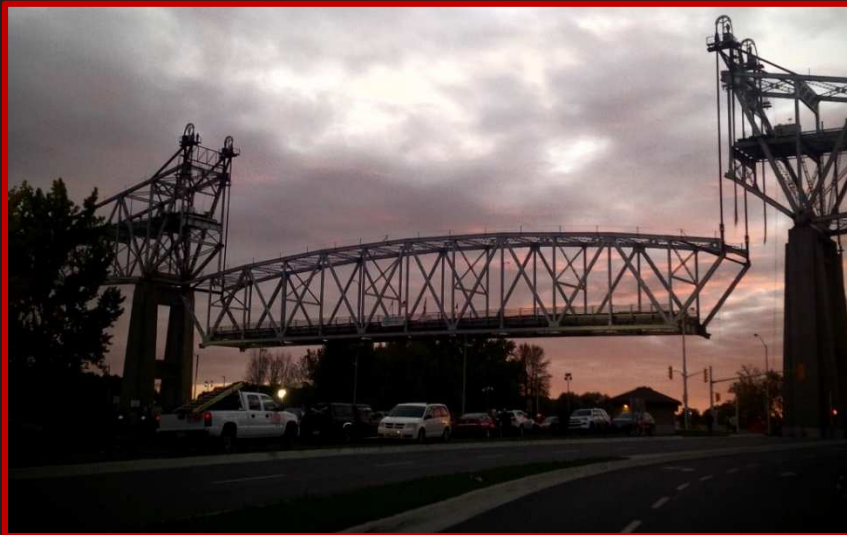




LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE



RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL

3^{ème} TRIMESTRE (T3) — NON AUDITÉ

Pour les neuf mois se terminant le 31 décembre 2015

Table des matières

1.0	SPFL	1
1.1	Mandat	1
1.2	Groupe de la SPFL.....	1
2.0	Rétrospective du T3 de 2015-2016	2
2.1	Sommaire	2
2.2	Perspectives.....	3
3.0	Analyse des résultats financiers	8
3.1	Résultats d'exploitation	8
3.2	Flux de trésorerie.....	13
3.3	Analyse du risque	13
3.4	Rapport sur l'utilisation des crédits	14
4.0	États financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL.....	16
4.1	Déclaration de responsabilité de la direction	17
4.2	État intermédiaire consolidé non audité de la situation financière	18
4.3	État intermédiaire consolidé non audité du résultat global	19
4.4	État intermédiaire consolidé non audité des capitaux propres	20
4.5	État intermédiaire consolidé non vérifié des flux de trésorerie	21
4.6	Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités	22

Photos de la page couverture :

En haut : Le 29 septembre 2015, l'iconique arche de la travée nord de l'ancien pont international de la voie maritime a été lentement et soigneusement descendue en une seule énorme pièce.

En bas, de gauche à droite : Pont Blue Water à Point Edward et pont international de Sault Ste. Marie

1.0 SPFL

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est une société d'État canadienne fédérale sans lien de dépendance avec le gouvernement fédéral. La SPFL est chargée de surveiller certains actifs de la Couronne reliant les États-Unis et le Canada. Ces ponts internationaux de la SPFL constituent des routes commerciales et des offrent des liaisons vitales entre l'Ontario et les États du Michigan et de New York; ils sont tous situés en Ontario, à Sault Ste. Marie, à Point Edward, à Lansdowne et à Cornwall. Les ponts internationaux de la SPFL comptent parmi les ouvrages de raccordement permanent les plus importants au Canada.

1.1 Mandat

Le mandat de la SPFL consiste à assurer l'intendance la plus rigoureuse possible de la sécurité et de l'efficacité de ses ponts pour ses usagers. La Société est responsable de la conception, de la construction, du financement, de l'entretien, de l'exploitation, de la gestion, de l'aménagement et de la réparation des ponts et des structures connexes dont elle a la charge. La SPFL est aussi en mesure de mettre son expertise au service du gouvernement fédéral pour d'autres ponts qui ne font pas partie des actifs confiés au groupe de la SPFL.

1.2 Groupe de la SPFL

L'ancienne SPFL a été constituée le 2 septembre 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. L'ancienne SPFL était une société d'État mère mandataire inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et non assujettie à l'impôt sur le revenu en vertu des dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. L'ancienne SPFL avait trois filiales en propriété exclusive : Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (« PJCCI »), la SPRSM et la CPIVM. L'APBW a été créée par la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* le 21 mai 1964, et est devenue société d'État le 26 avril 2002. Elle était une société d'État mère non-mandataire inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'était pas assujettie à l'impôt sur le revenu en vertu des dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

En 2013, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de restructurer la Société en trois phases, comme suit :

- Phase I – PJCCI devient une société d'État mère autonome;
- Phase II – Fusion de l'ancienne SPFL avec ses deux filiales, la CPIVM et la SPRSM;
- Phase III – Fusion de l'ancienne SPFL avec l'APBW.

Le 13 février 2014, moyennant l'autorisation du décret C.P. 2014 0142, l'ancienne SPFL a cédé au ministre des Transports 100 % de ses actions de PJCCI, qui représentaient également la totalité des actions en circulation de PJCCI. Avec l'autorisation de la loi, l'ancienne SPFL a réalisé sa fusion avec la SPRSM le 27 janvier 2015. La fusion entre l'ancienne SPFL et l'APBW a eu lieu le 1er février 2015. fixée.

1.2 Groupe de la SPFL (suite)

Ces rapports financiers trimestriels consolidés comprennent les comptes de la SPFL (décrits plus haut), y compris les opérations du pont international des Mille-Îles, et sa part proportionnelle (50 %) de sa participation dans son partenariat gouvernemental, La CPIVM. Étant donné que la SPFL est désormais une nouvelle organisation, dont la date de constitution est le 1^{er} février 2015, la seule période de comparaison possible est pour les valeurs de fin d'exercice dans l'état intermédiaire consolidé de la situation financière de la SPFL. Comme la Société n'existait pas avant le 1^{er} février 2015, il n'y a pas de valeurs de comparaison disponibles dans l'état intermédiaire consolidé du résultat global pour la période d'avril à septembre 2014 (qui aurait été le T3 de l'exercice précédent).

2.0 Rétrospective du T3 de 2015-2016

Ce rapport financier trimestriel a été préparé conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État publiée par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Ce rapport financier trimestriel présente une évaluation des opérations et de la situation financière de la SPFL pour le trimestre financier terminé le 31 décembre 2015 (T3). Il faut le lire conjointement avec les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités et les notes afférentes que renferme le présent document. Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens et proviennent principalement des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL établis conformément aux Normes internationales de rapports financiers (IFRS).

2.1 Sommaire

Pour les trois mois qui se sont terminés le 31 décembre 2015, la SPFL affiche un résultat net consolidé de 2,21 millions de dollars. Le bénéfice d'exploitation avant le financement public s'est établi à 1,99 million de dollars pour le troisième trimestre. Le bénéfice net cumulatif déclaré au 31 décembre 2015 atteint 9,80 millions de dollars, comparativement aux 11,17 millions prévus dans le budget annuel. Le bénéfice d'exploitation avant le financement public atteint 7,15 millions de dollars pour les trois premiers trimestres, comparativement aux 7,46 millions prévus dans le budget annuel.

Le produit des péages (Péages et services, et Produit tirés du pont international des Mille-Îles) s'est établi à 8,68 millions de dollars au troisième trimestre pour le groupe de la SPFL, et à 26,15 millions depuis le début de l'année. Ce montant cumulatif représente 80,5 % du total prévu au budget de l'exercice. Analyser les données pont par pont permet de constater qu'un seul des quatre ponts de la SPFL a obtenu à l'heure actuelle, les trois quarts de l'année s'étant écoulés, des résultats inférieurs à 75 % du produit qui avait été prévu pour l'année. Compte tenu de ce qu'il y a en général moins de circulation sur les ponts de la SPFL de janvier à mars que pendant les autres trimestres, la SPFL s'attend à ce que, pour ce qui est de deux de ces ponts, le produit des péages corresponde à ce qui avait été prévu pour l'année dans le budget, à ce qu'il soit inférieur aux prévisions pour un autre et à ce qu'il dépasse de beaucoup les attentes initiales dans le cas du quatrième. Le nombre de véhicules a diminué à tous les ponts de la SPFL, entraînant une réduction de 20,7 % du trafic payant total pour l'année, comparativement au même moment l'an dernier. Une analyse supplémentaire du produit suit à la section 3.1.

2.1 Sommaire (suite)

Le fonds de roulement net (l'actif à court terme moins le passif à court terme) a augmenté considérablement par comparaison aux résultats à la fin de l'exercice précédent. L'augmentation de 6,94 millions de dollars (64,9 %) du fonds de roulement au 31 décembre 2015, comparativement à la fin de l'exercice précédent, a été en grande partie attribuée à ce que la démolition du vieux pont du chenal nord (PCN), à Cornwall, est presque terminée. Cela vient de ce que des travaux de 8,82 millions de dollars ont été effectués pour le déclassement de ce pont, et de ce que ces travaux sont financés en grande partie par le gouvernement du Canada sous forme de crédits.

Les acquisitions d'immobilisations au cours du trimestre ont totalisé 10,26 millions de dollars et ont atteint 25,43 millions en cumul annuel. Les deux chantiers les plus importants pour lesquels des dépenses ont été faites cette année sont ceux de la construction de nouvelles installations pour l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) à Sault Ste. Marie (10,04 millions de dollars) et à Lansdowne (7,63 millions de dollars).

2.2 Perspectives

Une diminution importante du trafic payant s'est produite pendant l'année, non seulement en ce qui concerne les ponts du portefeuille de la SPFL, mais aussi pour presque tous les autres ponts internationaux à péage en Ontario (année civile 2015 par rapport à l'année civile 2014). Comparer les onze passages de l'Ontario vers les É. U. révèle que deux des ponts de la SPFL ont connu, d'une année sur l'autre, la plus forte augmentation du trafic commercial, que ce soit en chiffres absolus ou en pourcentage d'augmentation par rapport à l'année précédente. Cette hausse est importante aussi sur le plan stratégique puisque ces deux passages sont très éloignés l'un de l'autre (Point Edward et Lansdowne). Malgré la dévaluation du dollar canadien, la SPFL prévoit une augmentation du produit total, l'accroissement des volumes commerciaux et des produits en dollars américains à tous les passages compensant le recul du trafic voyageurs, qui a chuté de 15,7 % par rapport aux trois mêmes trimestres de l'exercice précédent. La SPFL continue de surveiller les résultats de chaque pont. Le modèle de portefeuille de la SPFL lui permet de maintenir son produit cible total ou d'en limiter considérablement la baisse.

Des travaux importants ont été faits en ce qui concerne le projet de réaménagement de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie, commencé en juin 2015. Les travaux évalués à 32,9 millions de dollars devraient être terminés en 2018 et sont financés par le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. La fluidité du trafic et les opérations des ponts priment, et sont prises en compte au cours de la construction.

À Point Edward, le resurfaçage de la travée ouest a été effectué à l'été 2015 et le service à la clientèle a été amélioré grâce au lancement d'un nouveau programme de péage automatisé qui offre plus de méthodes de paiement. La SPFL continuera d'améliorer ce service en donnant aux titulaires de comptes d'entreprise la possibilité de gérer leur compte sur Internet. La mise à niveau des couloirs de péage a eu lieu par étapes tout au long de l'année et les clients ont pu commencer à utiliser le nouveau système sans problème.

À Lansdowne, la construction des nouvelles installations des douanes avance rondement. Des travaux importants ont été réalisés tout au long de l'été, et l'excavation du roc et les travaux de génie civil sont très avancés. Ce projet est financé par des crédits parlementaires et il devrait aussi être terminé en 2018.

La démolition du vieux PCN, à Cornwall, a parfois donné lieu au rassemblement des membres de la collectivité lorsque des sections importantes du pont ont été descendues. Il est de la plus haute importance de veiller à la sécurité et la SPFL a travaillé avec sa filiale, la CPIVM, et avec l'entrepreneur pour que le processus soit aussi aisé que possible

2.2 Perspectives (suite)

pour la circulation et les membres de la collectivité. L'alignement des approches du nouveau pont commencera lorsque les travaux de démolition seront terminés au printemps 2016, et améliorera encore davantage l'efficacité déjà accrue de la travée plus courte. La baisse du taux de change, conjuguée à la gratuité du passage accordée actuellement à la communauté mohawk, a entraîné au cours de l'exercice 2015-2016 des difficultés financières qui pourraient persister. La CPIVM et la SPFL suivront les activités de près pour atténuer ce risque.



Vues aériennes du nouveau projet de réaménagement de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie (Ontario).

2.2 Perspectives (suite)



Au pont Blue Water à Point Edward, la reconstruction des voies de péage a été terminée en décembre.

2.2 Perspectives (suite)



Le stade de conception du projet de réfection des installations douanières canadiennes de Lansdowne au pont des Mille-Îles respecte le calendrier.

2.2 Perspectives (suite)



Vue du démantèlement de la toute dernière structure d'acier du vieux pont du chenal nord au pont international de la voie maritime à Cornwall.

3.0 Analyse des résultats financiers

3.1 Résultats d'exploitation

TENDANCES SAISONNIÈRES

La circulation sur les ponts du portefeuille de la SPFL a traditionnellement connu des variations saisonnières. Dans la perspective des produits, il y a plus de traversées de ponts internationaux et le produit des péages est plus élevé au cours de deuxième et du troisième trimestre de l'exercice. Au premier et au quatrième trimestre, le nombre de traversées est toujours plus faible, d'où la baisse du produit des péages. Ce régime de demande tient principalement au trafic voyageur d'agrément et à un climat qui fait préférer les voyages au printemps et en été. Par contre, la conjoncture économique au Canada et aux États-Unis a également une forte influence sur le trafic international, notamment le trafic de camions, dont le taux de péage est nettement supérieur. Les conditions économiques sont moins variables selon les saisons, mais davantage la conséquence du climat économique de chaque pays.

Quant aux charges, la SPFL assume d'importants coûts annuels d'entretien et de remise en état de ses actifs au cours de la saison de construction, qui s'étend sur les trois premiers trimestres de l'année fiscale. Les charges prévues peuvent varier selon la météo, surtout au troisième et au quatrième trimestre, avec l'arrivée du temps froid. Les variations saisonnières des charges d'exploitation et d'administration ne sont pas jugées importantes.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Actif à court terme

Au troisième trimestre de l'exercice, l'actif à court terme a diminué de 1,09 million de dollars. Ce recul s'explique toujours largement par le moment où des paiements sont effectués à l'égard de projets d'investissement, pour tous les ponts du portefeuille de la SPFL, et par les coûts liés au déclassement du PCN à Cornwall. Une diminution des liquidités de 9,38 millions de dollars a été comptabilisée au cours du trimestre, mais elle découlait en bonne partie d'une décision consciente de la SPFL d'investir une partie de ses surplus temporaires dans divers CPG et obligations, la conservation du capital étant de la plus haute importance, pour financer son plan d'investissement à long terme. Les placements à court terme de la SPFL ont augmenté de 10,66 millions de dollars pendant le trimestre. En cumul annuel, l'actif à court terme a fléchi de 1,21 million de dollars, la gestion prudente du capital de la SPFL donnant lieu à des mouvements importants entre les liquidités et les placements. Les débiteurs ont été bien inférieurs à ce qu'ils étaient en mars 2015, parce que les montants à recevoir du gouvernement du Canada pour le financement de grands projets d'investissement de la SPFL étaient bien moins importants.

Actif à long terme

Pendant le troisième trimestre, l'actif à long terme a augmenté de 5,05 millions de dollars, passant de 338,49 millions de dollars au 30 septembre 2015, à 343,53 millions de dollars au 31 décembre 2015. Des acquisitions d'immobilisations de 10,26 millions de dollars ont été compensées par des dotations aux amortissements de 2,78 millions. Les investissements à long terme ont diminué de 2,29 millions de dollars, en bonne partie parce qu'une série de placements sont arrivés à échéance en moins d'un an et sont par conséquent passés à la section de l'actif à court terme de l'état consolidé de la situation financière. Pendant les trois premiers trimestres de l'exercice, l'actif à long terme a augmenté de 15,35 millions, l'accroissement étant attribuable en grande partie aux 17,73 millions de dollars en biens et équipement (25,42 millions en acquisitions, 7,53 millions en amortissement connexe et 0,16 million en perte sur disposition d'éléments d'actif).

3.1 Résultats d'exploitation (suite)

Passif à court terme

Le passif à court terme a diminué de 3,02 millions de dollars au cours du trimestre comparativement au trimestre précédent au 31 décembre 2015. Cela vient en grande partie de l'ajout relatif au passif de 2,05 millions de dollars lié au déclasserment. Le paiement net des comptes créditeurs (0,63 million de dollars) et les retenues (0,23 million de dollars) ont été les autres différences importantes du trimestre. Depuis le début de l'année, le passif à court terme a diminué de 8,15 millions de dollars, en bonne partie par suite des paiements nets effectués relativement au passif lié au déclasserment (8,82 millions de dollars). Celui-ci est financé surtout par des fonds publics et a donc très peu d'effet sur les soldes de trésorerie de la SPFL. En général, les paiements afférents au passif lié au déclasserment augmentent en réalité le fonds de roulement de la SPFL une fois que les factures et le financement ont été comptabilisés.

Passif à long terme

Le passif à long terme a augmenté de 4,81 millions de dollars au troisième trimestre, passant de 113,51 millions de dollars au 30 septembre 2015, à 118,32 millions au 31 décembre 2015, parce que le compte du financement reporté d'immobilisations continue de croître (4,88 millions de dollars au 3e trim.) avec le financement public affecté aux trois grands projets d'investissement en cours de la SPFL. Lorsque ces projets seront terminés et que l'amortissement commencera, ce capital reporté sera comptabilisé comme bénéfice aux mêmes conditions que celles de l'amortissement comptabilisé. En cumul annuel, le passif à long terme a augmenté de 12,48 millions de dollars, dont 14,72 millions du total sont attribuables à l'augmentation du financement reporté d'immobilisations. Un paiement obligatoire en juillet a réduit de 2,10 millions de dollars le montant du principal des obligations à payer.

PRODUITS

Produit des péages des ponts internationaux

Au cours du troisième trimestre, le produit des péages aux quatre ponts internationaux de la SPFL a atteint 8,68 millions de dollars. Le nombre total de véhicules payants qui franchissent les ponts de la SPFL tire toujours de l'arrière sur l'année dernière. En ce qui concerne le trafic payant qui franchit les ponts, le nombre total de passages générant un produit a diminué à tous les ponts. Cette baisse continue de s'expliquer en grande partie par la valeur du dollar canadien. Il existe toutefois une différence marquée selon les ponts et le type de trafic, puisque la faible valeur du dollar canadien n'a dans l'ensemble pas d'incidence négative sur le trafic commercial.

En cumul annuel, les péages aux passages de la SPFL lui ont rapporté 26,15 millions de dollars. Le trafic des voyageurs payants a diminué de 5,1 % à 22,2 % aux passages de la SPFL, la baisse moyenne pour tous les ponts s'établissant à 15,7 %. Le trafic voyageurs est très élastique lorsqu'on compare la valeur du dollar canadien à celle de la devise américaine. Le trafic commercial, toutefois, est un point fort de la SPFL et a varié de -1,0 % à +4,3 %, par pont, par comparaison à l'an dernier. En fait, le produit du trafic commercial a augmenté pour trois des quatre ponts de la SPFL et les deux ponts où le volume de trafic commercial est le plus élevé ont connu les plus fortes augmentations d'une année sur l'autre. Pour les quatre ponts, il s'agit d'une augmentation moyenne de 2,1 % par rapport à l'an dernier. La SPFL et ses partenaires continuent de surveiller les taux de ses péages et leur conversion en devises étrangères.

Baux et permis

Le produit des baux et des permis s'est établi à 1,10 million de dollars au cours du troisième trimestre. Il s'agit d'un recul entièrement prévisible par rapport au 1,28 million du troisième trimestre, recul dû aux loyers provenant des locataires de boutiques hors taxes de la SPFL qui bénéficient des déplacements effectués pendant les mois d'été, et

3.1 Résultats d'exploitation (suite)

au type d'ententes de location en place. La SPFL bénéficie aussi de l'augmentation du trafic et des ventes à ces endroits pendant l'été.

Pour les trois premiers trimestres de l'exercice, la SPFL a comptabilisé 3,35 millions de dollars en produits provenant de ces sources, ce qui représente 82,0 % du budget annuel.

Taux de change

L'activité au bureau de change de Point Edward fluctue aussi avec le trafic estival et a donc été une source de revenus moins importante au troisième trimestre, soit 0,25 million de dollars. De plus, vu l'état du dollar canadien par rapport à sa contrepartie américaine, beaucoup moins de véhicules de tourisme – la principale clientèle de ce pont – franchissent la frontière à Point Edward (réduction de 17,1 % du nombre de véhicules de tourisme).

Le produit de 1,11 million de dollars généré depuis le début de l'année correspond à 74,9 % du budget annuel; la SPFL s'attend à ce que le produit généré au quatrième trimestre ne soit pas important et, donc, à ce que ce secteur d'activité ne réponde pas aux attentes budgétaires. Ce secteur ne représente toutefois que 3,8 % du budget total des produits pour l'exercice.

Gain de change

Au cours de l'exercice, la SPFL a comptabilisé 0,94 million de dollars en gains de change en convertissant les états financiers de ses partenaires étrangers. La SPFL n'avait pas prévu une chute si importante de la valeur du dollar canadien cette année, de sorte que cette valeur n'apparaît pas dans son plan budgétaire. La comptabilité de ce gain de change est le résultat de l'application des normes comptables et la SPFL n'a pas le pouvoir d'y changer quelque chose à court terme.

CHARGES

Exploitation

Les charges d'exploitation du trimestre équivalent à 29,4 % du total des charges. L'amortissement représente 1,44 million de dollars sur des charges d'exploitation de 2,41 millions.

Pour l'année, 6,94 millions de dollars (27,7 % du total des charges) ont été consacrés à l'exploitation, 3,79 millions du total ayant été dépensés pour l'amortissement. L'exposition aux charges d'exploitation comptabilisées en dollars américains a fait grimper les dépenses à ce poste par rapport à ce qui avait été prévu au budget. Heureusement, le produit en dollars américains compense le risque plus élevé.

Charges afférentes au pont international des Mille-Îles

Les charges afférentes au pont des Mille-Îles représentent 12,6 % du total des charges trimestrielles. Les charges y sont en grande majorité établies en dollars américains. L'amortissement représente 0,39 million de dollars sur des charges de 1,03 million dans cette catégorie.

En cumul annuel, les charges de 4,40 millions de dollars représentent 17,6 % du total des charges comptabilisées. Les charges (avant amortissement) associées à cet endroit devraient dépasser le montant prévu au budget parce que le

3.1 Résultats d'exploitation (suite)

pourcentage des charges en dollars américains engagées par le partenaire américain de la SPFL est plus élevé. Ce passage est toutefois celui qui a subi le moins les effets de la diminution du trafic cette année, d'où une contribution comparativement plus élevée au produit total de la SPFL en cumul annuel.

Taux de change

Les charges afférentes au change ont totalisé 0,22 million de dollars pendant le trimestre, ou 2,7 % du total des charges.

En cumul annuel, les charges afférentes au change se sont établies à 0,58 million de dollars (0,10 million attribuable à l'amortissement), soit 2,3 % des charges totales. Les dépenses comptabilisées à ce poste sont relativement stables et devraient respecter le budget de l'exercice.

Entretien

À 1,71 million de dollars, les charges d'entretien du trimestre représentent 20,9 % du total des charges. De ce montant, 0,34 million de dollars ont été consacrés aux charges d'amortissement.

Pour l'exercice, le poste de l'entretien affiche une charge de 5,11 millions de dollars (20,4 % du total des charges), dont 1,40 million pour l'amortissement. La SPFL s'attend toujours à respecter le budget de l'exercice pour les frais d'entretien.

Activités liées à l'ASFC et à l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA)

Les charges comptabilisées dans cette catégorie découlent d'exigences législatives qui obligent à rendre des installations disponibles aux ponts internationaux (et à d'autres passages frontaliers). Il n'y a pas de produit associé à ces charges.

Les charges pour la période ont représenté 12,6 % du total des charges pour le trimestre, ou 1,03 million de dollars. De ce montant, 0,38 million de dollars ont été consacrés à l'amortissement.

Les charges depuis le début de l'année s'élèvent à 2,77 millions de dollars, soit 11,1 % du total des charges. À ce moment-ci, les charges (avant amortissement) correspondent en grande partie à la cible de l'exercice.

Administration

Les charges d'administration pour le trimestre constituent 21,7 % du total, soit 1,78 million de dollars. L'amortissement représentait 0,19 million de ce montant.

Les charges des trois premiers trimestres de l'exercice totalisent 5,26 millions de dollars, ou 21,0 % du total des charges. Le caractère saisonnier du trafic n'a pas d'effet sur ces charges. Les charges pour l'administration devraient respecter le budget de l'exercice.

3.1 Résultats d'exploitation (suite)

Financement public

Le total du financement public comptabilisé au cours du trimestre a été de 6,69 millions de dollars, qui ont été répartis entre l'état intermédiaire consolidé de la situation financière et l'état intermédiaire consolidé du résultat global. La SPFL, ainsi que l'ancienne SPFL, a déjà effectué une bonne partie des dépenses pour le passif lié au déclassement, si bien que tout le financement public reçu pour les diverses démolitions de ponts et d'autres structures est immédiatement comptabilisé dans l'état intermédiaire consolidé du résultat global. Ce qui, au cours de ce trimestre, a représenté des coûts de démolition de 1,53 million de dollars pour le vieux pont du chenal nord à Cornwall. Dans la mesure où le financement reçu du gouvernement du Canada (après la fusion) se rapporte aux nouvelles structures construites par la SPFL, il est comptabilisé dans l'état intermédiaire consolidé de la situation financière et, lorsque des éléments d'actif particuliers seront achevés et que l'amortissement commencera, le résultat sera comptabilisé dans ce compte de financement d'immobilisations différées selon les mêmes principes que pour l'amortissement.

Le tableau suivant résume le financement public :

	Trois mois se terminant le 31 décembre 2015	Neuf mois se terminant le 31 décembre 2015
(en milliers de dollars)	2015-16	2015-16
Amortissement du financement d'immobilisations différé	138 \$	414 \$
Financement public pour la responsabilité en matière de déclassement		
• Pont du chenal nord	1 531	6 729
Financement public pour le financement d'immobilisations différées		
• Réfection des installations douanières de Lansdowne (Mille-Îles)	1 822	6 014
• Pont du chenal nord	21	156
• Réfection de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie	3 173	8 959
TOTAL	6 685 \$	22 272 \$

La section 3.4 comprend aussi une annexe qui donne les détails des crédits parlementaires.

3.2 Flux de trésorerie

Au cours du troisième trimestre, les soldes de trésorerie de la SPFL ont diminué de 9,38 millions de dollars. Les activités d'exploitation ont représenté une augmentation de 9,46 millions de dollars, les activités de placement ont représenté une sortie nette de 18,67 millions de dollars (correspondant à l'investissement de la SPFL dans des éléments d'actif et le placement prudent dans divers fonds) et 0,17 million a été utilisé pour des activités de financement.

En cumul annuel, la trésorerie a diminué de 6,62 millions de dollars, pour s'établir à 16,94 millions, détenus à la fois par la SPFL et sous la forme de sa part de la trésorerie détenue chez ses partenaires d'exploitation. Le paiement d'éléments d'actif (qui ne sont pas financés par le gouvernement) et les placements de liquidités dans des obligations et des CPG peu risqués expliquent la diminution des soldes de trésorerie, malgré les 29,46 millions de dollars générés par les activités d'exploitation.

3.3 Analyse du risque

Grands projets

La SPFL et sa filiale exécutent actuellement de grands travaux sur les ponts et les structures connexes dont elle est responsable.

Réaménagement de l'esplanade des douanes canadiennes (Sault Ste. Marie)

Le financement approuvé pour ce projet est de 51,60 millions de dollars provenant du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. L'entrepreneur général pour la première phase des travaux (le garage d'entretien, la boutique hors taxes et les ouvrages civils) a terminé les travaux. Cette zone est maintenant ouverte, ce qui inclut, pour les camions, l'accès à l'esplanade et au pont à partir de Carmen's Way. Le contrat pour la troisième phase des travaux de construction de 32,92 millions de dollars a été attribué.

La démolition terminée de la vieille boutique hors taxes a permis de construire le nouveau bâtiment opérationnel qui hébergera temporairement à la fois les activités commerciales et celles qui ont trait au trafic pendant la construction du nouvel édifice commercial. La construction des nouvelles installations de l'ASFC a commencé en juin et le quart environ des travaux ont été effectués jusqu'à maintenant. D'importantes activités de planification de l'écoulement de la circulation et de l'exploitation du pont qui visent à réduire les perturbations au minimum pendant la construction sont en cours.

Le projet devrait être terminé en mars 2018.

Nouveau pont du chenal nord à travée basse (Cornwall)

Ce projet de 74,82 millions de dollars, financé par des crédits du gouvernement, est arrivé presque à la fin de la phase de démolition (de l'ancien PCN). Les travaux de démolition commencés en août 2014 devraient être terminés au printemps 2016. Des détours temporaires, y compris l'utilisation d'un poste de péage temporaire pendant que la démolition se poursuit en hauteur au cours des mois d'hiver, visent à assurer la plus grande sécurité possible pour les clients et les autres intervenants des environs.

Les améliorations nécessaires des approches et l'alignement final des voies d'accès suivront. Le projet devrait prendre fin en 2016 2017.

3.3 Analyse du risque (suite)

Réfection des installations douanières de Lansdowne (Mille-Îles)

La SPFL gère le projet de réfection du point d'entrée de Lansdowne de l'ASFC. Elle estime qu'il faudra quatre ans pour le réaliser, au coût de 60,00 millions de dollars, financé dans le cadre du Plan d'action Par delà de la frontière. Le projet de réfection des installations douanières de Lansdowne comporte cinq composantes : planification, étude et conception du site; travaux de génie civil et dérochement; construction du nouvel immeuble commercial et opérationnel; démolition des installations existantes; dernières améliorations et alignement des voies d'accès, et aménagement paysager. Les activités de l'ASFC et la sécurité de l'emplacement seront maintenues pendant toute la construction.

Les premiers travaux de préparation du chantier (y compris l'installation des services et le dérochement) ont constitué la première phase du projet et le travail avance maintenant dans d'autres domaines, dont le bâtiment des services. La fin de ce projet est prévue pour 2017-2018.

VIABILITÉ FINANCIÈRE

En dépit de la stratégie de portefeuille qu'elle a adoptée pour la gestion des ponts internationaux, la SPFL doit continuer de revoir ses plans et ses activités pont par pont afin d'assurer la viabilité à long terme de tous les passages internationaux. Ainsi, en raison de pressions financières au passage de Cornwall, consécutives à la dévaluation du dollar canadien et à la baisse du nombre de passages payants, une augmentation des taux de péage est entrée en vigueur au troisième trimestre. Cette hausse a aidé le pont à combler une partie de l'écart créé par sa grande dépendance envers le trafic des voyageurs payants, qui a été durement touché par la dévaluation du dollar canadien. La SPFL continue de faire face aux exigences de plus en plus lourdes de l'ASFC et de l'ACIA à ses passages internationaux, et doit trouver un équilibre entre les exigences de ces organismes et ce que lui permet son financement. Le plus grand volume de données de la nouvelle organisation fusionnée permettra d'établir des prévisions sur le financement à long terme.

3.4 Rapport sur l'utilisation des crédits

La SPFL reçoit actuellement des crédits parlementaires uniquement pour ses projets aux ponts de Cornwall et de Lansdowne. Le projet de Sault Ste. Marie est financé par le gouvernement du Canada, mais par un instrument de financement différent. Les premières estimations pour le financement des deux projets pour l'exercice s'établissaient à 35,28 millions de dollars. Les travaux actuellement en cours respectent l'échéancier, mais tous les contrats prévus n'ont pas encore été mis en soumission. La SPFL a donc demandé que 12,52 millions de dollars soient reportés au prochain exercice et s'attend à reporter 1,15 million de dollars de plus dans le cadre d'un exercice budgétaire à venir. Cela n'a rien changé aux échéanciers projetés d'achèvement des projets.

Sur les 21,61 millions de dollars des dépenses prévues pour l'exercice, 10,70 millions sont destinés au projet de Lansdowne (6,07 millions ont été utilisés au cours des trois premiers trimestres) et 10,92 millions seront consacrés au projet du pont du chenal nord (7,21 millions ont été utilisés pendant les trois premiers trimestres).

3.4 Rapport sur l'utilisation des crédits (suite)

	Neuf mois se terminant le 31 décembre 2015
	SPFL Vote 1
(milliers de dollars)	<u>Capital</u>
Budget principal des dépenses	35 282
Demande de report ⁽¹⁾ des années précédentes aux années futures ⁽¹⁾	- (13 669)
Financement disponible	21 613
Prélèvement ⁽²⁾	
Réal	13 281
Plan	8 332
Prélèvement total	21 613
Crédits parlementaire résiduel	-

⁽²⁾ SPFL reçoit généralement leurs financements seulement lorsque les dépenses ont été encourues.

4.0 ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES CONSOLIDÉS CONDENSÉS NON AUDITÉS DE LA SPFL

Pour les neuf mois se terminant le 31 décembre 2015

Les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL ont été préparés par la direction, révisés par le comité des finances et de la vérification et approuvés par le conseil d'administration de la SPFL. Les auditeurs externes de la SPFL n'ont pas audité ni révisé ces états intermédiaires consolidés condensés non audités.

4.1 Déclaration de responsabilité de la direction

La direction de la Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est responsable de la préparation et de la présentation juste de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités conformément à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Conseil du Trésor du Canada, ainsi qu'aux contrôles internes qu'elle juge nécessaires afin de permettre la préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. La direction a aussi la responsabilité de veiller à ce que toute autre information que renferme ce rapport financier trimestriel soit conforme, là où il y a lieu, aux états financiers consolidés condensés non audités.

La Société des ponts fédéraux Limitée a complété la consolidation des états financiers intermédiaires consolidés non audités et a mis en place et applique désormais les contrôles internes appropriés à cette fin. Pour préparer les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités, la direction de la Société des ponts fédéraux Limitée s'en remet à l'information financière non vérifiée que lui communique sa filiale en propriété exclusive, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, et à l'information financière non auditée provenant de ses partenaires internationaux. L'information financière que lui fournit la filiale et les partenaires internationaux, ainsi que les contrôles internes établis et appliqués pour recueillir cette information, sont la responsabilité de la direction de chacune de ces filiales.

Compte tenu de notre connaissance de la situation financière, des résultats des opérations et des liquidités de la Société des ponts fédéraux Limitée et en raison de la confiance que nous accordons à l'information financière recueillie et aux contrôles internes établis et appliqués par la filiale en propriété exclusive et les partenaires internationaux, ces états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités présentent avec précision et à tous les égards la situation financière, les résultats d'exploitation et les liquidités de la Société à la date et pour les périodes indiquées dans les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités.



Micheline Dubé
Présidente et première dirigeante



Natalie Kinloch
Chef des finances et des opérations

Ottawa, Canada

24 février 2016

4.2 État intermédiaire consolidé non audité de la situation financière

au 31 décembre 2015

(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	31 décembre 2015 (non-audit)	31 mars 2015
		\$	\$
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		16 938	23 562
Placements	5	23 902	14 003
Clients et autres débiteurs	6	3 161	7 685
Charges payées d'avance		418	378
Total des actifs courants		44 419	45 628
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	7	319 467	301 735
Immeubles de placement	8	20 039	20 468
Immobilisations incorporelles	8	27	43
Placements	5	4 000	5 940
Total des actifs non courants		343 533	328 186
Total de l'actif		387 952	373 814
Passif			
Passifs courants			
Fournisseurs et autres créiteurs		11 126	11 120
Avantages du personnel		403	654
Montant à payer au partenaire américain des entreprises communes		1 869	1 849
Passif relatif au démantèlement	9	3 360	12 183
Retenues de garantie		1 792	1 075
Produits différés		2 895	2 864
Partie à court terme des emprunts		636	619
Partie à court terme des obligations à payer		4 132	3 999
Partie à court terme du financement d'immobilisations différés		564	564
Total des passifs courants		26 777	34 927
Passifs non courants			
Emprunts à payer		17 110	17 572
Obligations à payer		68 640	70 740
Avantages du personnel		7 923	7 531
Produits différés		2 059	2 142
Financement différé lié aux immobilisations corporelles		21 281	6 564
Passif relatif au démantèlement	9	1 311	1 291
Total des passifs non courants		118 324	105 840
Capitaux propres			
Capital social – deux actions sans valeur nominale		–	–
Bénéfices non distribués		242 850	232 741
Cumul des autres éléments du résultat global		1	306
Total des capitaux propres		242 851	233 047
Total des capitaux propres et du passif		387 952	373 814

4.3 État intermédiaire consolidé non audité du résultat global

pour la période de trois et neuf mois se terminant le 31 décembre 2015

(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le 31 décembre 2015 (non-audité)	Neuf mois se terminant le 31 décembre 2015 (non-audité)
	\$	\$
Produits		
Péages et services	7 120	21 419
Contrats de location et permis	1 100	3 351
Bureau de change	248	1 106
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	1 563	4 728
Intérêts	157	488
Profit de change	(72)	937
Autres	52	182
Total des produits	10 168	32 211
Charges		
Fonctionnement	2 407	6 937
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 031	4403
Bureau de change	219	580
Entretien	1 712	5106
Fonctionnement de l'Agence des services frontaliers du Canada et de l'Agence canadienne d'inspection des Administration	1 030	2773
	1 775	5 261
Total des charges	8 174	25 060
Résultat d'exploitation avant le financement public	1994	7151
Financement gouvernemental		
Amortissement du financement d'immobilisations différé	138	414
Financement lié au passif relatif au démantèlement	1 531	6 729
Total du financement gouvernemental	1 669	7 143
Éléments hors exploitation		
Charges d'intérêts	(1 456)	(4185)
Total du résultat hors exploitation	(1 456)	(4185)
Résultat net	2 207	10 109
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui pourraient être reclassés ultérieurement en résultat net lorsque certaines conditions seront remplies		
Perte à la réévaluation des placements disponibles à la vente	(6)	(210)
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de placements disponibles à la vente	(36)	(95)
Total des autres éléments du résultat global	(42)	(305)
Total du résultat global de la période	2 165	9 804

4.4 État intermédiaire consolidé non audité des capitaux propres

pour la période de neuf mois se terminant le 31 décembre 2015

(en milliers de dollars canadiens)

	Bénéfices non distribués	Cumul des autres éléments du résultat global	Total
	\$	\$	\$
Solde au 1 ^{er} avril 2015	232 741	306	233 047
<i>Total du bénéfice global</i>			
Bénéfice net	10 109	–	10 109
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Gain cumulatif reclassé au résultat sur la vente de placements disponible à la vente	–	(95)	(95)
Perte à la réévaluation des placements disponibles à la vente	–	(210)	(210)
Total des autres éléments du résultat global		(305)	(305)
Total du résultat global	10 109	(305)	9 804
Solde au 31 décembre 2015	242 850	1	242 851

4.5 État intermédiaire consolidé non vérifié des flux de trésorerie

pour la période de trois et neuf mois se terminant le 31 décembre 2015

(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le 31 décembre 2015 (non-audité)	Neuf mois se terminant le 31 décembre 2015 (non-audité)
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		
Résultat net	2 207	10 109
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :		
Amortissement du financement d'immobilisations différé	(138)	(414)
Amortissement des immobilisations corporelles	2 641	7 533
Amortissement des immobilisations incorporelles	7	16
Amortissement des immeubles de placement	136	442
Perte à la cession d'actifs	138	150
Variation des avantages du personnel	85	141
	5 076	17 977
Variations du fonds de roulement :		
Diminution des clients et autres débiteurs	2 049	4 524
Diminution (Augmentation) des charges payées d'avance	315	(40)
Augmentation (Diminution) des fournisseurs et autres créditeurs	(633)	6
Diminution du passif relatif au démantèlement	(2 049)	(8 803)
Augmentation (Diminution) des retenues de garantie	(226)	717
Augmentation du financement d'immobilisation différé	5 017	15 131
Augmentation des produits différés	(86)	(52)
	4 387	11 483
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	9 463	29 460
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Paiements au titre d'immobilisations corporelles	(10 256)	(25 415)
Paiements au titre d'immeubles de placement	(1)	(13)
Produit de la vente de placements	4 056	8 784
Achats de placements	(12 476)	(17 048)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement	(18 677)	(33 692)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Trésorerie et équivalents de trésorerie reçus d'anciennes sociétés		
Augmentation du montant à payer au partenaire américain des entreprises communes	(35)	20
Remboursement des emprunts	(139)	(445)
Remboursement des obligations à payer		(1 967)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(174)	(2 392)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(9 378)	(6 624)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	26 316	23 562
Trésorerie et équivalents au 31 décembre 2015	16 938	16 938

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

1. AUTORISATION ET ACTIVITÉS

La Société des ponts fédéraux Limitée (la « Société ») est une nouvelle entité issue des fusions, en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, de l'ancienne Société des ponts fédéraux Limitée (l'« ancienne SPFL »), une société d'État mère, avec sa filiale, la SPRSM, le 27 janvier 2015, et avec une autre société d'État mère, l'APBW, le 1er février 2015, conformément aux autorisations données par la Loi no 2 sur le Plan d'action économique de 2013, modifiée par la Loi no 2 sur le Plan d'action économique de 2014. La Société est une société d'État mère mandataire inscrite à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques et n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu en vertu des dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu.

Les principales activités de la Société sont la détention et l'exploitation de quatre ponts internationaux reliant la province d'Ontario au Canada et l'État de New York ou l'État du Michigan aux États-Unis d'Amérique (É.-U.). En outre, la Société peut aussi mener d'autres activités accessoires à l'exploitation des ponts.

La filiale en propriété exclusive de la Société, la CPIVM, exploite le pont international de la voie maritime à Cornwall, en tant qu'exploitation conjointe selon un accord intervenu entre la Corporation, le propriétaire canadien, et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), le propriétaire américain. La Société est aussi signataire de deux autres accords pour l'exploitation de ponts internationaux. Dans le cas du pont international de Sault Ste. Marie; l'accord est avec le propriétaire américain, le Département des Transports du Michigan (MDOT). La supervision du pont est confiée à une entité internationale, la Sault Ste. Marie Bridge Administration (SSMBA), et son exploitation est assurée par l'International Bridge Authority, une entité du MDOT. L'accord applicable aux opérations du pont international des Mille-Îles est aussi avec le propriétaire américain, la Thousand Islands Bridge Authority (TIBA), une entité du comté de Jefferson, dans l'État de New York. Au passage entre Sarnia (Ontario) et Port Huron (Michigan), la SPFL possède et exploite la partie canadienne du passage. L'autre côté est exploité par le MDOT, qui en est aussi le propriétaire.

Par le décret C.P. 2015-31 daté du 26 janvier 2015, la Société s'est vu octroyer toutes les approbations nécessaires de la Loi sur les ponts et tunnels internationaux pour détenir la propriété et assurer la gestion des ponts internationaux faisant partie du portefeuille de la Société. L'article 6 de la Loi sur les douanes oblige la Société à fournir, équiper et entretenir, à ses frais, les locaux et autres installations nécessaires pour l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Une disposition semblable de la Loi sur la protection des végétaux prévoit le même soutien pour l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) basée aux passages frontaliers terrestres.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités (suite) (en milliers de dollars)

1. AUTORISATION ET ACTIVITÉS (suite)

La filiale, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM), est aussi assujettie à la Loi maritime du Canada aux fins de la gestion du pont international sur le fleuve Saint-Laurent.

Le siège social de la Société est situé au 55, rue Metcalfe, suite 1210, Ottawa (Ontario) K1P 6L5.

2. BASE DE PRÉSENTATION ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés condensés ont été produits conformément aux Normes internationales de rapports financiers (IFRS). Ils constituent les premiers états financiers intermédiaires consolidés condensés de la Société préparés conformément aux IFRS.

Monnaie fonctionnelle et monnaie de présentation

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars canadiens, la monnaie fonctionnelle de la Société.

Base de préparation

Les états financiers sont consolidés condensés en raison de la propriété des opérations conjointes et ont été préparés sur la base du coût historique, sauf certaines exceptions permises par les IFRS.

Le coût historique est généralement fondé sur la juste valeur de la contrepartie donnée en échange de biens et services.

La juste valeur est le prix que rapporterait la vente d'un actif ou qui serait payé pour la cession d'un passif dans une transaction ordonnée entre participants au marché à la date de la mesure, peu importe que ce prix soit directement observable, ou estimé par une autre technique d'évaluation. Dans l'estimation de la juste valeur d'un actif ou d'un passif, la Société tient compte de ce que seraient les caractéristiques de l'actif ou du passif si les participants au marché tenaient compte de ces caractéristiques pour l'établissement du prix de l'actif ou du passif à la date de la mesure.

Les principales méthodes comptables sont énoncées ci-dessous.

Fusion

La fusion de la Société a nécessité, entre autres choses : (i) la création d'une nouvelle Société et la combinaison consécutive, poste par poste, des états de la situation financière à la date de la fusion

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités (suite) (en milliers de dollars)

2. BASE DE PRÉPARATION ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

et (ii) la comptabilisation des actifs et des passifs de la Société à leur valeur comptable. Auparavant, l'ancienne SPFL préparait ses états financiers consolidés conformément aux Normes comptables pour le secteur public (« NCSP ») du Canada, et l'APBW appliquait les IFRS.

Participation aux opérations conjointes

Une opération conjointe est un accord conjoint où les parties qui ont la maîtrise conjointe de l'accord ont des droits sur les actifs, et des obligations pour les passifs, liées à l'accord. La maîtrise conjointe est un partage convenu par contrat de la maîtrise d'un accord, qui n'existe que lorsque des décisions au sujet des activités pertinentes demandent le consentement unanime des parties qui partagent la maîtrise.

Lorsqu'elle mène ses activités dans le cadre d'opérations conjointes, la Société, comme exploitant conjoint, comptabilise, relativement à sa participation à une opération conjointe :

- ses activités, y compris sa part des actifs détenus conjointement;
- ses passifs, y compris sa part des passifs engagés conjointement;
- le produit de la vente de sa part de la production découlant de l'exploitation conjointe;
- sa part du produit provenant de la vente de la production de l'exploitation conjointe; et
- ses charges, y compris sa part des charges engagées conjointement.

La Société comptabilise les actifs, les passifs, les produits et les charges liés à sa participation à une exploitation conjointe conformément aux IFRS applicables aux actifs, passifs, produits et charges.

La Société a deux accords qui sont classés comme opérations conjointes, aux ponts de Cornwall (CPIVM) et de Sault Ste. Marie (SSMBA). Bien que filiale en propriété exclusive, en raison de l'accord international régissant ses opérations, la CPIVM est considérée comme une coentreprise.

Comptabilisation des opérations du pont international des Mille-Îles

Le pont international des Mille-Îles est géré par Thousand Islands Bridge Authority (TIBA). Conformément à un accord binational, et en raison de la nature de la structure de cet accord avec TIBA, la SPFL a droit à 50 % des produits bruts générés par l'exploitation du pont, et est aussi responsable de 50 % des dépenses d'exploitation. Puisqu'elle n'a pas la maîtrise conjointe de TIBA, qu'il ne s'agit pas d'un accord conjoint et qu'elle n'a pas d'influence déterminante sur TIBA, la Société n'est pas une associée. La Société comptabilise sa part proportionnelle des produits bruts, des charges brutes, de l'amortissement des immobilisations corporelles, ainsi que de l'acquisition des immobilisations corporelles associées à sa part du pont. La SPFL est responsable

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités (suite) (en milliers de dollars)

2. BASE DE PRÉPARATION ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

de la propriété et du gros entretien des ponts du côté canadien de la frontière. Toutes les charges d'entretien engagées pour l'ASFC sont aussi la responsabilité exclusive de la SPFL. La SPFL n'a aucune participation aux actifs ou aux passifs de TIBA.

Financement public

La Société se finance par son résultat d'exploitation. Elle reçoit du financement du gouvernement fédéral pour la construction spécifique d'immobilisations corporelles et de propriétés de placement d'importance, ainsi que pour le démantèlement d'immobilisations particulières.

Le financement public pour les immobilisations corporelles et immeubles de placement qui sont sujets à amortissement est comptabilisé comme financement d'immobilisations reportées dans l'état consolidé de la situation financière dans l'exercice au cours duquel l'achat est comptabilisé, et le résultat figure à l'état consolidé du résultat global au même titre et pour les mêmes périodes que les actifs acquis à l'aide du financement public.

Le financement public lié au démantèlement d'immobilisations est comptabilisé dans l'état consolidé du résultat global dans l'exercice au cours duquel le travail de démantèlement est effectué plutôt qu'au moment de la comptabilisation du démantèlement.

Comptabilisation des produits

Les produits sont mesurés à la juste valeur de la contrepartie reçue ou à recevoir.

Présentation fonctionnelle des charges

La direction de la Société examine ses charges par fonction, et ses états financiers sont présentés comme tels. Les services fonctionnels sont définis comme tels :

- Entretien : charges d'entretien et de réparation des actifs de la Société;
- Opérations : charges liées à la perception des produits de péage;
- Pont international des Mille-Îles : représente la part des charges de la Société selon l'accord international sur le pont des Mille-Îles;
- Change de devises : charges se rapportant à l'exploitation du bureau de change exploité à Point Edward;
- Opérations de l'ASFC et de l'ACIA : La Société est tenue de fournir des installations à ces Agences à ses passages frontaliers, sans contrepartie; et,
- Administration : les charges liées à la gestion et à la supervision des opérations de la Société.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités (suite) (en milliers de dollars)

2. BASE DE PRÉPARATION ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds et les placements très liquides à échéance de trois mois ou moins de la date d'acquisition.

Immobilisations corporelles, actifs incorporels et immeubles de placement

Les éléments d'immobilisations corporelles, d'actifs incorporels et de propriété d'immeubles de placement sont mesurés au coût moins l'amortissement cumulé et la moins-value.

La comptabilisation de l'amortissement sert à radier le coût des actifs (autres que les terrains et les projets en cours) moins leurs valeurs résiduelles sur leur durée d'utilité. La durée d'utilité estimative, les valeurs résiduelles et la méthode d'amortissement sont revues à la fin de chaque période de rapport, et l'effet des changements d'estimation est comptabilisé de manière prospective.

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt imputables directement à l'acquisition, à la construction ou à la production d'actifs admissibles, qui sont des actifs nécessitant une assez longue période pour être prêts à être utilisés comme prévu ou à être vendus, sont ajoutés au coût de ces actifs, jusqu'à ce que les actifs soient substantiellement prêts à être utilisés comme prévu.

Responsabilité en matière de déclassement

La responsabilité en matière de déclassement reflète le passif associé à la mise hors service de certaines immobilisations corporelles de longue durée, comme des ponts et chaussées, et d'autres structures.

La responsabilité en matière de déclassement est comptabilisée lorsque la Société a une obligation (juridique ou calculée) par suite d'un événement passé, qu'il est probable que la Société sera tenue de régler l'obligation, et qu'il est possible d'en faire une estimation fiable. Lorsque le conseil d'administration décide de démolir un actif important pour le remplacer, les coûts de démolition sont capitalisés.

Le montant comptabilisé comme provision est la meilleure estimation de la contrepartie requise pour régler l'obligation présente à la fin de la période de rapport, compte tenu des risques et des incertitudes entourant l'obligation. Lorsqu'une disposition est mesurée à l'aide des flux de trésorerie estimés pour régler l'obligation présente, sa valeur comptable est la valeur présente de ces flux de trésorerie (lorsque l'effet de la valeur temporelle de l'argent est important).

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités (suite) (en milliers de dollars)

2. BASE DE PRÉPARATION ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Les coûts associés à la responsabilité en matière de déclassement sont capitalisés dans le coût de l'actif de longue durée. Les coûts de démantèlement associés au remplacement intégral d'actifs établis sont capitalisés dans l'actif remplacé. Les coûts de démantèlement qui sont requis dans le cadre de travaux de rénovation ou d'ajout à des propriétés établies sont capitalisés dans l'ajout à l'actif. Ces coûts sont amortis ensuite selon la méthode de l'amortissement linéaire réparti sur la période allant jusqu'à la fin de la vie utile de l'actif concerné.

Après l'évaluation initiale de la responsabilité en matière de déclassement, l'obligation peut être rajustée à la fin de chaque période de manière à refléter le temps écoulé, les changements des flux de trésorerie futurs estimatifs qui sous-tendent l'obligation et les mises à jour des hypothèses, comme les taux d'actualisation. Les coûts réels engagés pour l'aliénation de l'actif réduiront la responsabilité en matière de déclassement. Le règlement du passif pourra produire un gain ou une perte.

Avantages sociaux

Prestations de retraite et autres avantages postérieurs à l'emploi :

Les employés de la CPIVM sont couverts par le Régime de pension de retraite de la fonction publique (Régime), c'est-à-dire un régime à prestations déterminées établi par la loi et parrainé par le gouvernement du Canada. Les employés et la Société doivent y cotiser pour couvrir les coûts actuels des services rendus au cours de la période. Conformément à la législation en vigueur, la Société n'a aucune obligation légale ou implicite de verser d'autres cotisations à l'égard des services passés ou de toute sous-capitalisation du Régime. Les cotisations sont donc comptabilisées comme charges au cours de l'année auxquels les employés ont rendu leurs services et représentent l'obligation totale de la Société au titre des pensions.

Les employés de la Sault Ste. Marie Bridge Authority (SSMBA) participent aux régimes de pension à prestations définies et à cotisations définies de l'État du Michigan. Les employés et la Société doivent y cotiser pour couvrir le coût des services rendus au cours de la période. Les cotisations sont comptabilisées comme charges de l'exercice au cours duquel les employés ont rendu leurs services et représentent l'obligation totale de la Société au titre des pensions.

Les autres employés de la SPFL participent à un régime de retraite privé à cotisations déterminées dont ils se partagent le coût avec la SPFL (société mère). Les paiements au régime de retraite à cotisations définies sont comptabilisés comme charges lorsque les employés ont rendu les services leur donnant droit aux cotisations. Ce coût est partagé entre les employés et la Société.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités (suite) (en milliers de dollars)

2. BASE DE PRÉPARATION ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

La Société verse aussi à certains employés admissibles des prestations définies postérieures à l'emploi, comme l'assurance maladie, soins dentaires, assurance vie et un programme d'aide aux employés. Pour ces prestations définies postérieures à l'emploi, le coût des avantages sociaux est déterminé par la méthode de répartition prospective des cotisations, avec évaluations actuarielles à la fin de chaque période de rapport annuel. Le taux d'actualisation servant à déterminer l'obligation au titre des indemnités constituées est fondé sur les taux du marché pour les obligations à long terme de grande qualité.

Les gains et les pertes actuariels sont reflétés immédiatement à l'état consolidé de la situation financière, avec report d'une charge ou d'un crédit dans les autres éléments du résultat net au cours de la période où ils surviennent. Les gains et pertes actuariels comptabilisés dans les autres éléments du résultat net sont reflétés immédiatement dans les bénéfices non répartis et ne seront pas reclassés au résultat net. Le coût des services passés est comptabilisé dans le résultat net dans la période de modification du régime. Les intérêts nets sont calculés par application du taux d'actualisation au début de la période à l'actif ou au passif au titre des prestations définies. Les coûts des prestations définis sont catégorisés comme suit :

- coût des services (y compris le coût des services rendus au cours de la période, le coût des services passés, ainsi que les gains et les pertes sur les réductions et les règlements);
- charges ou produits nets d'intérêts; et,
- gains et pertes actuariels.

La Société présente les deux premières composantes des coûts des prestations définies dans la fonction dans laquelle ces coûts sont engagés.

3. PRINCIPALES SOURCES D'INCERTITUDE RELATIVE AUX ESTIMATIONS ET JUGEMENTS CRITIQUES

La préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés conformément aux IFRS oblige la direction à porter des jugements, à faire des estimations et à formuler des hypothèses sur les valeurs comptables des actifs et des passifs qui ne sont pas facilement apparentes à d'autres sources. Les estimations et les hypothèses associées sont fondées sur la connaissance de l'industrie, la consultation d'experts et d'autres facteurs qui sont jugés pertinents. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités (suite) (en milliers de dollars)

4. CHANGEMENTS FUTURS DES MÉTHODES COMPTABLES

Les normes ci-après et les modifications aux normes existantes sont publiées, mais pas encore en vigueur. La direction est toujours en voie d'évaluer les répercussions éventuelles de ces normes, qu'elle ne prévoit toutefois pas mettre en œuvre avant les dates d'entrée en vigueur.

IFRS 15, Revenus de contrats avec des clients

L'IASB a publié, le 28 mai 2014, l'IFRS 15, Revenus de contrats avec des clients, qui remplacera l'IAS 18, Revenus, et l'IAS 11, Contrats de construction, et les interprétations connexes sur les revenus. L'IFRS 15 fixe les exigences pour la comptabilisation des charges qui s'appliquent à tous les contrats avec des clients, sauf les contrats qui tombent sous le coup des normes sur les baux, les contrats d'assurance et les instruments financiers. L'IFRS 15 utilise l'approche à base de contrôle pour comptabiliser les charges; c'est un changement par rapport à l'approche du risque et des récompenses que prévoit la norme actuelle. Les sociétés peuvent choisir d'utiliser une approche rétrospective intégrale ou modifiée lorsqu'elles adoptent cette norme, qui est en vigueur pour les périodes annuelles commençant le ou après le 1er janvier 2017. La Société est en voie d'évaluer l'effet de l'IFRS 15 sur ses états financiers consolidés.

IFRS 9, Instruments financiers

L'IASB a publié l'IFRS 9, Instruments financiers (« IFRS 9 ») le 24 juillet 2014, pour remplacer l'IAS 39, Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation. L'IFRS 9 utilise une approche unique, qui remplace les règles multiples de l'IAS 39, pour déterminer si un actif financier est évalué au coût après amortissement ou à sa juste valeur. L'approche utilisée dans l'IFRS 9 est basée sur la façon dont une entité gère ses instruments financiers dans le contexte de son modèle d'affaires et sur les caractéristiques contractuelles de trésorerie des actifs financiers. L'IFRS 9 a encore deux catégories d'évaluation pour rendre compte des passifs financiers; la juste valeur par le biais du compte de résultat et le coût amorti. Les passifs financiers détenus à des fins de transaction sont mesurés à la juste valeur par le biais du compte de résultat, et tous les autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement, à moins que ne soit appliquée l'option de juste valeur. Le traitement des dérivés incorporés selon la nouvelle norme est compatible avec l'IAS 39 et appliqué aux passifs financiers et aux contrats hôtes non dérivés qui échappent à la portée de la norme. La date d'effet de cette norme est pour les exercices annuels commençant le ou après le 1er janvier 2018. La Société évalue présentement l'effet de l'IFRS 9 sur ses états financiers consolidés.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités
(suite)
(en milliers de dollars)

4. CHANGEMENTS FUTURS DES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

IFRS 16, Contrats de location

L'IASB a publié l'IFRS 16, Contrats de location (« IFRS 16 ») le 13 janvier 2016, pour remplacer l'IAS 17, Contrats de location, et l'IFRIC 4, Déterminer si un accord contient un contrat de location. La norme contient un modèle unique de comptabilisation par le preneur exigeant la comptabilisation des actifs et des passifs pour tous les contrats, sauf si la durée du contrat est de 12 mois ou moins ou que l'actif sous-jacent a une faible valeur. Toutefois, la comptabilisation par le bailleur reste largement inchangée par rapport à IAS 17 et la distinction entre les contrats de location-financement et les contrats de location simple demeure. La date d'effet de cette norme est pour les exercices annuels commençant le ou après le 1er janvier 2019. L'application anticipée est permise si IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients a aussi été appliquée. La Société évalue présentement l'effet de l'IFRS 16 sur ses états financiers consolidés.

5. PLACEMENTS

	31 décembre 2015	31 mars 2015
	\$	\$
Placements détenus jusqu'à l'échéance, au coût amorti		
Certificats de dépôt	23 376	14 174
Total des placements détenus jusqu'à l'échéance	23 376	14 174
Placements disponibles à la vente, à leur juste valeur		
Obligations du gouvernement du Canada	831	1 208
Obligations provinciales	1 767	2 149
Obligations d'entreprise	1 928	2 412
Total des placements disponibles à la vente	4 526	5 769
Total des placements	27 902	19 943
Moins la partie à court terme	23 902	14 003
Partie à long terme	4 000	5 940

6. COMPTES CLIENTS ET CRÉANCES DIVERSES

	31 décembre 2015	31 mars 2015
	\$	\$
Ministères et organismes fédéraux	1 206	6 268
Créances commerciales	1 955	1 417
	3 161	7 685

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités
(suite)
(en milliers de dollars)

7. ACTIFS CORPORELS

Au 31 décembre 2015

	Terrains	Ponts et chaussées	Véhicules et matériel	Immeubles	Améliorations immobilières	Projets en cours	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût							
Solde au 1 ^{er} avril 2015	13 602	236 276	17 360	80 336	17 454	26 159	391 187
Ajouts	75	80	93	-	44	25 121	25 413
Aliénations	-	-	(1 954)	(463)	-	-	(2 417)
Cessions	-	1 946	3 920	6 036	2 842	(14 744)	-
Solde au 31 décembre 2015	13 677	238 302	19 419	85 909	20 340	36 536	414 183
Cumul des amortissements							
Solde au 1 ^{er} avril 2015	-	48 114	10 963	17 405	12 969	-	89 451
Charge d'amortissement	-	4 045	955	2 104	429	-	7 533
Aliénations	-	-	(1 900)	(368)	-	-	(2 268)
Solde au 31 décembre 2015	-	52 159	10 018	19 141	13 398	-	94 716
Valeur comptable nette au 30 décembre 2015	13 677	186 143	9 401	66 768	6 942	36 536	319 467

8. ACTIFS INCORPORELS ET IMMEUBLES DE PLACEMENT

Au 31 décembre 2015

	Actifs incorporels	Immeubles de placement
	\$	\$
Coût		
Solde au 1 ^{er} avril 2015	1 028	23 882
Ajouts	-	13
Aliénations	-	-
Solde au 31 décembre 2015	1 028	23 895
Cumul des amortissements		
Solde au 1 ^{er} avril 2015	985	3 414
Dotation aux amortissements	16	442
Aliénations	-	-
Solde au 31 décembre 2015	1 001	3 856
Valeur comptable nette au 31 décembre 2015	27	20 039

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités
(suite)
(en milliers de dollars)

9. RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE DÉCLASSEMENT

Au 31 décembre 2015

	Pont du chenal nord ⁱ	Sault Ste. Marie ⁱⁱ	Mille- îles ⁱⁱⁱ	Total
	\$	\$	\$	\$
Solde au 1 ^{er} avril 2015	11 933	856	685	13 474
Autres provisions comptabilisées	122	14	6	142
Réductions découlant de paiements	(8 945)	-	-	(8 945)
Solde au 31 décembre 2015	3 110	870	691	4 671

- i. La Société a construit un nouveau pont à travée basse du chenal Nord à Cornwall. Le nouveau pont est ouvert à la circulation et la Société procède à la démolition de l'ancien pont à travée haute. L'estimation des coûts de cette responsabilité en matière de déclassement dépend des devis techniques liés au moment pertinent, à l'inflation, à l'état du site, à la disponibilité d'une main-d'œuvre spécialisée et aux prix des produits de base pour le recyclage des matériaux. Les flux de trésorerie estimatifs de 19 585 \$ nécessaires pour régler la responsabilité en matière de déclassement ont été actualisés à un taux qui reflète les évaluations marchandes actuelles de la valeur temporelle de l'argent et les risques liés à l'obligation, soit 2,92 % à 3,04 %. Selon le calendrier actuel du projet, des versements pour l'aliénation de l'actuel PCN devraient être effectués au cours des années civiles 2015 et 2016. Ces flux de trésorerie seront financés par des fonds publics à recevoir au moment de la démolition.
- ii. La Société a aussi entrepris les travaux de construction d'une nouvelle esplanade douanière à Sault Ste. Marie. Pendant la construction de cette nouvelle esplanade, les actifs existants seront démolis. Les estimations relatives à la responsabilité en matière de déclassement dépendent des variables techniques comme le moment pertinent, l'inflation, l'état du site et l'échéancier de l'entrepreneur. Les flux de trésorerie estimatifs de 1 100 \$ nécessaires pour régler la responsabilité en matière de déclassement ont été actualisés à un taux qui reflète les évaluations marchandes actuelles de la valeur temporelle de l'argent et les risques liés à l'obligation, soit 2,68 % à 2,86 %. Selon l'échéancier actuel du projet, des versements pour la démolition des structures existantes devraient être effectués au cours des années civiles 2015, 2016 et 2017. Ces flux de trésorerie seront financés par des transferts à recevoir du gouvernement au moment de la démolition.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités (suite) (en milliers de dollars)

9. RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE DÉCLASSEMENT (suite)

- iii. En outre, la Société a entrepris un projet pour la construction d'une nouvelle esplanade douanière à Lansdowne (Ontario), au pont international des Mille-Îles. Pendant la construction de la nouvelle esplanade, les actifs existants seront démolis. Les estimations liées à cette responsabilité en matière de déclassement dépendent de variables techniques comme le moment pertinent, l'inflation, l'état du site et l'échéancier de l'entrepreneur. Les flux financiers de 700 \$ nécessaires pour régler la responsabilité en matière de déclassement ont été actualisés à un taux qui reflète les évaluations marchandes actuelles de la valeur temporelle de l'argent et des risques propres à l'obligation, soit 2,70 %. Selon l'échéancier actuel du projet, des versements pour la démolition de structures existantes devraient être effectués au cours des années civiles 2015 et 2017. Ces flux de trésorerie seront financés par des fonds publics à recevoir au moment de la démolition.