles initiaux situés dans l'aire de service, qui doit être démolie sous peu, le moment est venu de voir le réseau dans son ensemble, y compris en ce qui concerne la mise à jour des technologies et l'établissement d'un réseau répondant plus efficacement aux besoins actuels et futurs de PBWC. Depuis 2011, des mesures sont prises en vue de déménager les principaux services publics et les réseaux des technologies de l'information qui se trouvaient dans les immeubles vieillissants, de sorte à créer un circuit fermé et autonome permettant de répondre aux besoins actuels et futurs dans l'ensemble de l'aire de service. En 2013, les techniciens spécialisés ont terminé la migration des services des réseaux électriques et de communications sur la deuxième travée du pont. Le projet, qui prévoyait l'installation d'un câble de communications à fibres optiques, a facilité le déplacement des services loin des bâtiments de l'aire de service originale, qui seront

démolis dans le cadre du futur développement des immobilisations. Dans l'ensemble, l'initiative d'amélioration de l'infrastructure aura une incidence positive sur tous les volets des activités de PBWC et elle facilitera l'amélioration de différents systèmes ainsi que l'établissement de liens entre ceux-ci, comme les péages, l'échange de devises, la comptabilité, la comptabilisation des heures de travail des employés et la gestion des ressources humaines. Pour gérer un projet pluriannuel de si grande envergure, PBWC doit s'assurer de diviser le projet en phases adéquates afin de favoriser ultérieurement le développement des immobilisations, comme le fait actuellement le projet de mise à jour du plan directeur des immobilisations.

Le centre administratif du pont Blue Water, à pointe Edward, en Ontario, est le siège des bureaux administratifs de Pont Blue Water Canada, le contingent local de l'Agence des services frontaliers du Canada (y compris ses installations d'inspection commerciale) et de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (y compris ses installations d'inspection d'animaux vivants), et de 14 entreprises de courtage en douane et de logistique en matière de transport.

À l'issue de consultations continues auprès de la clientèle, PBWC a conclu que le nombre de camions commerciaux empruntant le pont n'est pas vraiment lié aux services offerts sur place, mais bien à la situation du pont, qui fait partie de l'itinéraire le plus court entre le point de départ et la destination des camionneurs. Comme le secteur du transport routier commercial est très compétitif, un nombre limité de débouchés permettent de favoriser une augmentation du flot annuel de circulation. Toutefois, la société peut générer des revenus additionnels si elle cible les véhicules transportant des passagers. Particulièrement l'été, lorsque les familles empruntent les autoroutes dans le cadre de leurs voyages, une attraction adéquate sur place pourrait facilement les faire dévier de leur itinéraire prévu pendant une heure ou deux. Ces possibilités font partie des facteurs à considérer dans le projet de mise à jour du plan directeur des immobilisations.

Dans le cadre de son projet actuel de mise à jour du plan directeur des immobilisations pour l'aire de service canadienne, PBWC doit s'efforcer de créer des occasions de se montrer sous son meilleur jour et de devenir le passage frontalier de choix ou « essentiel » des voyageurs en voiture dans l'objectif éventuel d'attirer une clientèle stable, mais grandissante. Dans l'élaboration d'une aire de service canadienne axée sur le client, PBWC doit veiller à ce que les clients reconnaissaient que les décisions et les mesures prises, sur le plan administratif et opérationnel, présentent les avantages suivants :

- elles fournissent un lieu où il est possible de se reposer en sécurité et en toute quiétude, de sorte que les clients sont reconnaissants du fait que l'administration assure une gestion responsable de haut niveau dans leur intérêt

- elles contribuent à l'efficience et à la commodité des déplacements des voyageurs grâce à des mesures extraordinaires et novatrices visant à atténuer l'anxiété des voyageurs associée au fait de traverser la frontière, comme les suivantes : veiller à concevoir l'aire de service afin que les voyageurs l'utilisent de façon intuitive et utiliser une signalisation à messages variables traduisant les tendances, les observations et les pratiques naturelles des conducteurs;
- défendre de façon responsable les intérêts de la clientèle du pont Blue Water auprès des responsables de la sécurité à la frontière afin de simplifier et de coordonner les procédures de passage à la frontière; soutenir les programmes gouvernementaux de sensibilisation des voyageurs ainsi que la gestion saine et efficace des programmes pour les voyageurs dignes de confiance, comme NEXUS;
- informer adéquatement les conducteurs avant leur passage à la frontière afin de les guider dans l'aire de service du pont Blue Water et de les diriger afin qu'ils profitent des caractéristiques et des avantages qu'elle offre.

ÉVÉNEMENTS RÉCENTS

Après la fin de l'exercice, le gouvernement du Canada a annoncé la fusion planifiée d'un certain nombre de ses ponts internationaux, y compris le pont Blue Water. Cette annonce faisait partie du projet de loi de mise en œuvre du gouvernement, la *Loi n° 2 sur le plan d'action économique de 2013,* qui a été déposé, puis adopté en première lecture le 22 octobre 2013. PBWC sera fusionné à La Société des ponts fédéraux Limitée. Il est prévu que cette amalgamation soit effectuée d'ici la fin de 2014. La direction et le Conseil collaborent avec la Société des points fédéraux et Transports Canada pour procéder au changement. Les résultats de l'analyse des opérations ci-dessous et des états financiers vérifiés de l'exercice terminé le 31 août 2013 ne reflètent pas l'effet qu'aurait pu avoir un changement des opérations causé par l'initiative de fusionnement.

RÉSULTATS DES OPÉRATIONS

En examinant les résultats financiers, il est important de remarquer que PBWC est une société d'État fédérale sans capital-actions. Selon le modèle financier de PBWC, tous les fonds, qu'ils soient générés par des produits ou des emprunts, sont affectés aux opérations, aux activités auxiliaires, à la construction, aux réparations et à l'entretien, aux paiements des dettes, aux fonds de réserve et aux autres activités prévues dans le mandat de PBWC.

Les revenus proviennent des quatre sources principales suivantes : péages et services; loyers; services d'échange de devises; intérêts et revenus divers. Différents facteurs ont une incidence sur la rentabilité de PBWC, dont la fluctuation du taux de change, la force et la faiblesse de l'économie du Canada et des États-Unis, et le tourisme local, soit dans la région de Sarnia-Lambton. La rentabilité dépend en grande partie de l'activité économique positive au Canada et aux États-Unis. Lorsque les États-Unis connaissent une croissance économique, l'exportation de produits canadiens est généralement en hausse. La croissance économique au Canada entraîne elle aussi une augmentation du flot de biens, de services et de gens à la frontière terrestre. La rentabilité de PBWC s'améliore grâce à l'accroissement de l'activité économique, depuis que le pont Blue Water est un passage international important entre les deux nations commerçantes.

Le volume des ventes à la boutique hors taxes du pont Blue Water et le volume du service d'échange de devises sont tributaires de la fluctuation du dollar canadien et de l'importance de la circulation transfrontalière sur le pont Blue Water. Durant la majeure partie de 2013, la valeur du dollar canadien a été inférieure à celle du dollar américain, ce qui laisse croire que les voyageurs des États-Unis pourraient obtenir plus pour leur argent en venant au Canada. Toutefois, les voyages discrétionnaires des Américains au Canada demeurent marqués par une répression, attribuable en grande partie aux exigences rigoureuses liées aux documents de voyage établies par le département de la Sécurité intérieure des États-Unis en 2009 dans le cadre de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental. En même temps, les Canadiens sont plus nombreux à faire de courts voyages de magasinage aux États-Unis, étant attirés par les faibles prix de détail, surtout lorsque le dollar américain atteint presque la parité avec le dollar canadien.

L'augmentation des ventes dans la boutique hors taxes attribuable à une augmentation de la circulation se traduit par une augmentation des produits de location de PBWC, le locateur. De même, une activité accrue au service d'échange de devises entraîne des revenus additionnels pour PBWC, qui en est propriétaire. PBWC collabore avec la boutique hors taxe et son équipe d'échange de devises de façon continue pour attirer les voyageurs et favoriser un environnement commercial positif pour les deux entreprises.

Sommaire des résultats

Voici un résumé des résultats financiers choisis, comparant les deux derniers exercices financiers au plan d'entreprise de 2013.

Exercice clos le 31 août

(en milliers de dollars)

	2013	2012	Plan d'entr.
	$	$	$
Produits	**24 751**	22 002	22 573
Charges	**23 305**	26 447	29 294
Résultat global (perte) pour l'exercice	**1 446**	(4 445)	(6 721)

En général, le rendement opérationnel accru résulte directement des décisions prises par la direction et le conseil d'administration au cours du dernier exercice.

Les **produits** ont dépassé de 2,7 millions de dollars ceux de l'exercice précédent et ont dépassé les prévisions de 2,2 millions de dollars, en raison principalement d'une augmentation des volumes de circulation des camions et des voitures conjuguée à une hausse des droits de péage de toutes les catégories de voitures de 0,25 $ par véhicule en janvier 2013. La reprise économique au Canada et aux États-Unis a contribué à la hausse des produits. On s'attend à ce que la tendance haussière continue et graduelle se maintienne au cours du prochain exercice.

Les **charges** ont chuté de 5,9 millions de dollars comparativement à ce qui était prévu à l'origine et de 3,1 millions de dollars comparativement à l'exercice précédent, principalement parce que PBWC a été capable de reporter des projets de maintenance non essentiels à d'autres exercices. À la suite de la lecture du rapport technique produit par une tierce partie à l'intention de PBWC, la direction a mis en oeuvre un programme de maintenance en étape. Des travaux de maintenance choisis se poursuivront en 2014, tandis que le réasphaltage graduel des travées du pont, un projet de maintenance majeure, débutera à l'exercice 2015 et se poursuivra jusqu'en 2017. L'effet de la restructuration réalisée pendant l'exercice 2013 a donné lieu à un accroissement des dépenses d'administration, compensées en partie par la diminution des salaires, traitements et avantages sociaux. Toutes les autres charges ont été moindres que ce qui avait été prévu à l'origine pour cet exercice. L'élément des charges le plus important est lié à l'amortissement des actifs de PBWC. Il est important de comprendre que ce montant, bien qu'il soit élevé, est sans effet sur les liquidités dans les états financi

Analyse détaillée des résultats

OPÉRATIONS

Exercice clos le 31 août

(en milliers dedollars)

	2013	2012	Plan
	$	$	$
PRODUITS			
Péages et services	**20 156**	17 730	18 312
Location d'installations	**2 632**	2 553	2 562
Bureau de change	**1 625**	1 356	1 370
Intérêts et produits divers	**344**	350	329
(Perte) gain sur la disposition d'immobilisations corporelles	**(6)**	14	—
	24 751	22 002	22 573
CHARGES			
Amortissement des immobilisations corporelles	**7 229**	7 585	9 311
Intérêt sur dette à long terme	**5 842**	6 109	5 918
Salaires, traitements et avantages sociaux	**5 921**	6 025	6 159
Frais généraux et d'administration	**2 094**	1 781	1 801
Maintenance et autres charges	**1 494**	2 267	5 093
Amortissement des immeubles de placement	**754**	819	1 000
Amortissement des immobilisations incorporelles	**70**	161	12
(Récupération de) la contribution au MDOT	**(99)**	1 700	—
	23 305	26 447	29 294
Résultat global (perte) pour l'exercice	**1 446**	(4 445)	(6 721)

PRODUITS

Les ***produits des péages et des services***, stimulés par une hausse des véhicules de tourisme et des véhicules commerciaux de 59 709 et de 31 589 respectivement, ont augmenté de 2 426 $, ou 13,7 % (3,2% et 4,7% d'augmentation, respectivement). À la suite de l'augmentation des péages de janvier 2013 et de la croissance des volumes de véhicules, les revenus de péage ont augmenté de 2 116 $. De plus, la faiblesse du dollar canadien durant la plus grande partie de 2012 a eu un effet positif sur les avoirs en dollars américains au sein du poste des péages et services (hausse de 296 $). En comparaison des prévisions du plan d'entreprise, les revenus de péage ont été plus élevés que prévu, soit de 1 844 $ ou 10,1 %. La circulation des camions dépasse les prévisions de 64 232 ou 10,0 %, et la circulation des voitures de tourisme dépasse les prévisions du plan d'entreprise à raison de 50 100 ou 2,7 % (hausse de 1 683 $).

Les ***produits de location d'installations*** ont augmenté de 79 $, principalement en raison de la hausse du revenu tiré de la boutique hors taxes. Ce revenu a également été plus élevé (de 70 $) que ce qui était prévu dans le plan d'entreprise. La boutique hors taxes paie un loyer de base, plus un loyer correspondant à un pourcentage du chiffre d'affaires. La circulation accrue sur le pont a entraîné une augmentation des ventes à la boutique hors taxes et, par le fait même, des revenus de location. D'autres revenus de location proviennent de la location d'espaces au centre d'affaires de PBWC à des courtiers en douane et des sociétés de logistique de transports. Les produits de location proviennent également de Tourisme Ontario, qui occupe un local dans le centre d'information touristique de PBWC.

Les produits du bureau de change *ont augmenté de 269 $ par suite directe de l'influence du taux de change fluctuant sur les soldes d'encaisse en argent américain (137 $ d'augmentation) couplée à l'accroissement des activités (augmentation de 132 $).* Le service d'échange de devises est géré en conformité avec les règlements visant les établissements financiers, administrés par le Centre d'analyse des opérations et déclarations financières du Canada, et est assujetti à des vérifications de conformité périodiques par des tiers. Le bureau de change, comme il était tenu de le faire, a effectué la mise à jour de ses dossiers d'enregistrement d'entreprise de transfert de

fonds au cours de l'année, en plus d'une vérification interne de ses processus par un tiers.

Les ***revenus d'intérêts et produits divers*** ont diminué en raison d'une baisse des taux d'intérêt pour les placements à court terme par rapport aux placements à long terme au cours de l'année précédente. PBWC gère ses placements de façon à disposer des liquidités nécessaires pour des projets d'immobilisations et à veiller à avoir suffisamment de fonds en réserve pour s'acquitter de ses dettes futures. Ainsi, la politique de PBWC en matière de placements est nécessairement prudente et, étant donné la nature des instruments de placement autorisés, elle est soumise aux fluctuations des taux d'intérêt.

CHARGES

Les ***charges d'amortissement*** ont principalement diminué en raison du fait que les acquisitions nettes ont été beaucoup moins importantes au cours de l'exercice 2013 qu'au cours de l'exercice précédent. Les dépenses d'amortissement s'élevaient à 2 millions de dollars de moins que ce qui est indiqué dans le plan d'entreprise. Cet écart a été directement causé par les modifications apportées en novembre dernier à la politique sur les immobilisations de PBWC à la suite de la mise en œuvre des Normes internationales d'information financière (IFRS), laquelle a eu lieu après la présentation du plan d'entreprise de PBWC.

Les ***frais d'intérêts*** ont diminué en raison d'une baisse du solde du capital pour les prêts obligataires et bancaires (diminution de 267 $).

Les ***dépenses liées aux salaires, aux traitements et aux avantages sociaux*** sont demeurées stables et les dépenses liées aux avantages sociaux ont légèrement diminué en raison de taux d'actualisation plus bas pour ce qui est des avantages sociaux futurs ainsi que des changements apportés au personnel à la suite de la réorganisation d'entreprise qui a eu lieu en cours d'année (diminution de 179 $). Ces frais sont moins élevés que ce qui était prévu dans le plan d'entreprise en raison de la restructuration effectuée directement par le conseil d'administration en mars 2013 (diminution de 239 $), laquelle n'avait pas été prévue dans le plan d'entreprise quand il a été présenté en juin 2012.

Les ***frais d'entretien*** ont baissé (de 657 $), car les ponts ont nécessité moins de travaux d'entretien de grande envergure au cours de l'exercice 2013. Comparativement aux prévisions qui figurent dans le plan d'entreprise, l'entretien affiche une baisse en raison principalement du report des travaux de pavage du premier pont et de l'aire de service (diminution de 3 236 $). Selon le rapport d'inspection du pont de PBWC, l'entretien courant effectué tout au long de l'année a prolongé la durée de vie de la chaussée, de sorte qu'aucune réparation complète ne sera requise avant l'exercice 2015.

Les ***frais généraux et administratifs*** sont supérieurs à ceux de l'exercice précédent et aux prévisions du plan d'entreprise, principalement parce que PBWC doit faire appel à des consultants pour l'élaboration de son plan directeur des immobilisations et sa restructuration. De plus, une première augmentation attribuable aux modifications apportées à la *Loi de 1997 sur la Société d'évaluation foncière des municipalités*, qui seront adoptées sur une période de quatre ans, a été affichée au cours de l'exercice 2013. L'augmentation de l'impôt foncier de 139 $ se traduit pour l'exercice en cours par une augmentation totale des frais généraux et administratifs de 358 $.

La ***contribution versée au département des Transports du Michigan (MDOT)*** en 2012 était une dépense ponctuelle visant à réduire la congestion routière du côté du pont situé aux États-Unis. Des améliorations considérables ont été apportées durant l'exercice 2013 afin de remédier aux retards qui se sont produits dans le passé. Le recouvrement inscrit au cours de l'exercice 2013 résulte du fait que les coûts du projet sont moins élevés que ceux initialement prévus au budget, qui avaient été inscrits comme charges à payer.

Situation financière

Voici un résumé des résultats financiers sélectionnés des deux récents exercices financiers.

Exercice clos le 31 août

(en milliers de dollars)

	2013	**2012**
	$	$
ACTIFS		
Courants	14 282	10 109
À long-terme	229 695	237 395
	243 977	247 504
PASSIFS		
Courants	**8 562**	9 941
À long-terme	**97 079**	100 673
	105 641	110 614
CAPITAUX NETS	**138 336**	136 890

ENCAISSE ET FLUX DE TRÉSORERIE

La situation de trésorerie de PWBC a continué à s'améliorer, après la fin des projets d'immobilisations qui ont eu lieu durant les deux dernières années financières. L'encaisse s'élevant à 9,3 millions de dollars au début de l'exercice, un autre 8,0 millions de dollars en argent ont été générés par l'exploitation pendant les 12 mois qui ont suivi. Ces sommes ont été partiellement contrebalancées par l'amorce de projets d'immobilisations d'une valeur de 0,8 million de dollars, le versement d'un paiement de capital obligataire de 3,5 millions de dollars et un paiement de 0,4 million de dollars sur le prêt bancaire. Le solde d'encaisse à la fin de l'exercice affichait près de 12 millions de dollars.

Conformément aux conditions de son entente d'obligations à long terme, PWBC doit conserver certaines réserves de caisse. Ces réserves, d'un total d'environ 6,4 millions de dollars, font partie des actifs à long terme, et non du flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. La politique d'investissement de la direction exige que les fonds soient placés dans des investissements liquides et sûrs. La surveillance est assurée par le Comité de vérification du conseil d'administration, qui fonctionne également comme Comité des investissements. L'examen en cours sur la conformité aux clauses restrictives de l'entente relative à la dette est assuré par la direction et le comité.

Au cours des cinq prochaines années (2014-2018), les soldes existants d'encaisse et de placement, conjugués à l'encaisse provenant de l'exploitation permettront de financer les projets d'immobilisations prévus, qui sont minimes, et l'entretien nécessaire du pont. Le solde sera investi pour le développement futur des immobilisations concernant les installations et les services prévus.

Le passif à court terme concerne principalement les obligations à long terme (4,1 millions de dollars) et les comptes de produits comptabilisés d'avance liés aux comptes de transport commercial par camion dont les droits de péage se font par carte prépayée (2,4 millions de dollars). Les produits comptabilisés d'avance sont en croissance. On s'attend à ce que les produits continuent d'augmenter avec la mise en place du nouveau système de péage automatisé en 2014.

La majeure partie du passif à long terme non lié à l'endettement concerne une provision pour futurs avantages sociaux des employés. PWBC gère un plan d'avantages sociaux complet pour ses employés actuels et retraités. Conformément aux conditions actuelles de ces plans, les futures obligations sont estimées à 6,3 millions de dollars.

INVESTISSEMENT EN CAPITAL

Les améliorations apportées aux immobilisations en 2013 ont porté sur la mise à niveau du réseau des infrastructures et des services de la deuxième travée de pont, qui a commencé en 2009. Le coût total du projet depuis le début s'élève à près de 2,7 millions.

Ce projet consistait en partie à déplacer et à améliorer l'équipement électrique et de communications. Un système de distribution électrique important de l'aire de service a été éloigné des édifices administratifs originaux pour permettre l'entretien pratique du futur aménagement de l'aire de service, ainsi que l'éventuelle démolition des bâtiments abandonnés. Le plan comprenait également

l'installation d'une génératrice de secours en cas d'urgence et un nouveau service d'approvisionnements vers la zone avoisinante de l'aire de service.

CONVENTIONS COMPTABLES ESSENTIELLES ET CHANGEMENTS FUTURS AUX CONVENTIONS

PBWC surveille régulièrement les changements apportés aux Normes internationales d'information financière. La note 3 (j) des états financiers vérifiés décrit, en détail, les changements prévus pour la prochaine année financière. De ces changements prévus, PBWC a seulement évalué l'incidence de la mise en œuvre de la norme comptable 19, qui demande aux entités de comptabiliser les gains et pertes actuariels ainsi que les coûts des services passés dans les autres éléments du résultat étendu, des profits et des pertes, respectivement, à la période à laquelle ils ont été perçus. Les états financiers comprennent des notes détaillées à ce sujet.

Risques et incertitudes

Le conseil d'administration de PBWC est responsable de la surveillance des principaux risques associés aux activités de l'organisation et a confié la surveillance du processus de gestion du risque à son comité de vérification. Le comité de vérification doit veiller à ce que la direction bénéficie de la présence des politiques et des procédures appropriées et que ces dernières soient appliquées d'une manière efficace permettant de cerner et de gérer les risques particuliers.

La gestion de ces risques par PBWC est régie par une politique de gestion du risque selon laquelle il incombe au conseil d'administration :

- de comprendre les risques importants auxquels PBWC est exposé;
- d'élaborer des politiques de gestion du risque appropriées et prudentes pour ces risques, d'évaluer ces politiques régulièrement et de garantir au conseil d'administration chaque année que les politiques demeurent appropriées et prudentes;
- d'obtenir l'assurance raisonnable, régulièrement et tous les ans, que les politiques demeurent appropriées et prudentes;
- d'obtenir l'assurance raisonnable, régulièrement et tous les ans, que l'organisme bénéficie d'un processus efficace de gestion du risque, et que les politiques de gestion du risque sont administrées, maintenues et actualisées au besoin.

Le comité de vérification du conseil a le mandat d'apporter sa contribution à la réalisation des responsabilités connexes, et il formule des attentes de gestion relativement à l'aide qu'il apporte au conseil afin de permettre à ce dernier de remplir ses responsabilités de gestion du risque. Le processus de gestion du risque de PBWC et ses résultats sont assujettis à une validation par la fonction de vérification interne de PBWC.

Les activités de PBWC et ses résultats financiers sont sujets à certains risques. Les risques actuels associés aux activités comprennent, entre autres, ceux qui suivent :

Risque lié à l'autosuffisance – PBWC mène ses activités à titre de société d'État fédérale non financée par crédit. Les fonds nécessaires à l'exploitation du pont et des immobilisations proviennent des activités génératrices de fonds ou d'un emprunt, et non d'un soutien financier du gouvernement. Au 31 août 2013, PBWC disposait de titres de créance en circulation, y compris des intérêts courus, pour un montant de près de 94 millions de dollars, dont le produit a servi à reconstruire et à élargir l'infrastructure du pont. Pour sa gestion des coûts et des revenus, PBWC a étudié différents scénarios afin de déterminer l'ampleur des effets de la variabilité des activités liées à l'exploitation du pont, des coûts et des revenus sur le flux de liquidités et des besoins en matière de financement. La méthode utilisée pour établir les péages cible des niveaux de flux de liquidités suffisants pour financer non seulement les dépenses d'exploitation et d'immobilisations liées à l'entretien et à la rénovation, mais aussi, la plupart des années, pour financer d'autres investissements en capital et le remboursement de la dette. Selon la répartition dans le temps des flux de liquidités et le niveau des activités liées à l'exploitation au cours d'une année donnée, PBWC peut envisager d'exercer ses prérogatives pour imposer une nouvelle hausse des péages afin de soutenir ses activités. Le risque lié à un flux de liquidités insuffisant a une incidence directe sur la capacité de PBWC de rembourser sa dette et d'assurer la conformité avec ses clauses restrictives. Des plans d'entreprise à horizon mobile de cinq ans sont préparés et mis à jour chaque année et passés en revue pour identifier les besoins de liquidités à long terme qui serviront à soutenir la gestion de l'infrastructure et de la dette. Transport Canada examine et approuve les plans annuels qui sont présentés afin d'assurer la pérennité de l'exploitation du pont. L'agence de notation Standard & Poor's évalue chaque année les obligations existantes de PBWC de manière à resserrer la surveillance et à certifier que l'organisation est en mesure d'honorer ses créances.

Risque lié à la conformité aux règlements – L'exploitation d'un pont est régie par un certain nombre de règlements et de normes nationales. Le non-respect des exigences réglementaires par PBWC pourrait avoir une incidence sur sa capacité à exploiter le pont ou à atteindre ses buts et ses objectifs stratégiques. La direction de PBWC rencontre régulièrement le copropriétaire du pont, Transport Canada et les autres organismes de réglementation pour s'assurer qu'elle respecte toujours l'ensemble des exigences prescrites. La surveillance du service de bureau de change

est assurée par le programme de vérification de la conformité du Bureau des institutions financières. Les examens et les vérifications de la conformité des mesures de lutte contre le blanchiment d'argent et le financement des activités terroristes sont effectués de façon périodique et exigent l'entière conformité afin d'assurer la poursuite des activités. Les examens périodiques de vérification interne favorisent la responsabilisation de la direction de l'unité d'exploitation.

Risque lié à l'intégrité des biens – La prestation de services au pont Blue Water dépend de la disponibilité de l'infrastructure matérielle, comme les immeubles de l'aire de service, la chaussée, les travées du pont, etc. De plus, PBWC dépend largement des biens et des données liées aux technologies de l'information. Si l'un ou l'autre de ces biens devient indisponible en raison d'un accident, d'un incident ou d'un manque dans l'entretien, cela peut compromettre la capacité de l'organisation à fournir des services et à percevoir des revenus. PBWC souscrit une assurance pour se protéger contre les dommages matériels et l'interruption des activités. Bien que l'organisation ait instauré un système bien structuré de gestion des actifs, notamment par l'inspection proactive du pont, les réparations et l'entretien, il existe toujours un risque lié au dysfonctionnement d'un bien qui pourrait avoir une incidence sur les activités ou les résultats financiers.

Risque lié à la sécurité – Le gouvernement canadien s'acquitte de sa responsabilité liée à la sécurité nationale et à la protection du public par l'inspection des véhicules de tourisme et commerciaux empruntant le pont par l'entremise de ses deux agences, l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Agence canadienne d'inspection des aliments. PBWC est responsable des autres aspects liés à la sûreté et à la sécurité des lieux, notamment la protection de l'intégrité de l'infrastructure du pont, de l'aire de service associée et de ses locataires. Dans le cadre de sa responsabilité d'assurer la sécurité des activités dans l'ensemble de sa propriété, PBWC doit également travailler en collaboration avec le copropriétaire du pont Blue Water, soit le département des Transports du Michigan (Michigan Department of Transportation [MDOT]), de même qu'avec le Service des douanes et de protection de la frontière des États-Unis (Customs and Border Protection Agency) du département de la Sécurité intérieure des États-Unis (U.S. Department of Homeland Security), les responsables de l'application des lois à l'échelle locale et les intervenants d'urgence. L'incapacité de PBWC d'assurer la sûreté et à la sécurité des lieux pour ses employés et ses clients et pour ses biens matériels pourrait se traduire par une perte de confiance des voyageurs ou des conducteurs de véhicules commerciaux, ce qui occasionnerait une diminution des activités au pont et des revenus qui y sont associés. Un manquement aux règles de sécurité pourrait également se traduire par le renforcement de la réglementation, ce qui aurait une incidence sur les utilisateurs du pont et les locataires et entraînerait des pertes de revenus ou des dépenses supplémentaires pour PBWC.

Risque lié aux partenariats – PBWC travaille en partenariat avec un certain nombre d'autres parties au pont pour assurer la sûreté et la sécurité des déplacements transfrontaliers des véhicules de tourisme et commerciaux. Les parties associées comprennent les agences gouvernementales, les exploitants de ponts internationaux et les tiers fournisseurs. Si l'une des parties ne fournit pas les services tels que requis ou d'une manière qui ne concorde pas avec les autres partenaires, cela peut nuire à la capacité de PBWC de fournir des services précieux à ses clients et à ses intervenants. Dans bien des cas, PBWC n'a qu'une autorité limitée sur ses partenaires. Ne pas compter sur une alliance ou une possibilité de partenariat pourrait avoir une incidence négative sur la capacité de PBWC d'atteindre ses objectifs opérationnels ou de respecter ses obligations en matière de services publics. Advenant le cas où, par exemple, les agences gouvernementales sont impliquées, aucune autre partie ne peut travailler avec PBWC pour fournir les services requis.

Risque lié aux relations politiques – En tant que société d'État fédérale, opérant sous le portefeuille de la ministre de Transport Canada, PBWC est régie par les politiques, les règlements et les lois adoptés par les différents ordres de gouvernement, y compris ceux qui réglementent la sûreté et la sécurité du pont et les normes opérationnelles. Des changements imprévus ou inopportuns à ces politiques, règlements ou lois pourraient nuire à l'exploitation du pont et à la situation financière de PBWC. Les relations de PBWC avec les politiciens ou les organismes gouvernementaux nuisent à sa capacité d'induire des changements positifs, de régir les activités avec efficience et efficacité et d'atteindre ses objectifs en matière de services publics.

Risque lié à la gestion des ressources – L'efficience et l'efficacité de la gouvernance et de la gestion opérationnelle sont les principaux objectifs de PBWC. Le conseil d'administration a entrepris un certain nombre de mesures pour mettre en œuvre son Plan stratégique. Si les ressources nécessaires (personnel qualifié et ressources financières) n'ont pas été définies de façon adéquate, garanties, harmonisées et placées dans la liste des priorités, PBWC pourrait avoir de la difficulté à mettre en œuvre ces mesures et à atteindre les objectifs de son Plan stratégique.

Risque lié à la main-d'œuvre – La présente convention collective entre PBWC et l'Alliance de la Fonction publique du Canada, section locale 501, qui représente les salariés syndiqués de PBWC, vient à échéance en novembre 2014. Au début de 2014, PBWC et les représentants syndicaux entameront le processus de négociation collective afin de déterminer les termes d'une nouvelle entente. Si un conflit de travail surgissait entre PBWC et ses employés

syndiqués, l'organisation mettrait en œuvre un plan d'urgence pour assurer la sûreté et la sécurité de ses activités liées à l'exploitation du pont.

Risque lié aux services aux collectivités – Toute action, inaction, action perçue ou inaction perçue par PBWC, ses représentants ou ses partenaires d'affaires pourrait nuire à l'image de PBWC, entraîner une perte de confiance du public et une intervention réglementaire accrue ou pourrait compromettre sa marque. PBWC rencontre régulièrement les locataires, les représentants du gouvernement, des entreprises locales, des municipalités et du public en général pour mettre en commun des initiatives stratégiques, recueillir les idées et les commentaires des parties intéressées et permettre l'obtention de leur compréhension et de leur appui continus à l'égard de ses activités d'exploitation du pont et de ses plans à long terme.

Risque lié à la concurrence et à la part de marché – Dans certains cas, les conducteurs de véhicules de tourisme et commerciaux pourraient choisir d'emprunter d'autres routes pour se déplacer entre le Canada et les États-Unis, y compris d'autres ponts ou d'autres modes de transport. Le corridor Windsor-Détroit reliant l'Ontario au Michigan se pose en concurrent pour ce qui est de la circulation sur le pont. Des facteurs comme le prix, le lieu de destination et le côté pratique de l'itinéraire pourraient influencer le choix des voyageurs transfrontaliers. Les voies rapides permettant un libre accès et les programmes d'entretien et de sécurité de PBWC sur le pont sont des facteurs déterminants qui font partie des efforts visant à préserver la circulation sur le pont. Les projets conjoints avec le MDOT, qui font la promotion de la sûreté de la circulation sur le pont, de même que les services offerts pour améliorer l'expérience du voyageur, comme les postes de péage juxtaposés et les services de bureau de change, contribuent à la réussite actuelle des activités de PBWC.

FONCTION DE VÉRIFICATION INTERNE

Dans le cadre de la surveillance du programme de gestion du risque de PBWC, le comité de vérification du conseil d'administration reçoit et examine les rapports de vérification interne produits par la fonction de vérification interne de PBWC, soit la firme Ernst & Young, s.r.l.

Au cours de l'exercice financier 2013, Ernst & Young a réalisé deux vérifications internes telles que décrites ci-dessous :

Gouvernance du conseil

Une vérification de la gouvernance du conseil a été réalisée afin de recueillir l'opinion de ses membres et des membres de la haute direction de l'organisation sur l'efficacité des dirigeants en ce qui concerne notamment l'efficacité de la gouvernance d'entreprise, les éléments susceptibles d'être améliorés et le guide des pratiques exemplaires. À la suite de cette vérification, le conseil d'administration a élaboré et mis en œuvre un plan de restructuration pour entreprendre une rationalisation de l'organisation, limiter les dépenses et accroître son rendement à long terme.

Gestion des revenus

Une vérification de la gestion des revenus a été réalisée afin de vérifier si les processus et les contrôles appropriés sont en place pour veiller à ce que les revenus de PBWC soient déterminés, comptabilisés et perçus en bonne et due forme. Le rapport a conclu que des améliorations étaient possibles, et celles-ci ont été apportées par la direction avant la fin de l'exercice. La vérification annuelle externe réalisée par le Bureau du vérificateur général du Canada comportait un examen du processus et des changements mis en œuvre par la direction.

ÉNONCÉS DE NATURE PROSPECTIVE

Les présents commentaires et analyse de la direction contiennent certains énoncés de nature prospective au sujet de PBWC. Ces énoncés sont fondés sur des hypothèses et ils peuvent entraîner des risques et des incertitudes. Il y a un risque important que les prédictions, prévisions, conclusions et projections, qui constituent des renseignements de nature prospective, se révèlent inexactes; que les hypothèses soient incorrectes et que les résultats réels ne correspondent pas aux renseignements de nature prospective. BWBC met les lecteurs de ce document en garde afin qu'ils ne se fient pas indûment à toute information prospective que ce soit, puisque bien des facteurs pourraient faire en sorte que les conditions, mesures, ou événements soient considérablement différents des objectifs, attentes, estimations ou intentions exprimées dans le cadre de l'information prospective.

Vous pouvez repérer les énoncés de nature prospective parce qu'ils contiennent des mots comme « s'attend à », « croit », « prévoit », « entend », « estimations », « projette » et d'autres expressions signifiant la même chose, ainsi que l'emploi de verbes au futur ou au conditionnel. Ces énoncés ne sont pas des faits, mais uniquement des estimations concernant des résultats à venir. Ces estimations sont fondées sur certains facteurs ou hypothèses au sujet d'une croissance attendue, des résultats de l'exploitation, du rendement, des débouchés d'affaires. Bien que la direction considère que ses hypothèses sont raisonnables à la lumière de l'information disponible, il se peut que ces dernières se révèlent inexactes. De plus, il se peut que les résultats réels soient substantiellement différents de ceux qui ont été exprimés, sous-entendus ou prévus dans les énoncés de nature prospective, qui ne reflètent les attentes de BWBC qu'au moment où ce rapport a été rédigé.

Les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels soient substantiellement différents des résultats exprimés, sous-entendus ou prévus dans ces énoncés de

nature prospective sont notamment les éléments mentionnés précédemment dans la section intitulée *Risques et incertitudes*, que le lecteur devrait lire attentivement.

La présente section contient certains énoncés de nature prospective, lesquels représentent des attentes formulées au moment de la rédaction de ce rapport et qui sont susceptibles de changer. BWBC décline toutefois toute intention ou obligation de mettre à jour ou d'actualiser quelque énoncé de nature prospective que ce soit en conséquence de nouvelle information, d'événements futurs ou d'autres facteurs, sauf si la loi l'exige.

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

La direction de Pont Blue Water Canada est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers qui figurent dans son rapport annuel. Ces états financiers ont été produits conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états financiers donnent une image fidèle de la situation financière de PBWC, de sa performance financière et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, PBWC maintien des systèmes de contrôle interne, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière, la protection des biens et la conformité avec la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* ainsi qu'aux règlements administratifs de l'administration. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes. Le vérificateur général du Canada, a audité les états financiers de PBWC pour l'exercice clos le 31 août 2013. Son rapport indique l'étendue de son audit ainsi que son opinion sur les états financiers.

Le Comité de la vérification du conseil d'administration se réunit périodiquement avec les vérificateurs interne et externe et avec la direction pour examiner l'étendue de leurs audits et pour évaluer les comptes rendus de leurs audits. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration, à la suite d'une recommandation du Comité de vérification.

John R. Elliott
Directeur de l'exploitation
Point Edward (Ontario)
Canada

26 novembre 2013

Auditor General of Canada
Vérificateur général du Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre des Transports

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration du pont Blue Water, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 août 2013, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration du pont Blue Water au 31 août 2013, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration du pont Blue Water dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* ainsi qu'aux règlements administratifs de l'Administration du pont Blue Water.

Pour le vérificateur général du Canada,

Maurice Laplante, CPA, CA
vérificateur général adjoint

Le 26 novembre 2013
Ottawa, Canada

PONT BLUE WATER CANADA

État de la situation financière

Au 31 août
(en dollars canadiens)

	2013 $	2012 $
ACTIFS		
Courants		
Encaisse [note 17]	**11 996 067**	9 314 854
Placements [note 4]	**1 219 993**	—
Créances commerciales et autres créances [note 17]	**674 686**	421 955
Charges payées d'avance	**391 714**	372 045
Total des actifs courants	**14 282 460**	10 108 854
Placements [note 4]	**—**	1 167 613
Immobilisations corporelles, nettes [note 5]	**207 845 121**	214 245 692
Immobilisations incorporelles [note 5]	**45 546**	108 703
Immeubles de placement [note 5]	**15 430 710**	16 055 570
Fonds affectés [note 6]	**6 373 662**	5 818 022
	243 977 499	247 504 454
PASSIFS ET CAPITAUX PROPRES		
Courants		
Fournisseurs et autres comptes créditeurs [note 17]	**2 094 790**	4 020 119
Retenues de garantie à payer	**—**	118 990
Produits constatés d'avance [note 10]	**2 393 767**	1 971 245
Tranche courante du prêt bancaire à payer [notes 9 et 10]	**404 068**	390 206
Tranche courante des obligations à payer [note 9 et 11]	**3 669 326**	3 440 690
Total des passifs courants	**8 561 951**	9 941 250
Avantages du personnel [note 8]	**6 255 022**	5 775 037
Tranche non courantes du prêt bancaire à payer [notes 9 et 10]	**13 800 492**	14 204 560
Tranche non courante des obligations à payer [notes 9 et 11]	**77 023 780**	80 693 106
	105 641 245	110 613 953
CAPITAUX PROPRES		
Bénéfices non répartis	**138 336 254**	136 890 501
	243 977 499	247 504 454

Engagements, éventualités et provisions [Note 13 et 14]

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers

Au nom du Conseil d'administration:

Larry Kinley, Director

Gary Atkinson, Director

PONT BLUE WATER CANADA

État du résultat global

Exercice terminé le 31 août
(en dollars canadiens)

	2013	2012
	$	$
PRODUITS		
Péages et services	**20 155 600**	17 730 142
Locations d'installations [note 12]	**2 632 236**	2 552 597
Bureau de change	**1 624 979**	1 355 779
Intérêts et produits divers	**344 385**	350 007
Gain (perte) découlant de la disposition d'immobilisations corporelles	**(6 131)**	13 629
	24 751 069	22 002 154
CHARGES		
Amortissement des immobilisations corporelles	**7 229 414**	7 584 773
Intérêts sur la dette à long terme	**5 842 444**	6 109 463
Salaires, rémunération et avantages	**5 920 442**	6 024 810
Frais généraux et d'administration	**2 094 357**	1 781 773
Frais d'entretien et autres frais	**1 493 840**	2 267 083
Amortissement des immeubles de placement	**753 612**	818 642
Amortissement des immobilisations incorporelles	**70 002**	160 875
(Récupération provenant de la) contribution au ministère des Transports du Michigan	**(98 795)**	1 700 000
	23 305 316	26 447 419
Résultat global pour l'exercice	**1 445 753**	(4 445 265)

État des variations des capitaux propres

Exercice terminé le 31 août

	2013	**2012**
	$	$
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	**136 890 501**	141 335 766
Résultat global pour l'exercice	**1 445 753**	(4 445 265)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	**138 336 254**	136 890 501

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers

PONT BLUE WATER CANADA

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 août
(en dollars canadiens)

	2013	2012
	$	$
FLUX DE TRÉSORERIE DÉCOULANT DES ACTIVITÉS OPÉRATIONELLES		
Résultat global (perte) pour l'exercice	**1 445 753**	(4 445 265)
Adjustment des éléments n'influant pas sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	**7 229 414**	7 584 773
Amortissement des immobilisations incorporelles	**70 002**	160 875
Amortissement des immeubles de placement	**753 612**	818 642
Amortissement des coûts d'émission d'obligations	**63 577**	63 698
Modifications des avantages du personnel	**479 985**	438 667
Gain découlant de la disposition d'immobilisations corporelles	**6 131**	(13 629)
Variation du revenu d'intérêts courus	**(52 380)**	69 831
Perte (gain) de change	**(139 626)**	156 002
	9 856 468	4 833 594
Variation des éléments des activités opérationelles		
Créances commerciales et autres créances	**(252 731)**	1 825 904
Charges payées d'avance	**(19 669)**	1 394
Comptes fournisseurs et autres comptes créditeurs	**(1 925 329)**	1 160 525
Retenues de garantie à payer	**(118 990)**	(873 126)
Produits reportés	**422 522**	328 750
Fonds reçus du gouvernement fédéral - infrastructure	**—**	1 683 871
Flux de trésorerie découlant des activités opérationelles	**7 962 271**	8 960 912
FLUX DE TRÉSORERIE DÉCOULANT DES ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Produits de la disposition d'immobilisations corporelles	**—**	37 526
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(834 974)**	(4 596 139)
Acquisition d'immeubles de placement	**(128 752)**	—
Acquisition d'immobilisations incorporelles	**(6 845)**	—
Coûts d'emprunt capitalisés au titre des immobilisations corporelles	**—**	(14 380)
Produits de la disposition d'investissements	**—**	949 848
Produits de la disposition de la vente de fonds affectés	**900 356**	770 208
Acquisition de fonds affectés	**(1 455 996)**	(959 418)
Flux de trésorerie découlant des activités d'investissement	**(1 526 211)**	(3 812 355)
FLUX DE TRÉSORERIE DÉCOULANT DES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Produits liés au prêt bancaire - tranche courante	**—**	14 815
Remboursement du prêt bancaire	**(390 206)**	(390 206)
Remboursement des obligations	**(3 504 267)**	(3 290 000)
Flux de trésorerie découlant des activités de financement	**(3 894 473)**	(3 665 391)
Perte de change sur les liquidités en devises étrangères	**139 626**	(156 002)
Augmentation nette de l'encaisse au cours de l'exercice	**2 681 213**	1 327 164
Encaisse au début de l'exercice	**9 314 854**	7 987 690
Encaisse à la fin de l'exercice	**11 996 067**	9 314 854
Renseignements supplémentaires sur les flux de trésorerie		
Intérêts perçus	**595 528**	160 174
Intérêts payés	**5 909 253**	6 120 335

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers

PONT BLUE WATER CANADA
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS
31 août 2013

1. Pouvoirs et objectifs

Pont Blue Water Canada (PBWC), connu sous l'appellation juridique d'Administration du pont Blue Water, est situé au 1555, boul. Venetian, à Point Edward (Ontario), au Canada. Cette société a été établie par la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* (Canada) le 21 mai 1964; Aux termes de l'article 22 de cette *Loi*, PBWC n'est pas mandataire de Sa Majesté la Reine du chef du Canada.

Le 26 avril 2002, PBWC est devenu une société d'État et figure comme telle à l'Annexe III, partie I de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas assujetti à l'impôt sur les bénéfices conformément aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu.* En octobre 2007, la ministre des Transports a confirmé que le nouveau nom commercial de l'Administration, à savoir Pont Blue Water Canada (PBWC), avait été approuvé et enregistré par le *Programme de coordination de l'image de marque.*

Le complexe du pont Blue Water comprend la partie canadienne de deux ponts à péage internationaux reliant Point Edward, au Canada, dans la province de l'Ontario, et Port Huron, aux États-Unis, dans l'État du Michigan. La première travée a été achevée en octobre 1938 et la deuxième, en juillet 1997. Sous l'autorité et l'égide du ministre des Transports, PBWC a reçu pour mandat d'exploiter, d'entretenir et de réparer les moitiés canadiennes des deux ponts ainsi que les abords et les ouvrages. PBWC est considéré comme une entreprise publique parce qu'il soutient ses opérations de façon autonome et génère des produits additionnels s'il est jugé nécessaire qu'il le fasse.

La *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* et l'article 6 de la *Loi sur les douanes* exigent que PBWC fournisse, équipe et entretienne sans frais les locaux ou autres installations propres à permettre aux agents de douane et d'immigration de procéder, dans les conditions voulues, à la rétention et à l'inspection des marchandises importées, ainsi qu'à la fouille des personnes.

2. Bases d'établissement

Énoncé de conformité

Les présents états financiers ont été établis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS) telles qu'elles ont été préparées par l'International Accounting Standards Board (IASB) et à l'aide des méthodes comptables décrites dans le présent document.

Ces états financiers ont été approuvés par le conseil d'administration en vue de leur publication le 26 novembre 2013.

Base d'évaluation

Ces états financiers ont été préparés selon la méthode du coût historique, comme il est indiqué dans les méthodes comptables ci-dessous, sauf dans les cas permis par les IFRS ou autrement indiqués dans les présentes notes.

Devise fonctionnelle et de présentation

Ces états financiers sont présentés en dollars canadiens, soit la devise fonctionnelle courante de PBWC.

Estimations et jugements

La préparation des états financiers conformément aux IFRS impose à la direction de formuler des avis, estimations et hypothèses influençant l'application des méthodes comptables et susceptibles d'avoir une incidence sur les montants déclarés des actifs, des passifs, produits et charges. Les montants réels peuvent différer de ces estimations.

Les estimations et hypothèses de base sont révisées périodiquement. Les révisions des estimations comptables sont comptabilisées au cours de la période de révision et au cours des périodes à venir.

Les jugements exprimés dans les états financiers sont des décisions prises par la direction, fondées sur une analyse de l'information pertinente disponible au moment de prendre ces décisions. Ces jugements ont trait à l'application des méthodes comptables, et les décisions sont liées à la constatation, à la mesure et à la divulgation des montants.

Des informations concernant les secteurs importants d'incertitudes quant aux estimations et les jugements critiques posés lors de l'application des méthodes comptables, qui ont l'incidence la plus forte sur les montants comptabilisés dans les états financiers, figurent ci-après et dans les notes afférentes aux états financiers se rapportant aux éléments susceptibles de faire l'objet d'incertitudes importantes quant aux estimations.

Immobilisations corporelles et immeubles de placement

Les immobilisations corporelles sont amorties sur leurs durées d'utilité, lesquelles se fondent sur les estimations de la direction quant aux périodes de service que fourniront les actifs, comme il est mentionné à la note 3c). Les durées d'utilité de ces actifs sont examinées tous les ans. Toute modification de la durée d'utilité aura une incidence sur la charge future d'amortissement et la valeur comptable future des actifs.

Afin d'établir les durées d'utilité de ces actifs, la direction a recours à son jugement pour déterminer les composants des immobilisations corporelles et des immeubles de placement. Un composant est comptabilisé séparément s'il est important comparativement à la valeur de l'ensemble des actifs et si sa durée d'utilité diffère de celle des autres composants.

Évaluation des actifs à long terme

PBWC effectue tous les ans un test de dépréciation sur les actifs à long terme dans le cas des immobilisations incorporelles, et lorsque les circonstances peuvent indiquer qu'il y a une dépréciation dans le cas des autres actifs à long terme. La direction se fonde sur son jugement pour déterminer s'il y a des circonstances indiquant qu'un test de dépréciation est requis, et pour déterminer le regroupement des actifs afin d'établir leur unité génératrice de trésorerie (« UGT ») aux fins du test de dépréciation.

PBWC détermine la dépréciation en comparant la valeur recouvrable d'un actif à long terme, UGT ou groupe d'UGT, à sa valeur comptable. La valeur recouvrable s'entend de la plus élevée de i) la valeur d'utilité ou ii) la juste valeur, déduction faite des frais de vente. La détermination de la valeur recouvrable implique le jugement et les estimations de la direction.

Les valeurs associées aux immobilisations incorporelles impliquent d'importantes estimations et hypothèses de la part de la direction, notamment celles qui ont trait aux entrées et sorties futures de trésorerie, aux taux d'actualisation et à la durée d'utilité des actifs. Ces estimations et hypothèses pourraient influencer les résultats à venir de PBWC si ses estimations actuelles du rendement à venir et de la juste valeur changeaient. Ces déterminations influeront sur le montant de la charge d'amortissement devant être comptabilisée pour les périodes ultérieures au titre des immobilisations incorporelles.

Régimes d'avantages du personnel

Le coût des avantages postérieurs à l'emploi auxquels les employés ont droit est déterminé par des calculs actuariels fondés sur la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service et sur les meilleures estimations de la direction concernant le rendement à long terme attendu des actifs du régime de retraite, les augmentations de la rémunération, l'âge des salariés à la retraite, le taux de mortalité des participants et le coût attendu des soins de santé. Les taux d'actualisation utilisés dans les calculs actuariels sont fondés sur les taux d'intérêt à long terme et peuvent avoir un effet substantiel sur le montant des actifs et passifs du régime de retraite. La direction fait appel à des spécialistes externes pour conseiller PBWC au moment de décider des valeurs à utiliser pour évaluer les obligations et les dépenses liées au régime d'avantages sociaux. Dans la mesure où ces estimations diffèrent de la réalité, le passif au titre des avantages du personnel et le résultat global seront touchés.

Contrats de location

PBWC participe à de nombreux contrats de location, ce qui oblige la direction à déterminer s'il s'agit de contrats de location-financement ou de contrats de location simple en évaluant si la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété a été transférée au preneur. Les contrats de location sont classés en tant que contrats de location-financement s'ils transfèrent au preneur la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété d'un actif. Tous les autres contrats sont classés en tant que contrats de location simple.

Selon le jugement de la direction, tous les contrats de location de PBWC sont considérés comme des contrats de location simple. Les revenus locatifs provenant des contrats de location simple doivent être comptabilisés en produits de façon linéaire sur toute la durée du contrat de location.

3. Principales méthodes comptables

a) Instruments financiers

Les instruments financiers ou les passifs sont évalués à leur juste valeur au moment de leur constatation initiale, y compris les coûts de transaction. La mesure des instruments financiers au cours des périodes ultérieures dépend de leur classement. Le classement des instruments financiers de PBWC est présenté dans le tableau suivant :

Catégorie	Instruments financiers
Actifs financiers détenus jusqu'à échéance	Placements Fonds affectés
Prêts et créances	Clients et créances diverses
Passifs financiers	Fournisseurs et dettes diverses Retenues de garantie à payer Prêt bancaire à payer Obligations à payer

Les actifs financiers détenus jusqu'à échéance sont évalués au coût amorti. Les intérêts sont constatés au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif et sont comptabilisés dans l'état du résultat global. Les placements sont classés comme actifs non courants, à l'exception de ceux dont l'échéance est inférieure à 12 mois à compter de la date de la fin de l'exercice, qui sont classés comme actifs courants. Les fonds affectés sont classés comme actifs non courants selon leur moment d'utilisation prévu.

Les actifs classés comme prêts et créances sont comptabilisés au coût amorti au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les autres passifs financiers sont évalués au coût amorti au moyen de la méthode de détermination du taux d'intérêt effectif.

b) Dépréciation des actifs

Actifs financiers

À la fin de chaque période, la société détermine s'il y a des preuves objectives de la dépréciation d'un actif ou d'un groupe d'actifs financiers. Un actif financier ou un groupe d'actifs financiers est déprécié et une perte de valeur est enregistrée seulement s'il existe une preuve objective de la dépréciation résultant d'un ou de plusieurs événements qui se sont produits après la comptabilisation initiale de l'actif (un « événement générateur de pertes ») et que cet événement générateur de pertes (ou ces événements) aura des conséquences sur l'estimation des flux de trésorerie futurs de l'actif financier ou du groupe d'actifs financiers, qui peuvent être évaluées de manière fiable.

Dans le cas des actifs financiers évalués au coût amorti, la perte de valeur correspond à la différence entre la valeur comptable de l'actif et la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs estimatifs, actualisée au taux d'intérêt effectif original de l'actif. La valeur comptable de l'actif est réduite et le montant de la perte est constaté dans l'état du résultat global.

Si au cours d'une période ultérieure, le montant de la perte de valeur diminue, et si cette diminution peut être imputée à un événement objectif qui s'est produit une fois que la perte de valeur a été comptabilisée (par exemple, l'amélioration de la notation financière du débiteur), la perte de valeur comptabilisée précédemment est constatée dans l'état du résultat global.

Actifs non financiers

Les actifs assujettis à l'amortissement sont examinés à la fin de chaque période pour déterminer s'il existe une preuve de dépréciation. Si une telle preuve existe, la société doit évaluer la valeur recouvrable de l'actif. La perte de valeur est constatée à raison de la différence excédentaire entre la valeur comptable de l'actif et sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable est la plus élevée de la juste valeur de l'actif, déduction faite des frais de vente, et de sa valeur d'utilité. Aux fins de l'évaluation de la dépréciation, les actifs sont regroupés dans les plus petits groupes d'actifs qui génèrent des entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupes d'actifs (unités génératrices de trésorerie). Les immobilisations incorporelles qui ont subi une dépréciation sont examinées à la fin de chaque période pour le renversement possible de la perte de valeur.

c) Immobilisations corporelles, immobilisations incorporelles et immeubles de placement

Les immobilisations corporelles, les immobilisations incorporelles et les immeubles de placement sont présentés à l'état de la situation financière à leur coût d'acquisition diminué du cumul des amortissements et, le cas échéant, du cumul des pertes de valeur. Le coût historique comprend les charges qui sont directement imputables à l'acquisition ou à la construction de l'actif.

Les coûts ultérieurs sont inclus dans la valeur comptable de l'actif ou constatés comme actif distinct le cas échéant, uniquement s'il est probable que les avantages économiques futurs associés à cet actif iront à PBWC et si le coût de cet actif peut être évalué de façon fiable. Les coûts de réparation et d'entretien sont portés à l'état de la situation financière de l'exercice au cours duquel ils sont encourus.

Les terrains ne sont pas amortis. L'amortissement des autres actifs est calculé selon leur durée d'utilité estimée et les méthodes présentées ci-dessous. Les taux d'amortissement fondés sur la durée d'utilité d'un actif sont les suivants :

Ponts et appontement pour camions	Amortissement linéaire sur 50 à 75 ans
Bâtiments	Amortissement linéaire sur 5 à 70 ans 5 % à 20 % Amortissement dégressif

Équipement	Amortissement linéaire sur 5 à 10 ans 10 % à 20 % Amortissement dégressif
Améliorations aux immeubles	10 % à 20 % Amortissement dégressif
Véhicules et matériel de construction	20 % Amortissement dégressif
Immobilisation incorporelles	Amortissement linéaire sur 5 ans
Immeubles de placement	Amortissement linéaire sur 5 à 70 ans 5 % à 20 % Amortissement dégressif

Les valeurs résiduelles et les durées d'utilité des immobilisations corporelles sont revues et ajustées, si approprié, à la fin de chaque période ou plus fréquemment si les circonstances l'imposent.

i) Immobilisations corporelles

Bâtiments

Dix bâtiments ainsi que tous les anciens postes de péage qui n'étaient pas compris dans la plus récente phase du plan directeur des immobilisations de PBWC ont été inscrits sur la liste des bâtiments à démolir. L'amortissement a été accéléré pour amortir la valeur comptable nette résiduelle en fonction des dates de démolition prévues.

Bâtiments résidentiels

Sont compris dans les bâtiments, les immeubles résidentiels détenus par PBWC aux fins d'aménagement futur du terrain. Aucun amortissement n'est constaté pour les bâtiments résidentiels. Les coûts d'acquisition totaux des bâtiments résidentiels seront virés au compte des terrains lorsque ces bâtiments seront démolis.

Construction en cours

Les projets de construction en cours ne sont pas amortis. Lorsque les projets sont en grande partie terminés et mis en service, les coûts totaux sont virés au compte d'actif approprié et l'amortissement commence à ce moment.

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, la construction ou la production d'actifs qualifiés (actifs qui exigent une longue période de préparation avant de pouvoir être utilisés ou vendus) sont ajoutés au coût de ces actifs jusqu'à ce que ces derniers soient sensiblement prêts pour leur utilisation prévue ou leur vente. Pour PBWC, un actif qualifié s'entend d'un actif dont le coût est de plus d'un million de dollars et dont la période de préparation en vue de son utilisation ou de sa vente dépasse une année.

Lorsque des emprunts généraux s'effectuent dans le cadre du développement d'actifs qualifiés, le taux de capitalisation appliqué sur la valeur résultante est la moyenne pondérée du taux d'emprunt encouru.

ii) Immobilisations incorporelles

Les coûts d'achat de logiciels – qui sont considérés, par définition, comme des immobilisations incorporelles et qui sont dissociables d'un item matériel connexe – sont capitalisés séparément et amortis, selon la méthode linéaire, sur une durée d'utilité estimée à cinq ans.

iii) Immeubles de placement

Les immeubles de placement sont des immeubles détenus pour en tirer un revenu de location. Les immeubles de placement sont loués à des locataires comme les agences de voyage et de tourisme, les courtiers en douanes, les cafés privés et la boutique hors taxes.

d) Constatation des produits

Les produits de péages et services sont constatés et comptabilisés au moment où les péages sont perçus quand les véhicules passent dans les couloirs de péage. Les paiements reçus en dollars américains sont convertis en dollars canadiens aux taux de change quotidiens.

Les produits de location d'espaces sont constatés et comptabilisés dans les exercices au cours desquels ils sont perçus. Ils comprennent les loyers reçus des locataires comme les courtiers en douanes, les cafés privés et la boutique hors taxes.

Les produits du bureau de change sont constatés et comptabilisés au moment où l'opération de change est effectuée. Les paiements reçus en dollars américains sont convertis en dollars canadiens aux taux de change quotidiens.

Les intérêts sont constatés au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif et sont comptabilisés dans l'état du résultat global. Les intérêts sur les obligations représentent le principal produit dans cette catégorie.

Les produits perçus d'avance représentent les péages payés d'avance par les automobilistes et les sociétés de transport commercial. Ces produits sont constatés au moment où les véhicules passent dans les couloirs de péages. Les paiements reçus en dollars américains sont convertis en dollars canadiens aux taux de change quotidiens.

e) Conversion de devises

Les transactions des comptes de devises étrangères sont converties en dollars canadiens comme suit :

À la date de la transaction, chaque actif, passif, produit ou charge est converti au taux de change en vigueur à cette date. À la date de clôture de l'exercice, les actifs et passifs monétaires en devises étrangères sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur à cette date et les gains et pertes de change qui en résultent sont présentés dans l'état du résultat global de l'exercice.

f) Avantages du personnel

PBWC offre des avantages postérieurs à l'emploi, tels qu'une assurance pour soins de santé, une assurance pour soins dentaires, un programme d'aide aux employés et une assurance-vie aux employés admissibles et à leurs personnes à charge qui y sont admissibles et qui satisfont à certaines exigences. L'obligation et le coût de tels avantages sont établis selon la méthode actuarielle de répartition des prestations au prorata des années de service et les hypothèses les plus probables de la direction. Le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de l'obligation au titre des prestations constituées est fondé sur les cours du marché pour les obligations à long terme de première qualité. PBWC utilise chaque année le 31 août comme date d'évaluation.

Le coût net est constitué des prestations établies par calcul actuariel pour les services rendus au cours de l'exercice, des intérêts implicites sur l'obligation projetée et de l'amortissement des gains et pertes actuariels sur la durée résiduelle moyenne d'activité prévue. Les gains ou pertes actuariels sont amortis sur la durée résiduelle moyenne d'activité des employés (14 ans; 15 ans en 2012) seulement si le montant net des gains ou pertes actuariels au début de l'exercice dépasse de 10 % l'obligation au titre des prestations constituées à cette date. Les avantages ne font pas l'objet d'une capitalisation anticipée. Le déficit du régime est donc égal à l'obligation au titre des prestations constituées.

Les coûts du service antérieur associés aux avantages postérieurs à l'emploi sont comptabilités au titre des charges sur la période moyenne jusqu'à ce que les avantages deviennent acquis.

PBWC fournit également à ses employés un régime de retraite à cotisations déterminées. Les cotisations de PBWC reflètent le coût total de l'avantage pour l'employeur et sont passées en charges d'exploitation au cours de l'exercice où les services sont rendus.

g) Contrats de location

Du point de vue du bailleur, lorsque les actifs sont loués dans le cadre d'un contrat de location simple, ils sont portés à l'état de la situation financière dans les catégories immobilisations corporelles et immeubles de placement.

h) Aide gouvernementale fédérale, provinciale et municipale

L'aide gouvernementale fédérale, provinciale et municipale est constatée en réduction du coût de l'actif acquis, lorsqu'il existe une assurance raisonnable que les conditions permettant d'obtenir la subvention sont remplies.

i) Éventualités et provisions

Dans le cours normal de ses activités, PBWC est visé par diverses actions en justice. Certains passifs éventuels peuvent devenir des obligations réelles selon que certains événements futurs se produisent ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque fort de se produire ou de ne pas se produire, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif et une charge sont comptabilisés dans les états financiers de PBWC.

j) Normes comptables émises non encore en vigueur

Au moment de l'approbation des présents états financiers, des nouvelles normes, et certaines modifications et interprétations relatives aux normes existantes ont été publiées, mais ne sont pas encore en vigueur, et PBWC ne les a pas adoptées de façon anticipée. La direction s'attend à ce que toutes les prises de position soient adoptées dans le cadre des méthodes comptables de PBWC en vue du premier exercice débutant après la date d'entrée en vigueur de ladite prise de position. Certaines autres normes et interprétations nouvelles ont été émises dont il n'est pas prévu qu'elles aient une influence considérable sur les états financiers de PBWC. Les renseignements sur ces nouvelles normes, modifications et interprétations dont il n'a pas été question précédemment et qui seront pertinentes pour les états financiers de PBWC sont présentés ci-après.

IFRS 9 Instruments financiers

IFRS 9 traite des exigences relatives au classement et à l'évaluation des actifs et des passifs financiers. La date d'entrée en vigueur obligatoire d'IFRS 9 s'applique aux exercices débutant le 1er janvier 2015 ou après cette date. L'évaluation par PBWC des incidences de l'adoption de cette norme sur ses états financiers est toujours en cours.

IFRS 13 Évaluation de la juste valeur

IFRS 13 fournit une source unique de directives sur la manière de procéder à l'évaluation de la juste valeur là où son usage est déjà requis ou permis par d'autres IFRS et augmente les exigences quant à l'information à fournir au sujet de la juste valeur. La norme s'applique aux exercices débutant le 1er janvier 2013 ou après cette date. L'évaluation par PBWC des incidences de l'adoption de cette norme sur ses états financiers est toujours en cours.

IAS 1 Présentation des états financiers

L'IASB a modifié cette norme qui s'applique aux états financiers annuels et intermédiaires des exercices qui débutent le 1er janvier 2013, ou après cette date, pour préciser les exigences de présentation des renseignements comparatifs dans les états financiers (par exemple, quand inclure une troisième colonne dans l'état de la situation financière) et les divulgations additionnelles dans l'état du résultat global (montants séparés qui seront reclassés aux profits et pertes et ceux qui ne le seront pas). L'évaluation par PBWC des incidences de l'adoption de cette norme sur ses états financiers est toujours en cours.

IAS 19 Avantages du personnel

En juin 2011, l'IASB a modifié l'IAS 19 qui s'applique aux exercices financiers débutant le 1er janvier 2013 ou après cette date. Entre autres changements, les modifications exigent que les sociétés comptabilisent les gains ou les pertes, ou les coûts du service antérieur, directement dans les autres éléments du résultat global et dans les profits et pertes, respectivement, de l'exercice au cours duquel les services sont rendus. De plus, les modifications à l'IAS 19 augmentent les exigences quant à l'information à fournir au sujet des régimes à prestations définies, soit des renseignements additionnels au sujet des caractéristiques des régimes à prestations définies et des risques auxquels les sociétés s'exposent en participant à ces régimes. Il est estimé que les bénéfices non répartis au 1er septembre 2011 diminueront de 112 442 $ par suite de l'inclusion des pertes actuarielles non amorties. Un montant additionnel de 330 176 $, lié aux coûts du service antérieur non amortis, sera comptabilisé aux profits et pertes et une perte de 150 839 $ des gains actuariels sera comptabilités dans les autres éléments du résultat global pour l'exercice clos le 31 août 2012. Au 31 août 2013, un montant additionnel de 34 756 $, lié aux coûts des services passés non amortis, sera également contrepassé dans les profits et pertes et les gains actuariels de 997 354 $ seront comptabilisés dans les autres éléments du résultat global.

4. Placements

Des placements sont détenus dans le fonds de maintenance majeure sous forme d'obligations de l'État à faibles risques et garanties. Ce fonds comporte des placements non affectés pour les dépenses d'immobilisations et de maintenance majeure. La juste valeur des placements a été déterminée au moyen des cours du marché.

	2013	2012
	$	$
Valeur comptable	**1 219 993**	1 167 613
Juste valeur de marché	**1 247 241**	1 223 440

5. Immobilisations corporelles, immeubles de placement et immobilisations incorporelles

a) Immobilisations corporelles

31 août 2013

	Terrains	Ponts et appontements pour camions	Bâtiments	Équipement	Construction en cours	Amélioration des immeubles	Véhicules et équipement de construction	Total
Coût	**$**	**$**	**$**	**$**	**$**	**$**	**$**	**$**
Solde au début de l'exercice	**8 105 614**	**136 091 230**	**69 203 050**	**6 960 687**	**5 198 934**	**12 919 632**	**1 677 486**	**240 156 633**
Acquisitions	**—**	**221 379**	**11 577**	**369 138**	**111 052**	**15 153**	**106 675**	**834 974**
Dispositions	**—**	**—**	**—**	**(100 590)**	**—**	**—**	**—**	**(100 590)**
Transferts	**—**	**2 528 425**	**535 175**	**1 057 335**	**(4 120 935)**	**—**	**—**	**—**
Solde à la fin de l'exercice	**8 105 614**	**138 841 034**	**69 749 802**	**8 286 570**	**1 189 051**	**12 934 785**	**1 784 161**	**240 891 017**
Amortissements cumulés								
Solde au début de l'exercice	**—**	**5 644 553**	**5 743 869**	**4 926 551**	**—**	**8 227 279**	**1 368 689**	**25 910 941**
Charges d'amortissement	**—**	**2 847 601**	**2 956 626**	**427 119**	**—**	**934 086**	**63 982**	**7 229 414**
Dispositions	**—**	**—**	**—**	**(94 459)**	**—**	**—**	**—**	**(94 459)**
Solde à la fin de l'exercice	**—**	**8 492 154**	**8 700 495**	**5 259 211**	**—**	**9 161 365**	**1 432 671**	**33 045 896**
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice	**8 105 614**	**130 348 880**	**61 049 307**	**3 027 359**	**1 189 051**	**3 773 420**	**351 490**	**207 845 121**

31 août 2012

	Terrains	Ponts et appontements pour camions	Bâtiments	Équipement	Construction en cours	Amélioration des immeubles	Véhicules et équipement de construction	Total
Coût	$	$	$	$	$	$	$	$
Solde au début de l'exercice	7 963 429	136 091 230	68 055 562	6 794 728	3 917 704	12 876 129	1 766 069	237 464 851
Acquisitions	142 185	—	1 166 399	150 843	1 281 230	43 503	142 488	2 926 648
Dispositions	—	—	—	(3 795)	—	—	(231 071)	(234 866)
Transferts	—	—	(18 911)	18 911	—	—	—	—
Solde à la fin de l'exercice	8 105 614	136 091 230	69 203 050	6 960 687	5 198 934	12 919 632	1 677 486	240 156 633
Amortissements cumulés								
Solde au début de l'exercice	—	2 823 509	2 511 158	4 605 973	—	7 072 303	1 524 196	18 537 139
Charges d'amortissement	—	2 821 044	3 232 711	320 578	—	1 154 976	55 464	7 584 773
Dispositions	—	—	—	—	—	—	(210 971)	(210 971)
Solde à la fin de l'exercice	—	5 644 553	5 743 869	4 926 551	—	8 227 279	1 368 689	25 910 941
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice	8 105 614	130 446 677	63 459 181	2 034 136	5 198 934	4 692 353	308 797	214 245 692

b) Immobilisations incorporelles et immeubles de placement

	2013		2012	
	Immobilisations incorporelles	**Immeubles de placement**	Immobilisations incorporelles	Immeubles de placement
	$	$	$	$
Coût				
Solde au début de l'exercice	**990 479**	**17 742 231**	990 479	17 742 231
Acquisitions	**6 845**	**128 752**	—	—
Dispositions	—	—	—	—
Transferts	—	—	—	—
Solde à la fin de l'exercice	**997 324**	**17 870 983**	990 479	17 742 231
Amortissements cumulés				
Solde au début de l'exercice	**881 776**	**1 686 661**	720 901	868 019
Charge d'amortissement	**70 002**	**753 612**	160 875	818 642
Dispositions	—	—	—	—
Solde à la fin de l'exercice	**951 778**	**2 440 273**	881 776	1 686 661
Valeur nette comptable à la fin de l'exercice	**45 546**	**15 430 710**	108 703	16 055 570

Les immeubles de placement comprennent les biens à usage commercial loués à des tierces parties. Ils sont inscrits à leur valeur historique moins déduction de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur, le cas échéant.

La juste valeur des immeubles de placement a été déterminée à partir d'une évaluation effectuée par METRIX Realty Group, au 1er septembre 2010, au moyen de l'indice des prix à la consommation comme référence pour ce qui est de l'augmentation de la juste valeur du marché. La valeur des immeubles de placements n'a pas été déterminée au regard de transactions observables sur le marché en raison de la nature de ceux-ci et du manque de données comparables. Le total de la juste valeur des immeubles de placements a été établi à 18 839 337 $ (18 533 537 $ au 31 août 2012).

En 2013, les produits de location s'élèvent à 2 632 236 $ (2 552 597 $ en 2012) et sont inclus au titre de la « location d'espaces ». Un loyer conditionnel de 1 421 101 $ (1 328 646 $ en 2012) a aussi été constaté. Des charges d'exploitation directes de 80 836 $ (136 401 $ en 2012) ont été constatées au titre des frais généraux et administratifs et des frais d'exploitation. Aucun immeuble de placement n'était vacant au 31 août 2013 ni au 31 août 2012.

6. Fonds affectés

Les fonds affectés constituent certains fonds dont l'usage est régi par le document de placement intitulé Acte de fiducie principale (l'« Acte de fiducie »). Ils sont composés du Fonds de réserve pour le service de la dette et du Fonds de prévoyance pour les charges d'exploitation et d'entretien. Ces fonds sont investis dans des placements de fonds liquides ou des placements admissibles dont l'échéance est de 0 à 3 ans comme suit :

	2013	2012
	$	$
Fonds de réserve pour le service de la dette (a)		
Encaisse	**22**	17
Obligations du gouvernement provincial	**1 236 592**	3 531 171
Autres placements	**2 399 116**	—
	3 635 730	3 531 188
Fonds de prévoyance pour les chages d'exploitation et d'entretien (b)		
Encaisse	**—**	6
Obligations du gouvernement provincial	**344 964**	329 432
Autres placements	**2 392 968**	1 957 396
	2 737 932	2 286 834
Total des fonds affectés (a+b)	**6 373 662**	5 818 022
Juste valeur de marché	**6 393 985**	5 895 213

À l'échéance des obligations, ce compte ne sera plus nécessaire.

a) Fonds de réserve pour le service de la dette

Lors de l'émission des obligations, PBWC a établi un Fonds de réserve pour le service de la dette dont le montant s'élève à 4,5 millions de dollars. Conformément aux modalités de l'acte de fiducie, les engagements obligataires exigent que le Fonds de réserve pour le service de la dette soit maintenu à un niveau conforme aux facteurs suivants :

Ratio d'amortissement brut de la dette	Montant du fonds de réserve pour le service de la dette
> 3,00	Aucun montant
> 2,00 et < 3,00	25 % du montant du service de la dette
< 2,00	50 % du montant du service de la dette

Le ratio d'amortissement brut de la dette correspond, à une date donnée, à la somme des flux de trésorerie disponibles pour une période de douze mois et du solde du compte des produits (encaisse, plus tous les placements, plus les facilités de crédit), divisée par la somme du montant d'intérêt net et du montant de réduction totale du capital pour la période de douze mois.

Le montant du service de la dette correspond, pour une date donnée, à la somme du montant d'intérêt net prévu et du montant prévu de réduction du capital pour la période de douze mois à compter du premier jour du mois.

Au 31 août 2012, le ratio d'amortissement brut de la dette s'élève à 4,75 (3,94 en 2012).

En prévision de ratios de couverture futurs moins élevés en raison de la réduction des placements pour financer des projets d'immobilisation, un solde sera maintenu à un niveau correspondant à ce qui serait requis si le ratio d'amortissement brut de la dette était supérieur à 2,00, mais inférieur à 3,00. Cela exigerait une réserve de fonds de 2 221 545 $. En conséquence, un solde de 3,6 millions de dollars sera volontairement conservé.

b) Fonds de prévoyance pour les charges d'exploitation et d'entretien

Lors de l'émission des obligations, PBWC a constitué un fonds de prévoyance pour les charges d'exploitation et d'entretien dont le montant s'élève à 2 millions de dollars. Conformément aux modalités de l'acte de fiducie, le montant du fonds de prévoyance doit correspondre au moins à 25 % des charges d'exploitation et d'entretien

engagées par PBWC. Les charges d'exploitation et d'entretien ne comprennent ni l'amortissement ni les intérêts sur les emprunts. Au 31 août 2013, le solde minimum requis s'établissait à 2 018 089 $ (au 31 août 2012, 2 663 505 $).

7. Produits perçus d'avance

Les produits perçus d'avance représentent les droits de péage payés à l'avance par les particuliers et les clients commerciaux et les locations d'installations prépayées. Les soldes diminuent à chaque utilisation du pont.

	2013	**2012**
	$	**$**
Véhicules de tourisme--jetons	**1 107 597**	926 496
Véhicules commerciaux	**1 159 587**	1 044 749
Locations d'installations prépayées	**126 583**	—
	2 393 767	1 971 245

8. Avantages du personnel

a) Prestations de retraite

PBWC a retenu les services d'une société d'assurance-vie indépendante pour exploiter et administrer le régime de retraite des employés. Les employés de PBWC ont le choix de participer au régime de retraite, sous réserve des critères d'admissibilité. Le régime de retraite est un régime à cotisations définies et les membres y versent 6,5 % de leur rémunération annuelle. Conformément au régime, PBWC est tenu de verser une cotisation égale à celle du membre. Au cours de l'exercice, PBWC a versé au régime 209 119 $ (208 955 $ en 2012).

b) Indemnités spéciales de fin de contrat de travail

Il n'y a pas eu d'offre d'indemnités spéciales de fin de contrat de travail lors de l'exercice 2013 ni 2012. Au 31 août 2013, il restait 36 127 $ comme passif courant d'indemnités spéciales. Au 31 août 2012, les indemnités spéciales de fin de contrat de travail à payer s'élevaient à 180 634 $. De cette somme, un montant de 144 508 $ est constaté au titre des passifs courants et une autre de 36 127 $ à titre d'élément de passif non courant.

c) Autres avantages sociaux

Outre le régime de retraite, PBWC offre des avantages postérieurs à l'emploi à ses employés qui y sont admissibles, tels qu'une assurance pour soins de santé, une assurance pour soins dentaires, un programme d'aide aux employés et une assurance-vie. Les coûts des prestations pour services courants au cours de l'exercice sont passés en charges au fur et à mesure que les services sont rendus. La dernière évaluation actuarielle a été effectuée en date du 31 août 2013. PBWC prévoit que la prochaine évaluation actuarielle sera effectuée le 31 août 2014.

Le tableau suivant présente la situation du régime d'avantages postérieurs à l'emploi autre que le régime de retraite :

	2013 $	2012 $
Obligation au titre des prestations déterminées		
Solde au début de l'exercice	**6 030 689**	5 159 797
Coût des prestations pour services courants	**316 227**	229 121
Charge d'intérêt	**258 198**	259 884
Modification	—	630 379
Perte (gain) actuarielle	**(997 354)**	(150 839)
Indemnités versées	**(93 069)**	(97 653)
Solde à la fin de l'exercice	**5 514 691**	6 030 689
Indemnités spéciales de fin de contrat de travail	—	36 127
Coûts du service antérieur non amortis	**(295 420)**	(330 176)
Gain (perte) actuariel non amorti	**1 035 751**	38 397
Passif au titre des prestations définies	**6 255 022**	5 775 037

En 2012, le plan a été modifié pour y inclure des avantages sociaux pour les employés à temps partiel. Cette modification a eu pour effet d'augmenter l'obligation au titre des prestations définies de 630 379 $ (0 $ en 2013). Un gain de 552 800 $ (2 400 $ en 2012) lié à l'ajustement des résultats de l'obligation au titre des prestations définies est compris dans la perte (gain) actuarielle.

Le tableau suivant présente le rapprochement de la perte (gain) actuarielle nette non amortie à la fin de :

	2013 $	2012 $
Perte actuarielle nette non amortie, début de l'exercice	**(38 397)**	112 442
Perte (gain) actuarielle au cours de l'exercice	**(997 354)**	(150 839)
Perte actuarielle nette non amortie, fin de l'exercice	**(1 035 751)**	(38 397)

Les charges postérieures à l'emploi comptabilisées dans les résultats au cours de l'exercice sont les suivantes :

	2013 $	2012 $
Coûts des prestations pour services courants	**316 227**	229 121
Coût d'intérêts	**258 198**	259 884
Amortissement des coûts du service antérieur	**34 756**	300 203
Dépenses nettes liées aux indemnités postérieures à l'emploi comptabilisées durant l'exercice	**609 181**	789 208

Les hypothèses actuarielles importantes adoptées pour la mesure des obligations au titre des prestations constituées pour les régimes de retraite et avantages futurs de PBWC et de la charge nette du régime d'indemnité sont les suivantes :

	2013	2012
Hypothèses moyennes pondérées au 31 août :		
Taux d'actualisation, obligation au titre des prestations constituées	4,80%	4,10%
Taux d'actualisation, coût des prestations	4,10%	4,60%
Taux d'indexation prévus du coût des demandes d'indemnisation par participant :		
Inflation générale	2,50%	2,50%
Soins dentaires et soins de la vue	4,50%	4,50%
Programme d'aide aux employés	2,50%	2,50%

Le taux d'inflation présumé du coût des soins de santé au 31 août 2013 est de 8,0 % par an et décroîtra linéairement pour atteindre 4,50 % par an à l'exercice 2022-2023 (8 % au 31 août 2012).

Les prestations escomptées à payer en ce qui a trait au régime de prestations postérieur à l'emploi pour l'exercice se terminant au 31 août 2014 sont de 105 887 $.

Analyse de sensibilité

PBWC a examiné les hypothèses utilisées dans les calculs actuariels et a souligné les hypothèses suivantes comme celles qui pourraient donner lieu à une incidence importante sur l'obligation au titre des prestations définies :

Le taux tendanciel hypothétique du coût des soins de santé aurait une incidence importante sur les montants indiqués au titre des régimes d'avantages à long terme postérieurs à l'emploi. Une hausse d'un pour cent aurait pour résultat une augmentation du total des coûts des prestations pour service de 104 436 $ (125 740 $ en 2012) et une augmentation du total des charges à payer pour les prestations postérieures à l'emploi de 1 061 228 $ (1 290 386 $ en 2012).

9. Facilités de crédit

Conformément à la *Loi sur l'administration du pont Blue Water*, PBWC peut emprunter un maximum de 125 millions de dollars avec l'approbation du gouvernement. Aux termes de l'article 13 de la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water*, le gouvernement du Canada n'est tenu responsable d'aucun emprunt effectué par PBWC.

Le 9 juillet 2002, PBWC a émis des obligations d'une valeur nominale de 110 millions de dollars, à 6,41 %, remboursables semestriellement, série 2002-1, échéant le 9 juillet 2027 (note 11).

En plus des obligations à payer, PBWC maintient deux facilités de crédit distinctes auprès d'une banque à charte canadienne au montant total de 30 millions de dollars (30 millions de dollars en 2012). La première est une facilité de crédit de 15 millions de dollars qui sera utilisée en cas de déficiences temporaires au chapitre des fonds d'exploitation, résultant de paiements de dépenses en immobilisations. Lorsqu'il a approuvé le plan d'emprunt, le ministre des Finances a interdit l'utilisation de cette facilité de crédit pour couvrir des manques de capitaux résultant de pertes d'exploitation. Cette facilité n'a pas encore été utilisée au 31 août 2013 (0 $ au 31 août 2012).

En raison de l'obligation de financer les projets fédéraux d'infrastructure au moment même où le volume de la circulation est en déclin, PBWC a reçu l'autorisation du ministre des Finances pour mettre en place une deuxième facilité de crédit de 15 millions de dollars à taux fixe et à long terme moyennant des paiements périodiques de capital et d'intérêts ne devant pas posséder une échéance supérieure à 25 ans. PBWC a utilisé cette facilité en quatre tranches (note 10).

10. Prêt bancaire à payer

	2013		2012	
	Juste valeur	**Valeur comptable**	Juste valeur	Valeur comptable
	$	**$**	$	$
Facilité de crédit de 15 millions de dollars		**14 204 560**		14 594 766
3 millions de dollars échéant le 27 juillet 2014 @ 2,83 %	**3 825 899**		4 007 324	
4 millions de dollars échéant le 27 juillet 2016 @3,37 %	**5 411 009**		5 667 496	
4 millions de dollars échéant le 27 juillet 2018 @3,81%	**5 671 075**		5 939 828	
4 millions de dollars échéant le 27 juillet 2021 @4,42%	**6 042 691**		6 328 956	
à payer mensuellement				
	20 950 674	**14 204 560**	21 943 604	14 594 766
Moins la portion courante	**404 068**	**404 068**	390 206	390 206
	20 546 606	**13 800 492**	21 553 398	14 204 560

Aucune garantie n'est affectée au remboursement de la facilité à terme et il n'y a aucune restriction ou clause spécifique. Les versements du capital et des intérêts pour la facilité à terme au cours des cinq prochains exercices et des exercices suivants s'établissent comme suit :

	Capital	**Intérêt**	**Total**
	$	**$**	**$**
2014	404 068	513 480	917 548
2015	418 954	498 594	917 548
2016	433 946	483 602	917 548
2017	450 861	466 687	917 548
2018	467 071	450 477	917 548
Par la suite	12 029 662	4 410 518	16 440 180
	14 204 562	6 823 358	21 027 920

11. Obligations à payer

	2013		2012	
	Juste valeur	**Valeur comptable**	Juste valeur	Valeur comptable
	$	**$**	$	$
Obligations de la série 2002-1 échéant le 9 juillet 2027	**94 906 897**	**80 693 106**	104 281 408	84 133 796
à payer semestriellement le 9 janvier et le 9 juillet				
	94 906 897	**80 693 106**	104 281 408	84 133 796
Moins la portion courante	**3 669 326**	**3 669 326**	3 440 690	3 440 690
	91 237 571	**77 023 780**	100 840 718	80 693 106

PBWC a pris les engagements suivants auprès du fiduciaire et des titulaires des obligations de manière à ce que, aussi longtemps qu'il y aura un montant à payer en vertu de la convention de fiducie principale ou des obligations en circulation ou des obligations en vertu de la convention de fiducie :

i) le capital et les intérêts seront dûment payés aux dates d'échéance.

ii) PBWC conservera une assurance pour des types de risques et des montants conformément aux pratiques commerciales loyales et aux normes du secteur.

iii) PBWC continuera d'exister aux termes de la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* et continuera d'exister comme société d'État mère en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques sous réserve de ses droits de se réorganiser ou de fusionner conformément à la convention de fiducie principale.

iv) À part les emprunts résultant de variations des valeurs de fermeture des accords d'échange et toutes les conventions de réserve de propriété ne dépassant pas au total et en tout temps deux millions de dollars, PBWC ne s'endettera pas davantage ni n'assumera la responsabilité d'autres dettes à moins que cela soit conforme à une convention de fiducie complémentaire. Au 31 août 2013, PBWC n'avait aucun contrat de swap en vigueur.

v) L'ensemble des emprunts, des créances de rang inférieur et des conventions de réserve de propriété ne dépassera pas les limites des emprunts non réglés imposées à PBWC par la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water*.

vi) Engagement lié aux droits de péage – PBWC prendra toutes les mesures légales possibles pour établir des droits de péage et d'autres frais de sorte que:

vii) Le ratio d'amortissement brut de la dette sera égal ou supérieur à 1,25 à l'égard de chaque exercice et que le ratio d'amortissement brut de la dette prévu soit égal ou supérieur à 1,00 pour ce qui est de chaque exercice. Si les ratios ne respectent pas ces exigences, PBWC prendra toutes les mesures permises par la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* pour accroître les droits de péage dans la mesure nécessaire pour obtenir ces ratios au cours de l'exercice suivant.

Au 31 août 2013, le ratio d'amortissement brut de la dette (tel qu'il est défini à la note 8) s'élève à 4,75 (3,94 en 2012) et le ratio du service de la dette s'élève à 1,75 (1,20 en 2012).

La juste valeur des obligations a été évaluée selon la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie selon un taux d'actualisation égal au taux d'intérêt du marché pour des obligations semblables. Le prix pondéré utilisé pour déterminer la juste valeur des obligations est fondé sur les cours du marché obligataire multiplié par le pourcentage du capital résiduel par rapport au capital initial des obligations. Le prix pondéré au 31 août 2013 était de 85,526% (de 94,002 % au 31 août 2012).

Les coûts de financement de 1 298 699 $ liés à l'émission d'obligations ont été inclus dans les prêts non courants à payer. La charge d'intérêt et les coûts de financement étant constatés, ils augmentent la valeur comptable des prêts non courants connexes à payer jusqu'à ce que l'élément de passif comptabilisé soit égal à la valeur nominale des obligations de 110 millions de dollars, établie selon la méthode de calcul fondée sur la détermination du taux d'intérêt effectif.

Les versements du capital et des intérêts des obligations au cours des cinq prochains exercices et des exercices suivants s'établissent comme suit:

	Capital	**Intérêt**	**Total**
	$	**$**	**$**
2014	3 669 326	5 216 851	8 886 177
2015	3 913 155	4 973 022	8 886 177
2016	4 173 186	4 712 991	8 886 177
2017	4 450 496	4 435 681	8 886 177
2018	4 746 234	4 139 947	8 886 177
Par la suite	59 740 709	20 234 888	79 975 597
	80 693 106	43 713 380	124 406 482

12. Location d'espaces

PBWC a conclu des contrats avec treize courtiers en douane et une société de logistique qui louent des espaces dans son centre d'affaires. PBWC a aussi conclu un contrat de location simple à long terme avec The Blue Water Bridge Duty Free Shop Inc. Il fournit le bâtiment et Duty Free Shop Inc. exploite la boutique. PBWC reçoit un loyer mensuel fixe et des produits conditionnels proportionnels aux ventes. Le montant total du loyer conditionnel durant de l'exercice en cours est de 1 421 101 $ (1 328 646 $ au 31 août 2012).

Les loyers minimums à verser en vertu des contrats de location simple non résiliables au 31 août sont les suivants :

	2013	2012
	$	$
En une année	**1 168 792**	1 180 466
Après une année, mais pas plus de cinq ans	**2 116 167**	2 717 221
Plus de cinq ans	**2 332 889**	—
	5 617 848	3 897 687

13. Engagements

Les projets spéciaux ont octroyé des contrats au 31 août 2013 pour l'achat d'immobilisations corporelles, assortis d'engagements en cours de 63 757 $ (144 089 $ au 31 août 2012).

Octroi de contrats d'entretien et d'autre nature assortis d'engagements en cours de 1 229 913 $ au 31 août 2013 (1 145 421 $ au 31 août 2012).

Les engagements totaux sont les suivants :

	2013	2012
	$	$
En une année	**529 308**	442 934
Après un an mais moins de cinq ans	**764 362**	846 576
Plus de cinq ans	**—**	—
	1 293 670	1 289 510

14. Éventualités et provisions

Dans le cours normal de ses activités, PBWC est visé par diverses actions en justice. Certains passifs éventuels peuvent devenir des obligations réelles selon que certains événements futurs se produisent ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou non, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de l'obligation, on comptabilise un passif estimatif et une charge dans les états financiers de PBWC. Il n'y a aucune action en justice contre PBWC en fin d'exercice (aucune au 31 août 2012).

15. Restructuration

En 2013, à la demande du conseil d'administration, PBWC a appliqué un plan de restructuration afin d'harmoniser ses coûts et sa structure d'exploitation avec la situation économique et les conditions de marché actuelles. Tous les paiements liés à cette restructuration ont été faits.

16. Gestion du capital

La structure du capital de PBWC s'entend de ses bénéfices non répartis. PBWC est régi par la Loi sur la gestion des finances publiques et n'est assujetti à aucune affectation externe du capital.

PBWC ne peut modifier sa structure financière sans l'approbation au préalable du gouvernement. Il doit obtenir l'autorisation du gouvernement avant de négocier des emprunts. PBWC gère sa structure du capital et y apporte les changements appropriés selon les conditions économiques. Aucun changement n'a été apporté aux objectifs, aux politiques et aux processus de gestion de PBWC au cours des exercices terminés au 31 août 2013 et au 31 août 2012.

17. Instruments financiers

a) Gestion des risques financiers

i) Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque de perte financière de PBWC associé au refus ou à l'impossibilité des contreparties à remplir leurs obligations. Pour PBWC, le risque de crédit provient principalement des créances commerciales et autres créances ainsi que de ses placements dans des fonds d'obligations monétaires. PBWC est assujetti au risque de crédit pour ce qui est de son encaisse, de ses placements et de ses créances commerciales et autres créances. PBWC gère ce risque en surveillant de près l'attribution de crédit et le recouvrement en ce qui concerne les clients commerciaux. En règle générale, la valeur comptable présentée dans l'état de la situation financière de PBWC en ce qui a trait à ses actifs financiers exposés au risque de crédit représente le montant maximal exposé à ce risque. Le risque de crédit de PBWC n'est pas un risque important.

Le risque de crédit associé aux instruments de trésorerie et aux instruments courants est substantiellement réduit par l'assurance que les excédents de trésorerie sont investis dans des placements liquides. La politique de PBWC exige que ces placements soient faits dans des instruments détenus par le gouvernement du Canada, une province canadienne ou une des cinq principales banques à charte canadiennes. Ces actifs financiers sont investis dans des certificats de placement garantis ou des obligations d'État. La direction croit que le risque de perte est faible.

Le risque de crédit associé aux créances commerciales et autres créances est minimisé puisque la grande partie de celles-ci concernent des organismes provinciaux ou fédéraux, l'État du Michigan et nos locataires commerciaux.

PBWC est assujetti au risque de crédit sur la valeur de ses créances commerciales et autres créances s'élevant à 674 686 $ au 31 août 2013 (421 955 $ au 31 août 2012). PBWC est également assujetti au risque de crédit sur la valeur de ses placements et de ses fonds affectés s'élevant 7 593 655 $ au 31 août 2013 (6 985 635 $ au 31 août 2012). PBWC a déterminé que ce risque n'était pas significatif.

Voici une analyse des échéances des créances commerciales et autres créances au 31 août 2013:

	Total	Moins de 3 mois	De 3 à 6 mois	De 6 mois à un an	Plus d'un an
	$	$	$	$	$
Créance de loyer	243 840	243 840	—	—	—
Créance du MDOT	141 672	141 672	—	—	—
Créance de la boutique hors taxes (autre que le loyer)	168 085	115 458	—	52 627	—
Autre	125 228	85 978	9 890	27 794	1 566
Provisions pour créances douteuses	(4 139)	(4 139)	—	—	—
	674 686	**582 809**	**9 890**	**80 421**	**1 566**

Voici une analyse des échéances des créances commerciales et autres créances au 31 août 2012:

	Total	Moins de 3 mois	De 3 à 6 mois	De 6 mois à un an	Plus d'un an
	$	$	$	$	$
TVH recouvrable	105 613	65 780	—	—	39 833
Créances de loyer	248 081	235 975	—	—	12 106
Créances de péage commercial	8 334	4 760	—	—	3 574
Autre	59 927	46 554	7 522	113	5 738
	421 955	**353 069**	**7 522**	**113**	**61 251**

ii) Risque de liquidité et solvabilité

Les risques de liquidité et de solvabilité sont les risques que les fonds ne soient pas disponibles pour satisfaire aux obligations monétaires de PBWC.

Le passif de PBWC au 31 août 2013 est :

	Total	Moins de 3 mois	De 3 à 6 mois	De 6 mois à un an	Plus d'un an
	$	$	$	$	$
Dettes fournisseurs	833 018	798 809	—	—	34 209
Charges à payer	74 220	10 912	—	—	63 308
Intérêts à payer sur obligations	741 393	741 393	—	—	—
Salaires et prestations à payer	446 159	446 159	—	—	—
Retenues de garantie à payer	—	—	—	—	—
Dette à long terme à payer	94 897 666	98 585	1 904 651	2 070 158	90 824 272
	96 992 456	**2 095 858**	**1 904 651**	**2 070 158**	**90 921 789**

Le passif de PBWC au 31 août 2012 est :

	Total	Moins de 3 mois	de 3 à 6 mois	de 6 mois à 1 an	Plus d'un an
	$	$	$	$	$
Dettes fournisseurs	1 063 208	1 063 208	—	—	—
Charges à payer	1 834 292	1 834 292	—	—	—
Intérêts à payer sur obligations	808 201	808 201	—	—	—
Salaires et prestations à payer	314 418	314 418	—	—	—
Retenues de garantie à payer	118 990	118 990	—	—	—
Dette à long terme à payer	98 728 562	95 383	1 788 691	1 946 822	94 897 666
	102 867 671	**4 234 492**	**1 788 691**	**1 946 822**	**94 897 666**

La présentation d'informations supplémentaires au sujet des facilités de crédit, des prêts à payer et des obligations à payer de PBWC figure aux notes 9, 10 et 11 respectivement. Il est possible que les résultats financiers futurs et les priorités fédérales en matière d'infrastructure portent atteinte à la capacité de PBWC de satisfaire aux ententes obligataires existantes ou mettent cette capacité rudement à l'épreuve, et qu'il soit nécessaire de recourir à la facilité de crédit existante ou de contracter des dettes non courantes supplémentaires. Cependant, PBWC gère ce risque en maintenant des prévisions détaillées en matière d'encaisse ainsi que des plans d'exploitation et des plans stratégiques à long terme. La gestion des liquidités nécessite une surveillance constante des rentrées de fonds et des décaissements prévus, ce qui est réalisé par l'entremise de prévisions de la position de liquidité de PBWC afin d'assurer l'utilisation efficace et adéquate des liquidités. Si des insuffisances de liquidités futures sont prévues, PBWC bénéficie de l'autorité, aux termes de la *Loi sur l'Administration du pont Blue*

Water (Canada), de fixer et de percevoir des droits de péage en se basant sur une formule préétablie; de négocier avec notre banque à charte; et d'assurer la coordination de mesures correctives financières avec Transports Canada.

iii) Risque de marché

Le risque de marché est le risque que les fluctuations des cours de marché influent sur la juste valeur des flux de trésorerie futurs d'un instrument financier, que ces changements soient attribuables à des facteurs spécifiques à l'instrument financier particulier de l'émetteur ou à des facteurs touchant tous les instruments financiers similaires négociés sur le marché.

a) Risque lié aux taux d'intérêt

PBWC n'est pas soumis au risque lié au taux d'intérêt et au risque lié à la juste valeur, car tous les placements sont détenus jusqu'à leur échéance. Le risque lié au taux d'intérêt et à la juste valeur est minimal pour ce qui est des obligations à payer, puisque PBWC ne rachète pas les obligations avant leur échéance.

b) Risque de change

Une fluctuation des taux de change d'année en année influerait de manière considérable sur les revenus provenant des postes de péage. La baisse du dollar canadien au cours de l'exercice 2013 a engendré une augmentation des revenus provenant des postes de péage de 139 626 $ (réduction des revenus de 156 002 $ en 2012). PBWC possède des comptes bancaires dans une seule banque à charte canadienne. L'encaisse (y compris l'argent en main) totalise 3 641 519 $US (5 807 398 $US en 2012), ce qui correspond après conversion en devise canadienne à 3 842 895 $ (5 727 837 $ en 2012). Pour les comptes en dollar américain de PBWC, une variation du taux de change d'un pour cent se traduirait en une perte ou un gain de 36 415 $ (58 074 $ en 2012). La méthode utilisée pour déterminer le risque lié au taux de change consiste à calculer une variation d'un pour cent sur le solde des comptes en devises étrangères de PBWC.

c) Juste valeur

La valeur comptable de l'encaisse, des créances commerciales et autres créances, des comptes fournisseurs et autres comptes créditeurs, des retenues à payer et autres passifs de PBWC se rapproche de la juste valeur en raison de leur échéance à court terme.

18. Opérations entre parties liées

La Société appartient au gouvernement du Canada et est donc liées à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par ce dernier. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur juste valeur. Autres que celles déjà divulguées aux états financiers, les opérations entre parties liées ne sont pas importantes.

Conformément aux modalités de la *Loi sur l'administration du pont Blue Water*, PBWC est tenu de fournir sans frais des espaces à l'usage de l'Agence des services frontaliers du Canada et de l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

La rémunération des cadres principaux est déterminée par le conseil d'administration en fonction du rendement individuel et des tendances du marché. La rémunération des cadres principaux de la société, représentés par le conseil d'administration et l'équipe de la haute direction, est la suivante :

	2013	2012
	$	$
Avantages à court terme des employés	**429 764**	535 265
Avantages postérieurs à l'emploi	**40 347**	61 537
Autres avantages à long terme	**7 603**	11 049
Indemnité de fin de contrat de travail	**28 344**	—
	506 058	607 851

19. Événements postérieurs

Après la fin de l'exercice, le conseil d'administration a réévalué la stratégie du plan directeur des immobilisations et a déterminé que la mise en oeuvre de ce plan se rendrait jusqu'en 2020 et au-delà. Bien qu'incomplet, le plan directeur des immobilisations traitera de la durée d'utilité des bâtiments existants. Il est possible que la durée d'utilité des bâtiments telle qu'elle est actuellement estimée soit prolongée par suite d'un changement possible de leur amortissement. La direction évaluera l'effet de ce changement éventuel une fois que le plan directeur des immobilisations sera terminé, soit pendant l'exercice 2014.

De plus, le 22 octobre 2013, le gouvernement du Canada a annoncé la restructuration de ses ponts fédéraux dans le cadre du dépôt de son projet de loi d'exécution du Budget, la *Loi sur le plan d'action économique, no* 2. Dans le cadre de cette restructuration, PBWC sera amalgamé à La Société des ponts fédéraux Limitée. Il est prévu que cette amalgamation soit effectuée d'ici la fin de 2014. PBWC évaluera les conséquences de cette transformation au cours des mois à venir.

Pont Blue Water Canada, 1555 boulevard Venetian, Point Edward, Ontario, Canada, N7T 0A9