

# LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE



## RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL 1<sup>er</sup> TRIMESTRE (T1) – NON AUDITÉ

Pour les trois mois se terminant le 30 juin 2016

Canada

## Table des matières

1.0	SPFL.....	1
1.1	Mandat.....	1
1.2	FBCL Group.....	1
2.0	Rétrospective du T1 de 2016-2017 .....	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 .....	12
3.3	Analyse du risque .....	12
3.3	Analyse du risque (suite).....	13
3.4	Rapport sur l'utilisation des crédits.....	14
4.0	États financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL .....	15
4.1	Déclaration de responsabilité de la direction .....	16
4.2	État intermédiaire consolidé condensés non audité de la situation financière .....	17
4.3	État intermédiaire consolidé condensés non audité du résultat global.....	18
4.4	État intermédiaire consolidé condensés non audité des capitaux propres.....	19
4.5	État intermédiaire consolidé condensés non vérifié des flux de trésorerie.....	20
4.6	Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités.....	21

### **Photos de la page couverture :**

*En haut, de gauche à droite : Le pont du chenal nord à Cornwall (l'ancien et le nouveau), ainsi que le pont des Mille-Îles à Lansdowne.*

*En bas, de gauche à droite : La travée canadienne du pont international de Sault Ste. Marie et le monument commémoratif aux ancêtres sous le pont Blue Water à Point Edward.*

## 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 ouvrent des routes commerciales et des liaisons vitales entre l'Ontario et les États du Michigan et de New York. Les actifs dont la SPFL a la charge sont situés à Sault Ste. Marie, à Point Edward, à Lansdowne et à Cornwall, tous en Ontario. Ses ponts internationaux comptent parmi les plus importants passages à raccordement permanent au Canada.

### 1.1 Mandat

Le mandat de la SPFL consiste à assurer l'intendance la plus rigoureuse de la sécurité et de l'efficacité de ses ponts pour ses usagers. La Société est responsable de la conception, du financement, de l'entretien, de l'exploitation, de la gestion, de l'aménagement et de la réparation des ponts et des structures connexes sous sa maîtrise. 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

En 2015, la Société a fusionné avec deux autres sociétés d'État fédérales pour devenir propriétaire et exploiter des ponts internationaux au sein d'une nouvelle entité. Alors que le nom SPFL a été conservé, son mandat a été renouvelé pour inclure quatre ponts internationaux qui ouvrent des routes commerciales et établissent des liaisons vitales entre l'Ontario et les États du Michigan et de New York appuyant l'ensemble des économies canadiennes et américaines.

La diversité des opérations dans le portefeuille de ponts est importante. Le pont Blue Water est celui où il y a le plus grand volume de véhicules, le contexte opérationnel du pont international de la voie maritime est celui présentant le plus de défis, tandis que la démographie et les tendances du trafic présentent de grandes différences au pont international des Mille-Îles et à celui de Sault Ste. Marie.

Sault Ste. Marie, ON



Lansdowne, ON (Milles-Îles)



Point Edward, ON (Pont Blue Water)



Cornwall, ON (Pont international de la voie maritime)



## 1.2 Groupe de la SPFL (suite)

Le nouveau mandat de la SPFL fournit une occasion d'aligner le portefeuille, d'évaluer toutes les possibilités et de se concentrer sur un modèle de portefeuille pour chacun des quatre ponts internationaux, dans lequel les pratiques exemplaires sont partagées dans tous les emplacements et forment la base d'une société solide et autonome. La gouvernance et la responsabilisation constituent les principaux facteurs favorisant la réussite de la Société. Les règlements, les principales politiques et les pratiques ont fait l'objet d'un examen complet ou sont en cours de révision.

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 Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM).

## 2.0 Rétrospective du T1 de 2016-2017

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 30 juin 2016 (T1). 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

Au 30 juin 2016, la SPFL affiche un résultat net consolidé de 2,91 M\$ pour les trois premiers mois de l'exercice (4,46 M\$ – T1 2015-2016). Son résultat d'exploitation avant financement public était de 2,41 M\$ au 30 juin 2016 (2,10 M\$ – T1 2015-2016).

Le produit des péages (Péages et services et Produits tirés du pont international des Mille-Îles) pour le groupe de la SPFL s'est élevé à 9,57 M\$ (8,20 M\$ – T1 2015-2016), soit 29,4 % (25,2 % - T1 2015-2016) du total prévu au budget pour l'ensemble de l'exercice. Cette augmentation en produits de péages perçus provient de l'ajustement des péages aux traversées et d'une augmentation des véhicules de type commercial, et ce, malgré une diminution du trafic en général. Dans l'ensemble du portefeuille de ponts de la SPFL, le trafic de véhicules à passagers a diminué de 9,5 % par rapport à l'année précédente (les variations entre les ponts passent de 6,3 % à 13,3 %). Le trafic de camions et d'autobus a toutefois continué d'augmenter pour la SPFL, présentant une augmentation de 3,3 % par rapport à l'exercice précédent (les variations entre les ponts vont de -4,4 % à +7,9 %). On trouvera une analyse plus détaillée des produits à la section 3.1.

## 2.1 Sommaire (suite)

Le fonds de roulement (l'actif à court terme moins le passif à court terme) continue d'afficher une forte augmentation par rapport aux résultats de la fin de l'exercice précédent. À la fin de l'exercice précédent (mars 2016), le fonds de roulement s'élevait à 14,77 M\$. Il s'élève désormais à 18,7 M\$, soit une augmentation de 3,93 M\$ provenant principalement des revenus d'exploitation. Les créances commerciales et autres créances ont augmenté de façon importante vers la fin de l'exercice précédent (augmentation de 2,92 M\$). Une grande part de cette augmentation résulte des travaux exécutés en été sur d'importants projets d'investissements, générant des créances plus élevées liées au financement du gouvernement, lesquelles doivent être versées aux divers entrepreneurs au cours du deuxième trimestre.

Les acquisitions d'immobilisations au cours du trimestre ont totalisé 9,57 M\$ (5,88 M\$ - T1 2015-2016). Les montants injectés dans les projets financés par le gouvernement comptaient pour environ 90 % de ces dépenses. Au cours du trimestre, le projet de remise en état des installations de l'ASFC à Lansdowne a nécessité 4,39 M\$, alors que le réaménagement de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie en a nécessité 4,17 M\$. Un montant supplémentaire de 0,51 M\$ a été consacré à diverses réparations sur le pont et sur d'autres structures au pont international des Mille-Îles.

## 2.2 Perspectives

Constituée seulement depuis février 2015, la SPFL est à la fois une entreprise jeune et mature, car elle dispose de ponts construits il y a plus de 75 ans. D'un point de vue d'exploitation de ponts par emplacement, l'ensemble des ponts de la SPFL s'est bien porté dans le passé et continue de s'adapter aux problèmes et aux conditions locales à mesure qu'ils se présentent. Cette situation offre une base solide à la SPFL à partir de laquelle elle peut réviser ses perspectives. Les prévisions de la SPFL sur les recettes se sont avérées meilleures que celles inscrites au budget du premier trimestre, lui faisant ainsi connaître un bon départ pour l'atteinte des objectifs annuels.

Du point de vue d'une entité fusionnée, nous prévoyons un avenir prometteur. Les projets d'amélioration et de modernisation des ponts à grande échelle sont presque menés à terme, de même que la réalisation des projets de construction. Les étapes de ces projets ont été exécutées dans les délais et sans dépassement de coûts du budget. Au même moment, d'autres projets visant à assurer la longévité des actifs sont en cours et nous évaluons des projets de mises à niveau d'autres installations. La SPFL continue d'être à l'avant-garde de l'industrie et ses cadres supérieurs sont invités à parler de ses réalisations ou à recevoir des prix lors de congrès d'organismes comme la Canadian Society for Civil Engineers (CSCE) et l'International Bridge, Tunnel and Turnpike Association (IBTTA).

## 2.2 Perspectives (suite)

Au cours du trimestre, les projets de construction importants comprenaient notamment :

- a) Les travaux de démolition de la vieille structure à travée haute du Pont du chenal nord à Cornwall commencés en 2014 sont désormais terminés. Ce projet a considérablement changé le panorama de Cornwall et le reste des travaux à réaliser concerne le réaligement des voies pour accéder au pont ou en revenir, les deux voies étant situées dans la ville de Cornwall et sur l'île de Cornwall. Ce projet devrait être terminé en 2017.
- b) Le réaménagement de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie se poursuit, alors que l'occupation du bâtiment opérationnel est prévue pour cet automne et la date d'achèvement du projet est prévue en 2018.
- c) La remise en état des installations douanières de Lansdowne, au pont international des Mille-Îles progresse à une vitesse convenable. Au cours du premier trimestre, on a détecté certains éléments de contamination de l'environnement (un état qui existait avant que la SPFL ou ses anciennes sociétés en soient propriétaires), lesquels ont rapidement été évalués et gérés. Cette situation est reflétée dans les états financiers consolidés de la SPFL (consulter la note 9). Ce projet devrait être terminé en 2018.

## 2.2 Perspectives (suite)

a) La démolition du pont du chenal nord à travée haute à Cornwall.



Démantèlement du dernier pilier terrestre près du poste de péage « opérant dans les décombres » au pont international de la voie maritime à Cornwall.

## 2.2 Perspectives (suite)

b) Travaux de réfection de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie.



*En haut à gauche : vue aérienne de l'avancement de la construction du nouveau bâtiment opérationnel de l'ASFC.*



## 2.2 Perspectives (suite)

*c) Réfection des installations douanières canadiennes de Lansdowne au pont des Mille-Îles.*



*Vue aérienne de l'usine de traitement des eaux usées (en haut),  
fondations du bâtiment principal (à droite),  
Vue aérienne de l'emplacement (en bas à gauche),  
Remblayage supplémentaire avec sol renforcé pour  
les fondations du bâtiment (en dessous à droite)  
Fondations et faux murs des nouvelles installations  
de l'ASFC (en bas).*



## 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

##### *Actifs courants*

Au premier trimestre de l'exercice financier, l'actif à court terme a augmenté de 5,11 M\$ (2,72 M\$ - T1 2015-2016) par rapport à la fin de l'exercice financier précédent. Cette hausse provient d'une augmentation des créances (2,92 M\$) et des investissements actuels (1,74 M\$). L'accroissement des créances provient en grande partie d'une augmentation des demandes de crédits gouvernementaux effectuées à l'égard des trois grands projets d'immobilisations de la SPFL (une hausse de 2,42 M\$), pour lesquels il s'est réalisé beaucoup plus de travaux en mai et en juin qu'en février et en mars, entraînant des demandes de crédits plus élevées. L'augmentation des investissements découle de l'encaisse générée par l'exploitation.

##### *Actifs non courants*

Au premier trimestre de l'exercice financier, l'actif à long terme a augmenté de 6,48 M\$ (1,93 M\$ - T1 2015-2016) par rapport à la fin de l'exercice financier précédent. Les immobilisations corporelles (notamment les immobilisations corporelles, les immeubles de placement et les actifs incorporels) représentent 6,39 M\$ de cette hausse, attribuables à des acquisitions de 9,57 M\$ compensées par 3,18 M\$ en amortissements connexes. Près de 90 % de ces acquisitions sont financées par des crédits ou d'autres financements accordés par le gouvernement canadien.

### 3.1 Résultats d'exploitation (suite)

#### *Passif à court terme*

Au cours des premiers mois de l'exercice, le passif à court terme a augmenté de 1,18 M\$ (une diminution de 3,29 M\$ - T1 2015-2016) par rapport aux résultats à la fin de l'exercice précédent. Cette hausse provient principalement de l'augmentation des intérêts sur obligations qui est compensée par le paiement des retenues de garantie pour les travaux de construction versés à certains entrepreneurs œuvrant sur des projets d'immobilisations.

#### *Passif à long terme*

Au cours des premiers mois de l'exercice, le passif à long terme a augmenté de 7,48 M\$ (3,64 M\$ - T1 2015-2016), et continue de provenir entièrement du financement gouvernemental pour les projets d'immobilisations, lesquels ont été comptabilisés comme financement d'immobilisations différé. À mesure que les éléments de ces projets sont terminés et que s'effectue l'amortissement, ce capital reporté est comptabilisé comme bénéficiaire aux mêmes conditions que celles de l'amortissement comptabilisé.

### **PRODUITS**

#### *Produit des péages aux ponts internationaux*

Au cours du premier trimestre, le produit des péages des quatre ponts internationaux de la SPFL s'est élevé à 9,57 M\$ (8,20 M\$ - T1 2015-2016). Le trafic total sur les quatre ponts a continué de baisser par rapport à la même période de l'exercice précédent, mais pas dans toutes les catégories. Le trafic de véhicules à passagers a diminué sur tous les ponts de la SPFL (comme c'est le cas pour 10 des 11 ponts internationaux qui traversent l'Ontario et les États-Unis). En dépit de la stabilité du taux de change canadien par rapport au taux de change américain, la quantité de consommateurs et de touristes traversant les frontières ne s'est pas encore rétablie. Par le passé, il a été prouvé qu'il doit habituellement s'écouler une longue période après une fluctuation du taux de change avant d'observer une amélioration dans le nombre de passages frontaliers. La SPFL a tenu compte de ce fait lors de l'élaboration de son budget de l'année et les recettes actuelles que nous engrangeons correspondent bien au budget.

Le trafic commercial continue d'augmenter; dans l'ensemble, il a augmenté de 3,3 % par rapport à l'exercice précédent. La SPFL a enregistré une augmentation du trafic commercial à deux de ses ponts, aucun changement à l'un de ses ponts et une diminution à un autre.

Combinée aux modifications des droits de péage à la plupart des ponts, l'augmentation du trafic commercial a entraîné une augmentation des produits par rapport à l'exercice précédent. Grâce aux mois d'été qui, historiquement, englobent les traversées les plus nombreuses, nous constaterons une amélioration continue pour la Société au cours du deuxième trimestre.

#### *Baux et permis*

Au premier trimestre, 0,99 M\$ (0,98 M\$ - T1 2015-2016) ont été comptabilisés au titre des baux et permis. La majeure partie de ces revenus provient de la location des immeubles aux boutiques hors taxes. De plus, le fait de n'avoir constaté aucun changement dans les recettes par rapport à l'exercice précédent est encourageant en dépit de la diminution du trafic de véhicules à passagers observée aux ponts de la SPFL.

### 3.1 Résultats d'exploitation (suite)

#### *Bureau de change*

Les recettes du bureau de change à l'emplacement de Point Edward se sont élevées à 0,31 M\$ (0,26 M\$ - T1 2015-2016). Cette légère augmentation est également encourageante à la lumière du déclin du nombre de véhicules à passagers à cet emplacement.

#### **CHARGES**

#### *Exploitation*

Les charges d'exploitation pour la période représentent 17,3 % des charges totales pour le trimestre (27,8 % - T1 2015-2016). Du montant de 1,56 M\$ de charges d'exploitation, l'amortissement représente 0,51 M\$. Au cours de l'exercice précédent, ces résultats se comparent à 2,21 M\$ en charges, dont un amortissement de 1,16 M\$. La différence dans l'amortissement découle d'une réallocation de l'amortissement effectuée par poste budgétaire au cours des derniers trimestres de l'exercice précédent. Compte tenu des charges nettes d'amortissement, les montants des charges au cours des deux exercices se sont élevés à 1,05 M\$.

#### *Charges du pont international des Mille-Îles*

Les charges afférentes pour le pont des Mille-Îles représentent 15,0 % du total des charges trimestrielles (15,9 % - T1 2015-2016). Les charges pour le trimestre de 1,35 M\$ (1,26 M\$ - T1 2015-2016) sont légèrement en avance sur l'exercice précédent, mais correspondent au budget de l'exercice financier 2016-2017. L'amortissement représente 0,36 M\$ cette année (0,39 M\$ - T1 2015-2016).

#### *Bureau de change*

Les charges afférentes au change ont totalisé 0,20 M\$, soit 2,3 % des charges totales (0,20 M\$ - T1 2015-2016). Le total de 0,02 M\$ incluait l'amortissement (0,03 M\$ - T1 2015-2016).

#### *Entretien*

Les frais d'entretien du premier trimestre représentent 33,1 % du total des charges, ou 2,98 M\$ (1,80 M\$ - T1 2015-2016, soit 22,7 %). Du montant total de ce poste budgétaire, 1,64 M\$ ont été consacrés aux charges d'amortissement (0,65 M\$ - T1 2015-2016). La grande partie de cette augmentation des frais d'entretien découle de la réallocation des charges d'amortissement effectuée par poste budgétaire à la fin de l'exercice financier de 2016. Les charges d'amortissement supplémentaires découlent d'une révision de la durée de vie de certains actifs en mars 2016.

#### *Activités de l'ASFC et de l'ACIA*

Les charges comptabilisées dans cette catégorie découlent d'exigences législatives qui obligent à rendre des installations accessibles 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 11,3 % du total des charges pour le trimestre, ou 1,02 M\$ (0,85 M\$ - T1 2015-2016). De ce montant, 0,42 M\$ ont été consacrés à l'amortissement (0,35 M\$ - T1 2015-2016).

#### *Administration*

Les charges d'administration pour le trimestre constituent 21,0 % du total, soit 1,89 M\$ (1,62 M\$ - T1 2015-2016, soit 20,4%). L'amortissement représentait 0,22 M\$ de ces charges (0,15 M\$ - T1 2015-2016).

### 3.1 Résultats d'exploitation (suite)

#### *Financement public*

Le total du financement public comptabilisé au cours du trimestre a été de 10,43 M\$ (7,43 M\$ - T1 2015-2016), qui ont été répartis entre l'état intermédiaire consolidé de la situation financière et l'état intermédiaire consolidé du résultat global. La nouvelle SPFL, tout comme l'ancienne, a déjà engagé une bonne part des charges pour la responsabilité en matière de déclassement (selon les états préparés selon les Normes comptables pour le secteur public NCSP pour l'ancienne SPFL, il s'agissait de la responsabilité en matière de déclassement liée à la mise hors service d'immobilisations), si bien que tout le financement public reçu pour les diverses démolitions de ponts et d'autres structures est immédiatement comptabilisé à l'état du résultat global. Au cours de ce trimestre, cela a représenté des coûts de démolition de 1,73 M\$ (3,58 M\$ - T1 2015-2016) pour le vieux pont du chenal nord à Cornwall. Dans la mesure où le financement se rapporte aux nouvelles structures construites par la SPFL, le financement reçu du gouvernement du Canada (après la fusion) est comptabilisé à l'état consolidé de la situation financière et, lorsque des actifs particuliers sont achevés et que l'amortissement commence, alors le résultat commence à être comptabilisé dans ce compte de financement d'immobilisations différées selon les mêmes principes que pour l'amortissement. C'est le cas pour certains actifs finis représentant un total de 0,07 M\$ (0,14 M\$ - T1 2015-2016) sur l'état consolidé du résultat global dénommé amortissement du financement d'immobilisations différé.

Le tableau suivant résume le financement public :

	<b>1<sup>er</sup> trimestre</b>	<b>1<sup>er</sup> trimestre</b>
(en milliers de dollars)	<b>2016-2017</b>	<b>2015-2016</b>
<b>Amortissement du financement d'immobilisations différé</b>	<b>68 \$</b>	138 \$
<b>Financement public pour la responsabilité en matière de déclassement</b>		
• Pont du chenal nord	<b>1 726</b>	3 584
<b>Financement public pour le financement d'immobilisations différées</b>		
• Réfection des installations douanières de Lansdowne (Mille-Îles)	<b>4 559</b>	2 507
• Réfection de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie	<b>4 079</b>	1 197
<b>TOTAL</b>	<b>10 432 \$</b>	7 426 \$

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

## 3.2 Flux de trésorerie

Au cours du premier trimestre, la SPFL a déclaré une augmentation de la trésorerie de 0,55 M\$ (6,12 M\$ - T1 2015-2016). Les activités d'exploitation ont généré un résultat robuste de 3,44 M\$ (5,72 M\$ - T1 2015-2016). Les activités de placement ont causé une diminution nette de la trésorerie de 2,74 M\$ (une augmentation de 0,56 M\$ - T1 2015-2016). Ces résultats découlent de dépenses d'immobilisations non liées aux projets d'immobilisations financés par le gouvernement et d'un investissement net de l'encaisse provenant de l'exploitation. Les activités de financement au cours du trimestre ont simplement été associées au remboursement d'emprunts au montant de 0,16 M\$ (0,15 M\$ - T1 2015-2016).

## 3.3 Analyse du risque

### **Grands projets**

La SPFL et sa filiale travaillent actuellement à de grands projets sur les ponts et les structures connexes dont la SPFL est responsable. Voici une description des principales réalisations du T1 à ce chapitre.

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

Le financement approuvé pour ce projet est de 51,60 M\$, provenant du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. La première phase des travaux (le garage d'entretien, la boutique hors taxes et les ouvrages civils) est terminée et nous nous concentrons désormais sur la deuxième phase de la construction, laquelle inclut la construction d'un nouveau bâtiment opérationnel qui hébergera temporairement à la fois les activités qui ont trait au trafic et les activités commerciales pendant la construction du nouvel édifice commercial pour l'ASFC. En plus du financement accordé par le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, l'ASFC doit ajouter 1,56 M\$ pour compléter certains éléments concernant la construction afin de se conformer à leurs exigences révisées. La construction de cette deuxième phase a commencé au cours du premier trimestre de l'exercice précédent et s'achèvera en mars 2018.

#### **Nouveau pont du chenal nord à travée basse (Cornwall)**

Ce projet de 74,82 M\$ est financé par des crédits du gouvernement. L'ouverture à la circulation du nouveau pont à travée basse a eu lieu en janvier 2014, de même que l'achèvement des postes de péage permanents de la CPIVM et d'un immeuble permanent de l'ASFC à l'extrémité nord du nouveau pont. La démolition de la structure du vieux pont à travée haute a débuté en août 2014 et s'est terminée au cours du premier trimestre du présent exercice financier. Les travaux ont légèrement été retardés en raison d'une exigence de la SPFL liée à la gestion de la construction des bâtiments de l'ASFC sur l'emplacement. Le retard a cependant été atténué par des délais plus courts pour le projet. L'accès au pont n'a pas été interrompu pendant la démolition. Les améliorations nécessaires des approches et l'alignement final des voies sont en cours. La fin du projet est prévue pour mars 2017.

#### **Réfection des installations douanières de Lansdowne (Mille-Îles)**

La SPFL gère le projet de réfection du bureau d'entrée de Lansdowne de l'ASFC. Elle estime qu'il faudra quatre ans pour le réaliser, au coût de 60,00 M\$. Le projet de réfection des installations douanières de Lansdowne comporte cinq composantes : planification, étude et conception du site; ouvrages civils et dérochement; construction du nouvel immeuble commercial et opérationnel; démolition des installations existantes; et améliorations et alignement finals des voies d'accès et paysagement. Les opérations et la sécurité seront maintenues pendant toute la phase de construction.

### 3.3 Analyse du risque (suite)

Au cours du premier trimestre, on a détecté certains impacts environnementaux, résultant de circonstances présentes avant que la SPFL ou ses anciennes sociétés soient propriétaires du pont. La situation a rapidement été évaluée et réglée. Ses effets sont reflétés dans les états financiers de la SPFL de mars 2016. Le contrat a été octroyé à l'entrepreneur général au cours du trimestre actuel et les travaux ont déjà commencé. Ils progressent de façon très efficace. On estime que le projet sera terminé en mars 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, au cours de l'exercice précédent, elle a apporté des modifications aux droits de péage à différents emplacements en raison de situations présentes à chaque pont. Il y a eu notamment les pressions financières au passage de Cornwall consécutives à la dévaluation du dollar canadien et à la baisse du nombre de passages payants, l'uniformisation des taux de change courants au pont de Sault Ste. Marie, ainsi qu'à la mise en place d'une politique semblable d'équilibre des péages au pont de Point Edward. De plus, 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 elle doit trouver un équilibre entre les exigences de ces organismes et ce que lui permet son financement.



*Une politique d'équilibre des péages a été mise en place au printemps dernier à Point Edward, afin de compenser le taux de change du dollar canadien qui a fléchi considérablement par rapport à celui des États-Unis.*

### 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 il est couvert par un accord de contribution. Les premières estimations pour le financement des deux projets pour l'exercice s'établissaient à 31,41 M\$. Le léger retard subi au cours de l'exercice précédent et qui s'est poursuivi au cours du présent exercice découlait de la prise en charge du projet et de la gestion de la construction des installations de l'ASFC par la SPFL à Cornwall, accaparant ainsi une grande part des 2,64 M\$ nécessaires au report.

Des 34,05 M\$ de prévisions de dépenses pour l'exercice, 24,53 M\$ sont destinés au projet de Lansdowne (2,46 M\$ ont été utilisés au premier trimestre) et 9,52 M\$ seront consacrés au projet du pont du chenal nord (1,56 M\$ ont été utilisés au premier trimestre).

	Trois mois se terminant le 30 juin 2016	Trois mois se terminant le 30 juin 2015
	SPFL Vote 1	SPFL Vote 1
(milliers de dollars)	<u>Capital</u>	<u>Capital</u>
Budget principal des dépenses	31 414	35 282
Demande de report des années précédentes aux années futures <sup>(1)</sup>	2 638 -	- (12 540)
<b>Financement disponible</b>	<b>34 052</b>	<b>22 742</b>
Prélèvement <sup>(2)</sup>		
Réal	4 017	2 849
Plan	30 035	19 893
<b>Prélèvement total</b>	<b>34 052</b>	<b>22 742</b>
<b>Crédits parlementaire résiduel</b>	-	-

<sup>(1)</sup> Les approbations seront recherchées lors d'exercices budgétaires futurs.

<sup>(2)</sup> 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 trois mois se terminant le 30 juin 2016

*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  
President and Chief Executive Officer



---

Natalie Kinloch  
Chief Financial and Operating Officer

**Ottawa, Canada**  
**29 août 2016**

## 4.2 État intermédiaire consolidé condensés non audité de la situation financière au 30 juin

(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	30 juin 2016	20 juin 2015
		\$	\$
<b>Actif</b>			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		13 786	13 240
Placements	5	25 525	23 787
Clients et autres débiteurs	6	8 607	5 684
Charges payées d'avance		309	407
<b>Total des actifs courants</b>		<b>48 227</b>	<b>43 118</b>
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	7	327 279	320 732
Immeubles de placement	8	19 637	19 791
Immobilisations incorporelles	8	22	25
Incitatif à la location du bailleur		276	280
Placements	5	4 890	4 800
<b>Total des actifs non courants</b>		<b>352 104</b>	<b>345 628</b>
<b>Total de l'actif</b>		<b>400 331</b>	<b>388 746</b>
<b>Passif</b>			
Passifs courants			
Fournisseurs et autres créditeurs		12 734	11 350
Avantages du personnel		531	565
Provisions	9	2 814	2 526
Retenues de garantie		1 694	2 157
Produits différés		3 229	3 200
Partie à court terme des emprunts		3 980	4 006
Partie à court terme des obligations à payer		4 269	4 269
Partie à court terme du financement d'immobilisations différé		272	272
<b>Total des passifs courants</b>		<b>29 523</b>	<b>28 345</b>
Passifs non courants			
Emprunts à payer		13 434	13 566
Obligations à payer		66 471	66 471
Avantages du personnel		7 551	7 435
Produits différés		1 933	1 971
Financement différé lié aux immobilisations corporelles		39 199	30 628
Provisions	9	357	1 462
Incitatif à la location du preneur		129	65
<b>Total des passifs non courants</b>		<b>129 074</b>	<b>121 598</b>
<b>Capitaux propres</b>			
Capital social – deux actions sans valeur nominale		-	-
Bénéfices non distribués		241 635	238 723
Cumul des autres éléments du résultat global		99	80
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>241 734</b>	<b>238 803</b>
<b>Total des capitaux propres et du passif</b>		<b>400 331</b>	<b>388 746</b>

## 4.3 État intermédiaire consolidé condensés non audité du résultat global

pour les trois mois se terminant le 30 juin

(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2016	30 juin 2015
	\$	\$
<b>Produits</b>		
Péages et services	8 125	6 991
Contrats de location et permis	990	975
Bureau de change	307	263
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	1 448	1 207
Intérêts	156	157
Profit de change	281	401
Autres	102	47
<b>Total des produits</b>	<b>11 409</b>	<b>10 041</b>
<b>Charges</b>		
Fonctionnement	1 555	2 209
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 351	1 262
Bureau de change	205	200
Entretien	2 980	1 801
Agence des services frontaliers du Canada et Agence canadienne d'inspection des aliments	1 020	851
Administration	1 890	1 620
<b>Total des charges</b>	<b>9 001</b>	<b>7 943</b>
<b>Résultat d'exploitation avant le financement public</b>	<b>2 408</b>	<b>2 098</b>
<b>Financement gouvernemental</b>		
Amortissement du financement d'immobilisations différé	68	138
Financement lié au passif relatif au démantèlement	1 726	3 584
<b>Total du financement gouvernemental</b>	<b>1 794</b>	<b>3 722</b>
<b>Éléments hors exploitation</b>		
Charges d'intérêts	(1 290)	(1 364)
<b>Total du résultat hors exploitation</b>	<b>(1 290)</b>	<b>(1 364)</b>
<b>Résultat net</b>	<b>2 912</b>	<b>4 456</b>
<b>Autres éléments du résultat global</b>		
Éléments qui pourraient être reclassés ultérieurement en résultat net lorsque certaines conditions seront remplies		
Perte à la réévaluation des placements disponibles à la vente	85	( 154)
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de placements disponibles à	( 66)	( 4)
<b>Total des autres éléments du résultat global</b>	<b>19</b>	<b>(158)</b>
<b>Total du résultat global de la période</b>	<b>2 931</b>	<b>4 298</b>

## 4.4 État intermédiaire consolidé condensés non audité des capitaux propres

pour les trois mois se terminant le 30 juin

(en milliers de dollars canadiens)

	Bénéfices non distribués	Cumul des autres éléments du résultat global	Total
	\$	\$	\$
Solde au 1 avril 2015	232 741	306	233 047
<i>Total du bénéfice global</i>			
Bénéfice net	4 456	-	4 456
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Profit cumulé reclassé au résultat suite à la vente des placements disponibles à la vente	-	( 4)	( 4)
Perte de réévaluation des placements disponibles à la vente	-	( 154)	( 154)
Total des autres éléments du résultat global		( 158)	( 158)
Total du résultat global	4 456	( 158)	4 298
Solde au 30 juin 2015	237 197	148	237 345
<b>Solde au 1er avril 2016</b>	<b>238 723</b>	<b>80</b>	<b>238 803</b>
<i>Total du bénéfice global</i>			
Bénéfice net	2,912	-	2,912
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Gain actuariel			
Profit cumulé reclassé au résultat suite à la vente des placements disponibles à la vente	-	( 66)	( 66)
Perte de réévaluation des placements disponibles à la vente	-	85	85
Total des autres éléments du résultat global	-	19	19
Total du résultat global	2 912	19	2 931
<b>Solde au 30 juin 2016</b>	<b>241 635</b>	<b>99</b>	<b>241 734</b>

## 4.5 État intermédiaire consolidé condensés non vérifié des flux de trésorerie

pour les trois mois se terminant le 30 juin

(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2016	30 juin 2015
	\$	\$
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>		
Bénéfice net	2 912	4 456
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :		
Amortissement du financement d'immobilisations différé	( 68)	( 138)
Amortissement des immobilisations corporelles	3 020	2 572
Amortissement des immobilisations incorporelles	3	4
Amortissement des immeubles de placement	154	153
Variation des avantages du personnel	82	( 129)
	<b>6 103</b>	<b>6 918</b>
Variations du fonds de roulement :		
Clients et autres débiteurs	(2 923)	1 559
Incitatif à la location du bailleur	4	-
Charges payées d'avance	98	180
Fournisseurs et autres créditeurs	1 384	( 531)
Provisions	( 817)	(2 813)
Retenues de garantie	( 463)	279
Incitatif à la location du preneur	64	-
Produits différés	( 9)	126
	<b>(2 662)</b>	<b>(1 200)</b>
<b>Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation</b>	<b>3 441</b>	<b>5 718</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		
Paiements au titre d'immobilisations corporelles	(9 567)	(5 879)
Financement public lié aux acquisitions d'immobilisations corporelles reçu	8 639	3 704
Paiements pour immeubles de placement	-	( 12)
Produit de la vente de placements	2 707	3 484
Achats de placements	(4 516)	( 742)
<b>Flux de trésorerie nets (affectés) provenant des activités d'investissement</b>	<b>(2 737)</b>	<b>555</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie reçus d'anciennes sociétés		
Remboursement des emprunts	( 158)	( 152)
<b>Flux de trésorerie nets affectés des activités de financement</b>	<b>( 158)</b>	<b>( 152)</b>
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	546	6 121
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	13 240	23 562
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>13 786</b>	<b>29 683</b>

## 4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

### 1. POUVOIRS ET ACTIVITÉS

La Société des ponts fédéraux Limitée (la « Société ») est une société régie par la Loi canadienne sur les sociétés par actions (LCSA) qui figure à l'annexe III, partie I, de la Loi sur la gestion des finances publiques (LGFP). Elle est une mandataire de Sa Majesté et non assujettie à l'impôt sur le revenu en vertu des dispositions de la Loi sur l'impôt sur le revenu. Elle est une société d'État mère qui rend compte au Parlement du Canada par l'intermédiaire du ministre des Transports. La Société est une nouvelle entité issue de la fusion de l'ancienne Société des ponts fédéraux Limitée (l'« ancienne SPFL »), qui était une société d'État mère, avec sa filiale la Société du pont de la rivière Ste Marie (la « SPRSM ») le 27 janvier 2015, et avec une autre société d'État mère, l'Administration du pont Blue Water (l'« APBW ») le 1er février 2015, conformément aux pouvoirs accordés 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 dernière fusion prévue de cette Loi, avec la filiale en propriété exclusive de la Société, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (la « CPVIM »), n'a pas encore été réalisée.

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 (les « 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 Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (la « CPIVM »), exploite le pont international de la voie maritime à Cornwall, en tant qu'entreprise commune (tel qu'il est décrit à la note 2) selon un accord intervenu entre la Société, le propriétaire canadien, et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (la « SLSDC »), le propriétaire américain. En tant que société d'État, la CPIVM est également assujettie aux mêmes pouvoirs que la Société. La Société est aussi partie à deux autres accords pour l'exploitation de ponts internationaux. Dans le cas du pont international de Sault Ste. Marie, l'accord a été conclu avec le propriétaire américain, le département des Transports du Michigan (le « MDOT »). La supervision du pont est confiée à une entité internationale commune, la Sault Ste. Marie Bridge Administration (la « SSMB »), et son exploitation est assurée par l'International Bridge Authority (l'« IBA »), une entité du MDOT. L'accord applicable à l'exploitation du pont international des Mille-Îles a aussi été conclu avec le propriétaire américain, la Thousand Islands Bridge Authority (la « TIBA »), une entité du comté de Jefferson, dans l'État de New York. Au passage frontalier entre Point Edward, en Ontario, et Port Huron, au Michigan, la Société détient et exploite la partie canadienne du poste. La partie américaine du passage frontalier est détenue et exploitée par le MDOT.

En vertu du 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* aux fins de la propriété et de la gestion des ponts internationaux faisant partie du portefeuille de la Société. Selon l'article 6 de la *Loi sur les douanes*, la Société est tenue de fournir, d'équiper et d'entretenir, sans frais, les locaux ou autres installations nécessaires pour les douanes et l'Agence des services frontaliers du Canada (l'« ASFC »). Une disposition semblable de la *Loi sur la protection des végétaux* prévoit le même soutien pour l'Agence canadienne d'inspection des aliments (l'« ACIA ») basée aux passages frontaliers terrestres. La filiale, la CPIVM, est aussi assujettie à la *Loi maritime du Canada* aux fins de la gestion du pont international sur le fleuve Saint-Laurent.

## **4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités**

*(en milliers de dollars)*

### **1. POUVOIRS ET ACTIVITÉS (suite)**

La Société est assujettie à des directives en vertu de l'article 89 de la Loi sur la gestion des finances publiques. En vertu du décret C.P. 2014-1382 daté du 10 décembre 2014, la Société doit :

- (a) Veiller à ce que les régimes de retraite prévoient :
  - (i) un ratio de partage des coûts de 50/50 pour le service courant, au titre des cotisations au régime entre les employés et l'employeur, qui sera instauré graduellement pour tous les participants d'ici le 31 décembre 2017,
  - ii) à partir du 1er janvier 2015, pour les nouveaux employés, que l'âge normal de la retraite passe à 65 ans et que l'âge d'admissibilité aux prestations de retraite autres que celles reçues à l'âge normal de la retraite corresponde à celui applicable à ce type de prestations au titre du Régime de pension de retraite de la fonction publique; et,
- (b) Exposer sa stratégie de mise en œuvre quant aux engagements énoncés à l'alinéa a) dans son prochain plan d'entreprise et, jusqu'à ce que ceux-ci aient été entièrement mis en œuvre, dans chacun de ses plans d'entreprise ultérieurs.

La Société est en train d'instaurer graduellement le ratio de partage des coûts d'ici la date butoir et elle a modifié ses politiques afin de faire passer l'âge normal de la retraite à 65 ans pour les nouveaux employés (à partir du 1er janvier 2015).

En vertu du décret C.P. 2015-1114 daté du 16 juillet 2015, la Société doit également harmoniser ses politiques avec les politiques, directives et autres actes connexes émis par le Conseil du Trésor en matière de frais de voyage, d'accueil, de conférences et d'événements en vertu de l'article 89 de la Loi sur la gestion des finances publiques, comme suit :

- (a) Harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques en matière de frais de voyage, d'accueil, de congrès et d'événements avec les politiques, directives et autres actes connexes émis par le Conseil du Trésor de manière conforme à ses exigences réglementaires; et,
- (b) Signaler la mise en application de cette directive dans le prochain plan d'entreprise.

La Société a mis en application cette directive au cours du présent exercice financier, à compter du 1er décembre 2015.

Le siège social de la Société est situé au 55, rue Metcalfe, bureau 200, Ottawa (Ontario) K1P 6L5.



## **4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités**

*(en milliers de dollars)*

### **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).

#### *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.

#### *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.

## **4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités**

*(en milliers de dollars)*

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

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 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 est comptabilisé comme compte débiteur lorsque la dépense correspondante est effectuée.

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.

## 4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

(en milliers de dollars)

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

#### *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'Agence des services frontaliers du Canada et de l'Agence canadienne d'inspection des aliments : 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.

#### *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.

#### *Éventualités et provisions*

Les provisions reflètent le passif associé à la mise hors service de certaines immobilisations corporelles de longue durée, comme des ponts et chaussées, et d'autres structures, ainsi que l'assainissement de terrains contaminés.

## 4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

(en milliers de dollars)

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

Une provision est comptabilisée si, par suite d'un événement passé, la Société a une obligation juridique ou implicite qui peut être estimée de façon fiable, et s'il est probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques s'avèrera nécessaire pour éteindre l'obligation. À moins qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques soit peu probable, un passif éventuel est présenté lorsqu'il y a une obligation potentielle résultant d'événements passés et dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance (ou non) d'un ou plusieurs événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle de la Société; ou lorsqu'il y a une obligation actuelle résultant d'événements passés, mais qui n'est pas comptabilisée, car il n'est pas probable qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques soit nécessaire pour éteindre l'obligation, ou, car le montant de l'obligation ne peut être évalué avec une fiabilité suffisante.

Les coûts connexes aux provisions sont inscrits à l'actif et font partie du coût de l'actif à long terme démantelé ou restauré dans le cadre de l'assainissement environnemental. Ces coûts sont ensuite amortis selon le mode linéaire sur la durée d'utilité restante de l'actif identifié.

Après l'évaluation initiale de la provision, l'obligation peut être ajustée à la fin de chaque période afin de refléter le passage du temps, les variations des flux de trésorerie futurs estimatifs sous-jacents à l'obligation et les hypothèses mises à jour, comme les taux d'actualisation. Les coûts réels engagés pour la sortie de l'actif seront soustraits de la provision. Un profit ou une perte peut découler du règlement du passif.

#### *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 condensés non audités**

*(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 définies 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 condensés non audités

(en milliers de dollars)

### 4. MODIFICATION FUTURES DES MÉTHODES COMPTABLES

Les normes ci-après et les modifications aux normes existantes sont publiées, mais ne sont pas encore en vigueur. La direction continue d'évaluer l'incidence potentielle de ces normes sur ses états financiers consolidés et, par conséquent, leur incidence n'est pas encore connue à l'heure actuelle. Toutefois, la direction s'attend à mettre en place ces normes à leur date d'entrée en vigueur.

#### *IFRS 1 Présentation des états financiers*

*IFRS 1*, La norme, *Présentation des états financiers* (« IFRS 1 »), a été modifiée par l'IASB le 18 décembre 2014. Les modifications ont trait i) à l'importance relative; ii) à l'ordre des notes; iii) aux sous-totaux; iv) aux méthodes comptables; et v) au degré de ventilation. Elles ont pour but d'encourager les entités à exercer davantage leur jugement professionnel pour déterminer les informations qu'elles doivent présenter dans leurs états financiers. Cette norme entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

#### *IFRS 9, Instruments financiers*

L'IASB a publié la norme *IFRS 9, Instruments financiers* (« IFRS 9 ») le 24 juillet 2014. Cette norme remplacera IAS 39, Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation. IFRS 9 prescrit une approche unique pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur, laquelle remplace de nombreuses règles d'IAS 39. L'approche d'IFRS 9 est fondée sur le modèle économique que suit l'entité pour la gestion des instruments financiers et sur les caractéristiques des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers. Il existe toujours deux catégories d'évaluation pour comptabiliser les passifs financiers sous le régime d'IFRS 9 : à la juste valeur par le biais du résultat net et au coût amorti. Les passifs financiers détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur par le biais du résultat net, et tous les autres passifs financiers sont évalués au coût amorti, à moins que l'option de la juste valeur ne soit appliquée. Le traitement des dérivés incorporés conformément à la nouvelle norme est conforme à celui d'IAS 39 et il est appliqué aux passifs financiers et aux contrats hôtes non dérivés qui n'entrent pas dans le champ d'application de la norme. Cette norme entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

#### *IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*

*IFRS 15*, La norme, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients* (« IFRS 15 »), a été publiée par l'IASB le 28 mai 2014 et remplacera IAS 18, Produits des activités ordinaires, IAS 11, Contrats de construction, et les interprétations connexes qui portent sur les produits. IFRS 15 définit les exigences de comptabilisation des produits qui s'appliquent à tous les contrats conclus avec des clients, sauf les contrats visés par les normes sur les contrats de location, les contrats d'assurance et les instruments financiers. En vertu d'IFRS 15, les produits sont comptabilisés selon une approche basée sur le contrôle, alors qu'ils sont comptabilisés selon une approche axée sur les risques et avantages en vertu de la norme actuelle. Les sociétés pourront choisir d'appliquer une approche rétrospective modifiée ou complète lorsqu'elles adopteront la norme, qui entrera en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

## 4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

(en milliers de dollars)

### 4. MODIFICATION FUTURES DES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

#### IFRS 16, Contrats de location

L'ASB a publié La norme *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. L'IFRS 16 précise la manière de comptabiliser, d'évaluer, de présenter les contrats et de fournir les informations à leur sujet. 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.

### 5. PLACEMENTS

	30 juin 2016	31 mars 2016
	\$	\$
Placements détenus jusqu'à l'échéance comptabilisés au coût amorti		
Certificats de dépôt	25 689	23 839
Total des placements détenus jusqu'à l'échéance	25 689	23 839
Placements disponibles à la vente comptabilisés à la juste valeur		
Obligations du gouvernement du Canada	764	753
Obligations provinciales	1 898	1 786
Obligations de sociétés	2 064	2 209
Total des placements disponibles à la vente	4 726	4 748
<b>Total des placements</b>	<b>30 415</b>	<b>28 587</b>
Moins : tranche à court terme	25 525	23 787
Tranche à long terme	4 890	4 800

### 6. CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

	30 juin 2016	31 mars 2016
	\$	\$
Ministères et organismes fédéraux	7 349	4 921
Créances clients	1 258	763
	<b>8 607</b>	<b>5 684</b>

## 4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

(en milliers de dollars)

### 7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Terrains	Ponts et véhicules et routes	matériel	Bâtiments	Améliorations d'immeubles	Projets en cours	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>Coût</b>							
Solde, 1 avril 2016	14 126	235 419	21 018	88 421	20 359	40 293	419 636
Ajouts	24	7	158	-	-	9 378	9 567
Cessions	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	-	-	-	-	-	-	-
<b>Solde, 30 juin 2016</b>	<b>14 150</b>	<b>235 426</b>	<b>21 176</b>	<b>88 421</b>	<b>20 359</b>	<b>49 671</b>	<b>429 203</b>
<b>Amortissement cumulé</b>							
Solde, 1 avril 2016	-	54 751	10 428	20 186	13 539	-	98 904
Amortissement	-	1 735	349	775	161	-	3 020
Cessions	-	-	-	-	-	-	-
<b>Solde, 30 juin 2016</b>	<b>-</b>	<b>56 486</b>	<b>10 777</b>	<b>20 961</b>	<b>13 700</b>	<b>-</b>	<b>101 924</b>
<b>Valeur comptable nette, 30 juin 2016</b>	<b>14 150</b>	<b>178 940</b>	<b>10 399</b>	<b>67 460</b>	<b>6 659</b>	<b>49 671</b>	<b>327 279</b>
Valeur comptable nette, 1 avril 2016	14 126	180 668	10 590	68 235	6 820	40 293	320 732

### 8. ACTIFS INCORPORELS ET IMMEUBLES DE PLACEMENT

	Actifs incorporels	Immeubles de placement
	\$	\$
<b>Coût</b>		
Solde, 1 avril 2016	1 028	23 817
Ajouts	-	-
Cessions	-	-
<b>Solde, 30 juin 2016</b>	<b>1 028</b>	<b>23 817</b>
<b>Amortissement cumulé</b>		
Solde, 1 avril 2016	1 003	4 026
Amortissement	3	154
Cessions	-	-
<b>Solde, 30 juin 2016</b>	<b>1 006</b>	<b>4 180</b>
<b>Valeur comptable nette, 30 juin 2016</b>	<b>22</b>	<b>19 637</b>
Valeur comptable nette, 1 avril 2016	25	19 791



## 4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

(en milliers de dollars)

### 9. PROVISIONS

	Cornwall <sup>i</sup>	Sault Ste. Marie <sup>ii</sup>	Lansdowne <sup>iii</sup>	Total
	\$	\$	\$	\$
Solde, 1 avril 2016	1 365	675	1 948	3 988
Désactualisation	-	2	2	4
Réductions découlant de paiements	( 651)	-	( 170)	( 821)
<b>Solde, 30 juin 2016</b>	<b>714</b>	<b>677</b>	<b>1 780</b>	<b>3 171</b>
Moins : tranche à court terme	714	514	1 586	2 814
Tranche à long terme	-	163	194	357

- i. La Société a construit un nouveau pont à bas niveau du chenal Nord à Cornwall. Le nouveau pont est ouvert à la circulation et la Société a presque terminé la démolition du pont à travée haute existant. L'estimation des coûts liés au passif relatif au démantèlement dépend des estimations techniques quant à l'échéancier, à l'inflation, aux conditions du site, à la disponibilité de main-d'œuvre spécialisée et aux prix des marchandises pour le recyclage des matières. Les flux de trésorerie estimés de 19 620 \$ requis pour régler le passif relatif au démantèlement ont été actualisés au cours des années antérieures au moyen d'un taux qui reflétait les évaluations courantes du marché de la valeur temporelle de l'argent et des risques propres au passif, soit un taux se situant entre 2,92 % et 3,04 % en 2015. Selon le calendrier actuel du projet, les paiements en espèces restants pour la mise au rebut du pont du chenal Nord existant devraient être effectués au cours de l'année civile 2016 donc ils n'ont pas été actualisés. Ces flux de trésorerie seront financés au moyen du financement gouvernemental qui sera reçu au moment de la démolition.
- ii. La Société a entamé la construction d'un nouveau complexe canadien à Sault Ste. Marie. Dans le cadre de la construction du nouveau complexe, les actifs existants seront démolis. Les estimations liées au passif relatif au démantèlement dépendent de variables techniques comme l'échéancier, l'inflation, les conditions du site et l'échéancier de l'entrepreneur. Les flux de trésorerie estimés de 1 074 \$ requis pour régler le passif relatif au démantèlement ont été actualisés au moyen d'un taux qui reflète les évaluations courantes du marché de la valeur temporelle de l'argent et des risques propres au passif, soit un taux se situant entre 2,08 % et 2,10 %.

Selon le calendrier actuel du projet, les paiements en espèces pour la démolition des structures existantes devraient être effectués pendant les années civiles 2016 et 2017. Ces flux de trésorerie seront financés au moyen du financement gouvernemental qui sera reçu au moment de la démolition.

## 4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

(en milliers de dollars)

### 9. PROVISIONS (suite)

- iii. La Société a également entrepris un projet de construction d'un nouveau complexe douanier à Lansdowne, pour le pont international des Mille-Îles. Dans le cadre de la construction du nouveau complexe, les actifs existants seront démolis. Les estimations liées au passif relatif au démantèlement dépendent de variables techniques comme l'échéancier, l'inflation, les conditions du site et l'échéancier de l'entrepreneur. Les flux de trésorerie estimés de 563 \$ (700 \$ en 2015) requis pour régler le passif relatif au démantèlement ont été actualisés au moyen d'un taux qui reflète les évaluations courantes du marché de la valeur temporelle de l'argent et des risques propres au passif, soit un taux se situant entre 2,08 % et 2,10 % (2,70 % en 2015).

Selon le calendrier actuel du projet, les paiements en espèces pour la démolition des structures existantes devraient être effectués pendant les années civiles 2016 et 2017. Ces flux de trésorerie seront financés au moyen du financement gouvernemental qui sera reçu au moment de la démolition.

De plus, une provision pour le terrain contaminé à l'emplacement de Lansdowne a été comptabilisée en fonction des meilleures estimations de la direction sur les décaissements de trésorerie probables associés à l'assainissement du site en construction. En ce qui concerne l'estimation des montants non courants, la direction a envisagé une série de scénarios dont l'éventualité n'est pas plus probable pour l'un que pour l'autre. Les flux de trésorerie estimés de 1 420 \$ (aucun en 2015) requis pour régler le passif relatif au terrain contaminé ont été actualisés au moyen d'un taux qui reflète les évaluations courantes du marché de la valeur temporelle de l'argent et des risques propres au passif, soit un taux se situant entre 0 % et 2,1 % (à zéro pour 2015).

Selon les meilleures estimations de la direction à l'égard de l'échéancier du projet, les décaissements de trésorerie pour l'assainissement du terrain doivent prendre fin d'ici l'été 2017. Ces flux de trésorerie seront financés au moyen du financement gouvernemental qui sera reçu au moment de l'assainissement du terrain.