

# LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE



## RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL 2<sup>ème</sup> TRIMESTRE (T2) — NON AUDITÉ

Pour les six mois se terminant  
le 30 septembre 2016

Canada 

## Table des matières

1.0	SPFL.....	1
1.1	Mandat.....	1
1.2	Groupe de la SPFL .....	1
2.0	Rétrospective du T2 de 2016-2017 .....	2
2.1	Sommaire .....	2
2.2	Perspectives .....	3
3.0	Analyse des résultats financiers.....	9
3.1	Résultats d'exploitation .....	9
3.2	Flux de trésorerie .....	13
3.3	Analyse du risque .....	14
3.4	Rapport sur l'utilisation des crédits.....	16
4.0	États Financiers Intermédiaires Consolidés Condensés Non Audités De La <u>SPFL</u> .....	17
4.1	Déclaration de responsabilité de la direction .....	18
4.2	État intermédiaire consolidé condensés non audité de la situation financière .....	19
4.3	État intermédiaire consolidé condensés non audité du résultat global.....	20
4.4	État intermédiaire consolidé condensés non audité des capitaux propres.....	21
4.5	État intermédiaire consolidé condensés non vérifié des flux de trésorerie.....	22
4.6	Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités .....	23

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

*En haut, de gauche à droite : La travée canadienne du pont international de Sault Ste. Marie, une section du pont des Mille-Îles à Lansdowne, et l'esplanade des douanes du nouveau pont du chenal nord à Cornwall (après démolition de l'ancien pont).*

*En bas, à gauche : Vue aérienne du 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.

Les présents rapports financiers trimestriels consolidés comprennent les comptes de la SPFL (décrits plus haut), y compris sa part dans les opérations du pont international des Mille-Îles, ainsi que la part proportionnelle (50 %) de sa participation dans son partenariat avec le gouvernement, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM).

## 2.0 Rétrospective du T2 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 septembre 2016 (T2). 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 septembre 2016, la SPFL affiche un résultat net consolidé de 5,96 M\$ pour les six premiers mois de l'exercice (7,90 M\$ - T2 2015-2016). L'échéancier du financement gouvernemental associé à certains aspects des projets en cours, ainsi que les frais d'intérêt sur les obligations et les emprunts à rembourser ont une importante incidence sur ces valeurs déclarées. Ainsi, le bénéfice d'exploitation avant le financement public présente une meilleure image de l'efficacité de l'organisation. Au 30 septembre 2016, la SPFL affiche un bénéfice d'exploitation avant financement public de 5,71 M\$ (5,16 M\$ – T2 2015-2016).

Pour les six premiers mois de l'exercice, le produit des péages pour l'ensemble de la SPFL (les péages et services, ainsi que le pont international des Mille-Îles) s'est établi à 20,14 M\$ (17,46 M\$ – T2 2015-2016), ce qui représente 61,9 % du total budgété pour tout l'exercice financier (53,7 % – T2 2015-2016). Bien que le trafic total pour l'ensemble des ponts de la SPFL demeure moindre que celui de l'an dernier à pareil moment, les volumes du deuxième trimestre se sont approchés de ceux de l'exercice précédent. La baisse des volumes au cours du semestre est principalement attribuable au recul du volume de véhicules de tourisme (5,0 % de moins qu'au 30 septembre de l'an dernier), alors que le volume des camions s'est constamment amélioré par rapport à l'exercice précédent (2,6 % de plus qu'au 30 septembre). 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 progression 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 21,52 M\$, soit une augmentation de 6,75 M\$ provenant principalement des revenus d'exploitation. La trésorerie et les équivalents de trésorerie, ainsi que les autres créances ont augmenté de façon importante vers la fin de l'exercice précédent (des hausses de 6,22 M\$ et 3,96 M\$, respectivement). La plupart de ces augmentations proviennent des trois projets financés par le gouvernement qu'exécute actuellement la SPFL. Au cours du T2, la saison active de construction a entraîné une hausse des transactions ayant un effet sur les flux de trésorerie.

Les acquisitions d'immobilisations depuis le début de l'exercice ont totalisé 25,43 M\$ (15,16 M\$ – T2 2015-2016). Les montants injectés dans les projets financés par le gouvernement comptaient pour environ 97 % de ces dépenses. Le projet de réfection de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) à Lansdowne a nécessité des dépenses de 14,13 M\$, celui de la réfection de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie, 6,14 M\$ et les travaux de réalignement de la route à Cornwall, 4,42 M\$.

## 2.2 Perspectives

Il n'y a eu aucune pause dans les projets de la SPFL, même pendant que l'été avançait. En ce qui concerne les immobilisations corporelles :

- a) Commencés en 2014, les travaux de démolition de l'ancienne structure à travée haute du pont du chenal nord à Cornwall se sont terminés au cours du premier trimestre. Avec la disparition de ce pont vieillissant, l'approche dans Cornwall a complètement changé. La SPFL se concentre désormais sur l'alignement de l'avenue Brookdale dans Cornwall menant au pont du chenal nord ainsi que sur le redressement de la voie d'accès à l'île Cornwall. Ce projet devrait être terminé au printemps 2017.
- b) La construction de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie se poursuit et le bâtiment opérationnel de l'ASFC a récemment été ouvert. Le projet avance comme prévu et devrait s'achever en 2018.
- c) La remise en état des installations douanières de Lansdowne, au pont international des Mille-Îles progresse rapidement, malgré la détection de contamination environnementale plus tôt cette année (un état qui existait avant que la SPFL ou ses anciennes sociétés soient propriétaires du pont). Des travaux de décontamination sont en cours et, selon les premières informations, la zone contaminée serait limitée à un secteur. L'investigation se poursuit. Ce projet devrait également s'achever en 2018.

De plus, la SPFL a évalué les besoins à la traversée de Point Edward au pont Blue Water. Ici, les travaux portent sur l'infrastructure vieillissante de certaines installations et sur la façon d'améliorer la fluidité du trafic autour de l'esplanade. Ce projet sera financé par la SPFL; nous travaillons actuellement à mieux saisir la portée des projets et à les prioriser.

## 2.2 Perspectives (suite)

Les autres projets de l'organisation comprennent le ciblage et l'évaluation de diverses pistes d'efficacité interne. Ces projets permettront à la SPFL de continuer d'être à la fine pointe de son industrie et d'être un modèle pour les autres organisations.

Environ 69 employés travaillent à l'emplacement du pont Blue Water, 47 d'entre eux étant syndiqués. Ces derniers sont membres de l'Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC) Local 501 et leur contrat est échu depuis novembre 2014. Après plusieurs séances de négociation, le syndicat et la direction ne sont pas parvenus à s'entendre. Le syndicat a déclenché une grève le 21 novembre 2016 à 6 h. Jusqu'à ce qu'une entente puisse être conclue, la direction et le personnel non syndiqué assurent les opérations du pont Blue Water.

## 2.2 Perspectives (suite)

*L'installation des bordures de rue sur l'avenue Brookdale à Cornwall*



*L'installation d'égouts sur l'avenue Brookdale à Cornwall*



*L'asphaltage sur l'île Cornwall*



## 2.2 Perspectives (suite)

*La progression des travaux dans le projet de réaménagement de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie*





## 2.2 Perspectives (suite)



## 2.2 Perspectives (suite)

*Vue aérienne de la construction des installations douanières de Lansdowne, au pont international des Mille-Îles*



## 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*

Le total des actifs financiers a augmenté de 8,76 M\$ au cours de l'exercice, passant de 43,12 M\$ au 31 mars 2016 à 51,88 M\$ au 30 septembre 2016. Cette hausse est attribuable à augmentation de la trésorerie de 6,22 M\$ et de 3,96 M\$ en créances. Considérant que nous avons remboursé un prêt de 3,44 M\$ au deuxième trimestre et effectué un paiement obligataire de 4,44 M\$ (en capital et intérêts), la hausse de la trésorerie est très avantageuse. L'augmentation des créances est principalement attribuable à une augmentation de 2,85 M\$ du financement attendu du gouvernement pour les projets d'immobilisation en cours..

##### *Actifs non courants*

Les actifs non courants ont augmenté de 18,42 M\$ au cours de l'exercice jusqu'ici, passant de 345,63 M\$ à la fin de l'exercice précédent à 364,05 M\$ à la fin de ce deuxième trimestre. Des acquisitions d'immobilisations corporelles de 25,43 M\$ ont été compensées par une dépréciation de 6,46 M\$, ce qui a entraîné la plus grande partie de la hausse des actifs non courants. Le gouvernement du Canada finance environ 97 % des acquisitions d'immobilisation au cours de l'exercice.

### 3.1 Résultats d'exploitation (suite)

#### *Passif à court terme*

Le passif à court terme a augmenté de 2,01 M\$. Les créances commerciales et autres créances ont augmenté de 5,66 M\$ en raison de paiements effectués pour de grands projets de construction. Un montant de 1,73 M\$ provenant des provisions a été consacré à des activités d'assainissement environnemental et de démolition, montant qui a augmenté en raison d'un transfert de 1,41 M\$ du passif à long terme vers le passif à court terme. Les retenues de garantie ont augmenté d'un montant net de 0,53 M\$ et seront versées aux divers entrepreneurs à mesure que les contrats se termineront. La partie actuelle des prêts à payer a diminué de 3,48 M\$, en raison du remboursement complet d'un prêt au moment de son renouvellement au deuxième trimestre.

#### *Passif à long terme*

La tendance à la hausse du passif à long terme se poursuit, puisque la SPFL continue de recevoir des sommes pour les projets d'immobilisation financés par le gouvernement. La hausse de ce financement reporté d'immobilisation s'est élevée à un montant net de 22,72 M\$, englobant la totalité de la hausse de 19,09 M\$ du passif à long terme pour l'exercice financier.

### **PRODUIT**

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

Les recettes de péages des ponts internationaux de la SPFL au cours des six premiers mois de l'exercice financier s'élèvent à 20,14 M\$ (17,46 \$ – T2 2015-2016). Au deuxième trimestre, les recettes totales ont été de 10,56 M\$ (9,27 M\$ – T2 2015-2016). Le trafic aux ponts de la SPFL demeure plus faible par rapport à l'exercice précédent. Bien que toutes les traversées présentent différentes variables associées au type de trafic ou à d'autres changements, il existe des similitudes entre les ponts de la SPFL.

Tous les ponts subissent une baisse du trafic de véhicules de tourisme par rapport à l'exercice précédent, variant de 1,7 % à 8,6 % par pont et totalisant une baisse totale de 5,0 % pour la SPFL. Toutefois, nous avons noté de légères variations à chacun des quatre ponts de la SPFL dans le volume des véhicules de tourisme (le pont international des Mille-Îles a enregistré un volume accru de véhicules de tourisme au cours du deuxième trimestre). L'ensemble des ponts de la SPFL a enregistré une baisse de 1,3 %, soit une baisse moindre que lors de l'exercice précédent. Cela pourrait indiquer que les consommateurs s'ajustent à la baisse de la valeur du huard. Cette faiblesse du dollar canadien a poussé les exploitants du pont Blue Water à Point Edward à mettre en place une politique d'équilibre des péages qui consiste à réviser les péages en dollars américains tous les six mois.

Cette année, le trafic commercial aux ponts de la SPFL continue d'augmenter. LA SPFL a observé une hausse de 2,6 % pour l'exercice en cours par rapport au précédent, avec un accroissement de 1,8 % au deuxième trimestre. Ceci indique que le taux de croissance diminue malgré une tendance à la hausse du trafic commercial. Il s'agit malgré tout d'une situation positive pour la SPFL, puisque le volume accru de camions fournit une certaine stabilité des revenus pour l'organisation.

### 3.1 Résultats d'exploitation (suite)

#### *Baux et permis*

Au cours des six premiers mois de l'exercice financier, les revenus provenant des baux et permis s'élèvent à 2,32 M\$ (2,25 M\$ – T2 2015-2016). Ces chiffres représentent 9,5 % du total des produits (10,2 % – T2 2015-2016). Au deuxième trimestre de l'exercice, les produits ont été de 1,34 M\$ (1,28 M\$ – T2 2015-2016). La majorité de ces produits proviennent de la location de propriété aux boutiques hors taxes, qui paient un loyer basé sur un pourcentage de leurs ventes. Cette hausse s'explique par l'augmentation relative du trafic de véhicules de tourisme du premier au deuxième trimestre.

#### *Bureau de change*

Les revenus provenant du bureau de change à Point Edward ont totalisé 0,92 M\$ (0,86 M\$ – T2 2015-2016) au cours de l'exercice. Ces résultats représentent 3,7 % du total des revenus (3,9 % – T2 2015-2016). En raison du volume accru de véhicules de tourisme utilisant le pont au cours du deuxième trimestre par rapport au premier trimestre, nous enregistrons, comme prévu, des résultats de 0,61 M\$ (0,60 M\$ – T2 2015-2016).

### **CHARGES**

#### *Exploitation*

Les frais d'exploitation pour l'exercice s'élèvent à 3,27 M\$ (4,53 M\$ – T2 2015-2016). Cette différence de 1,26 M\$ par rapport à l'exercice précédent découle en grande partie d'une réallocation de l'amortissement par poste budgétaire effectuée à la fin de l'exercice précédent. La différence d'amortissement entre exercices pour le service de l'exploitation s'élevait à 1,06 M\$ de moins. En ce qui concerne les dépenses excluant l'amortissement, la SPFL a comptabilisé 0,20 M\$ de moins pour les autres frais. Cette situation découle partiellement de la perte liée à la conversion des devises au cours de l'exercice précédent.

Les frais d'exploitation au deuxième trimestre se sont élevés à 1,71 M\$ (2,32 M\$ – T2 2015-2016). De cette différence de 0,61 M\$, le montant de 0,41 M\$ s'explique par la rectification de l'amortissement. Le montant résiduel de 0,20 M\$ découle des frais de taux de change de l'exercice précédent.

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

Pour le pont international des Mille-Îles, les dépenses à ce jour s'élèvent à 3,23 M\$ (3,38 M\$ – T2 2015-2016) et varient de 4,2 % par rapport à l'exercice précédent.

Pour le deuxième trimestre, les dépenses du pont international des Mille-Îles s'élèvent à 1,88 M\$ (2,11 M\$ – T2 2015-2016); l'écart du total des dépenses résulte d'une différence entre le premier et le deuxième trimestre du présent exercice par rapport à l'exercice précédent.

#### *Bureau de change*

Au cours des six premiers mois de l'exercice, les frais du bureau de change à Point Edward ont été de 0,37 M\$ (0,36 M\$ – T2 2015-2016), soit une différence légèrement inférieure à 2,0 %.

Au cours du trimestre, les dépenses se sont avérées pratiquement identiques à celles de l'exercice précédent, à 0,16 M\$ (0,16 M\$ – T2 2015-2016).

### 3.1 Résultats d'exploitation (suite)

#### *Entretien*

Au cours des six premiers mois de l'exercice en cours, les frais d'entretien s'élèvent à 5,89 M\$ (3,39 M\$ – T2 2015-2016). La grande partie de cette différence de 2,50 M\$ s'explique par la réallocation des frais d'amortissement et par leur augmentation vers la fin de l'exercice précédent, représentant ainsi une augmentation de l'amortissement de 2,19 M\$ par rapport à l'exercice précédent. Du montant résiduel de 0,31 M\$ de l'écart des dépenses, une importante partie est attribuable à l'augmentation des frais pour les inspections semestrielles des ponts au cours du présent exercice.

Les frais d'entretien du deuxième trimestre se sont élevés à 2,91 M\$ (1,59 M\$ – T2 2015-2016). Encore une fois, l'amortissement a été le principal responsable de cette augmentation s'élevant à 1,19 M\$.

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

Les dépenses 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 dépenses. Les frais d'entretien pour l'exercice représentent 1,97 M\$ (1,74 M\$ – T2 2015-2016). De cet écart de 0,23 M\$, 0,09 M\$ ont été consacrés à l'amortissement. Le solde de 0,14 M\$ est attribuable à l'augmentation des dépenses associées à ces installations.

Les dépenses pour le trimestre ont représenté 0,95 M\$ (0,89 M\$ – 2015-2016).

#### *Administration*

Les dépenses associées à la gestion au cours de l'exercice s'élèvent à 4,17 M\$ (3,49 M\$ – T2 2015-2016). De cet écart de 0,65 M\$, un montant de 0,11 M\$ découle de sommes supplémentaires engagées par la SPFL pour l'amortissement. Une importante partie de la différence est attribuable à l'utilisation de consultants externes dont les services ponctuels ont été nécessaires pour évaluer certains rôles et procédures de la SPFL, ainsi que les salaires prévus depuis la fin du deuxième trimestre de l'exercice précédent.

Les dépenses d'administration au deuxième trimestre se sont élevées à 2,25 M\$ (1,87 M\$ – T2 2015-2016).

#### *Financement public*

Le total du financement public comptabilisé au cours de l'exercice a été de 26,80 M\$ (15,59 M\$ – T2 2015-2016), réparti 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 dépenses pour la responsabilité en matière de déclassement (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, ainsi que la restauration environnementale sont immédiatement comptabilisés à l'état du résultat global. Ce montant s'est élevé à 2,69 M\$ pendant l'exercice en cours (5,20 M\$ – T2 2015-2016). 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 consolidé de la situation financière et, lorsque des éléments d'actif particuliers seront achevés et que l'amortissement commencera, le résultat sera alors comptabilisé dans ce compte de financement d'immobilisations différé selon les mêmes principes que pour l'amortissement. C'est le cas pour certains actifs représentant 0,14 M\$ (0,28 M\$ – T2 2015-2016) sur l'état consolidé du résultat global, considéré comme amortissement du financement d'immobilisation différé.

### 3.1 Résultats d'exploitation (suite)

Le tableau suivant résume le financement public :

(en milliers de dollars)	Cumul annuel		Deuxième trimestre	
	2016-17	2015-16	2016-17	2015-16
<b>Amortissement du financement d'immobilisations différé</b>	<b>136 \$</b>	276 \$	<b>68 \$</b>	138 \$
<b>Financement public pour la responsabilité en matière de déclassement</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Réfection des installations douanières de Lansdowne (Mille-Îles)</li> </ul>	<b>919</b>	0	<b>919</b>	0
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pont du chenal nord</li> </ul>	<b>1 726</b>	5 198	-	1,614
<ul style="list-style-type: none"> <li>Réfection de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie</li> </ul>	<b>44</b>	0	<b>44</b>	0
<b>Financement public pour le financement d'immobilisations différées</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Réfection des installations douanières de Lansdowne (Mille-Îles)</li> </ul>	<b>13 902</b>	4 192	<b>9 343</b>	1 685
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pont du chenal nord</li> </ul>	<b>2174</b>	135	<b>2174</b>	135
<ul style="list-style-type: none"> <li>Réfection de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie</li> </ul>	<b>7 899</b>	5 786	<b>3 820</b>	4 589
<b>TOTAL</b>	<b>26 800 \$</b>	15 587 \$	<b>16 368 \$</b>	8 161 \$

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

### 3.2 Flux de trésorerie

La SPFL rapporte une augmentation des flux de trésorerie au cours des deux premiers trimestres de l'exercice financier actuel, ce qui représente 6,22 M\$ (2,75 M\$ – T2 2015-2016). Les activités d'exploitation continuent d'afficher une forte augmentation, générant 12,25 M\$ au cours de l'exercice actuel (20,0 M\$ – T2 2015-2016). Les activités de placement ont causé une diminution nette de la trésorerie de 0,19 M\$ (15,03 M\$ – T2 2015-2016). Les activités de financement au cours de l'exercice étaient associées au remboursement mensuel d'emprunts, à un paiement obligatoire et au remboursement d'un emprunt au montant total de 5,84 M\$ (2,22 M\$ – T2 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 T2 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. Il est pratiquement terminé et a déjà donné lieu à l'ouverture à la circulation du nouveau pont du chenal nord à travée basse en janvier 2014, à l'achèvement des postes de péage permanents de la CPVIM et d'un immeuble plus permanent de l'ASFC à l'extrémité nord du nouveau pont, ainsi qu'à la fin de la démolition de l'ancien pont à travée haute au cours du premier trimestre du présent exercice. Le reste des travaux consiste à réaligner les voies d'accès au pont (aller-retour), tant du côté de la ville de Cornwall que sur le côté de l'île Cornwall. La ville de Cornwall profite de ces travaux de construction sur l'avenue Brookdale pour mettre à niveau ses propres infrastructures dans le secteur. L'achèvement complet du projet est prévu pour le printemps de 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.

La construction progresse très bien et le tout s'effectue en respectant des échéanciers très serrés. Pendant la construction, la restauration environnementale se poursuit pour régler un problème découvert par la SPFL qui existait avant qu'elle ou l'une de ses anciennes sociétés soit propriétaire du pont. Cette restauration est financée dans le cadre du projet original et le calendrier demeure inchangé, soit mars 2018.



### 3.3 Analyse du risque (suite)

#### 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.



*L'esplanade des douanes au Pont international de la Voie maritime, avec les piles résiduelles du vieux pont du chenal nord*

### 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).

	Six mois se terminant le 30 septembre 2016	Six mois se terminant le 30 septembre 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	2 638	-
aux années futures <sup>(1)</sup>	4 508	(12 525)
<b>Financement disponible</b>	<b>39 010</b>	<b>22 757</b>
Prélèvement <sup>(2)</sup>		
Réal	17 912	9 907
Plan	21 098	12 850
<b>Prélèvement total</b>	<b>39 010</b>	<b>22 757</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 six mois se terminant le 30 septembre 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**  
**30 novembre 2016**

## 4.2 État intermédiaire consolidé condensés non audité de la situation financière au 30 septembre 2016

(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	30 septembre 2016 (non audité) \$	31 mars 2016 \$
<b>Actif</b>			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		19 458	13 240
Placements	5	21 969	23 787
Clients et autres débiteurs	6	9 641	5 684
Charges payées d'avance		808	407
<b>Total des actifs courants</b>		<b>51 876</b>	<b>43 118</b>
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	7	339 922	320 732
Immeubles de placement	8	19 483	19 791
Immobilisations incorporelles	8	20	25
Incitatif à la location du bailleur		272	280
Placements	5	4 350	4 800
<b>Total des actifs non courants</b>		<b>364 047</b>	<b>345 628</b>
<b>Total de l'actif</b>		<b>415 923</b>	<b>388 746</b>
<b>Passif</b>			
Passifs courants			
Fournisseurs et autres créiteurs		17 007	11 350
Avantages du personnel		492	565
Provisions	9	2 168	2 526
Retenues de garantie		2 689	2 157
Produits différés		2 785	3 200
Partie à court terme des emprunts		530	4 006
Partie à court terme des obligations à payer		4 410	4 269
Partie à court terme du financement d'immobilisations différé		272	272
<b>Total des passifs courants</b>		<b>30 353</b>	<b>28 345</b>
Passifs non courants			
Emprunts à payer		13 300	13 566
Obligations à payer		64 230	66 471
Avantages du personnel		7 665	7 435
Produits différés		1 895	1 971
Financement différé lié aux immobilisations corporelles		53 352	30 628
Provisions	9	55	1 462
Incitatif à la location du preneur		193	65
<b>Total des passifs non courants</b>		<b>140 690</b>	<b>121 598</b>
<b>Capitaux propres</b>			
Capital social – deux actions sans valeur nominale		-	-
Bénéfices non distribués		244 681	238 723
Cumul des autres éléments du résultat global		199	80
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>244 880</b>	<b>238 803</b>
<b>Total des capitaux propres et du passif</b>		<b>415 923</b>	<b>388 746</b>

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

pour les trois et six mois se terminant le 30 septembre 2016

(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Six mois se terminant le	
	30 septembre 2016	30 septembre 2015	30 septembre 2016	30 septembre 2015
	\$	\$		
<b>Produits</b>				
Péages et services	8 319	7 308	16 444	14 299
Contrats de location et permis	1 335	1 276	2 325	2 251
Bureau de change	613	595	920	858
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	2 244	1 958	3 692	3 165
Intérêts	163	174	319	331
Profit de change	274	608	555	1 009
Autres	220	83	322	130
<b>Total des produits</b>	<b>13 168</b>	<b>12 002</b>	<b>24 577</b>	<b>22 043</b>
<b>Charges</b>				
Fonctionnement	1 714	2 321	3 269	4 530
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 878	2 110	3 229	3 372
Bureau de change	163	161	368	361
Entretien	2 909	1 593	5 889	3 394
Agence des services frontaliers du Canada et Agence canadienne d'inspection des aliments	952	892	1 972	1 743
Administration	2 252	1 866	4 142	3 486
<b>Total des charges</b>	<b>9 868</b>	<b>8 943</b>	<b>18 869</b>	<b>16 886</b>
<b>Résultat d'exploitation avant le financement public</b>	<b>3 300</b>	<b>3 059</b>	<b>5 708</b>	<b>5 157</b>
<b>Financement gouvernemental</b>				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	68	138	136	276
Financement lié au passif relatif au démantèlement	963	1 614	2 689	5 198
<b>Total du financement gouvernemental</b>	<b>1 031</b>	<b>1 752</b>	<b>2 825</b>	<b>5 474</b>
<b>Éléments hors exploitation</b>				
Charges d'intérêts	(1 285)	(1 365)	(2 575)	(2 729)
<b>Total du résultat hors exploitation</b>	<b>(1 285)</b>	<b>(1 365)</b>	<b>(2 575)</b>	<b>(2 729)</b>
<b>Résultat net</b>	<b>3 046</b>	<b>3 446</b>	<b>5 958</b>	<b>7 902</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	45	( 50)	130	( 204)
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de placements disponibles à la vente	55	( 55)	( 11)	( 59)
<b>Total des autres éléments du résultat global</b>	<b>100</b>	<b>(105)</b>	<b>119</b>	<b>(263)</b>
<b>Total du résultat global de la période</b>	<b>3 146</b>	<b>3 341</b>	<b>6 077</b>	<b>7 639</b>

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

pour les six mois se terminant le 30 septembre 2016

(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	7 902	-	7 902
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Profit cumulé reclassé au résultat suite à la vente des placements disponibles à la vente	-	( 59)	( 59)
Perte de réévaluation des placements disponibles à la vente	-	( 204)	( 204)
Total des autres éléments du résultat global	-	( 263)	( 263)
Total du résultat global	7 902	( 263)	7 639
Solde au 30 septembre 2015	240 643	43	240 686
<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	5,958	-	5,958
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Gain actuariel			
Profit cumulé reclassé au résultat suite à la vente des placements disponibles à la vente	-	( 11)	( 11)
Perte de réévaluation des placements disponibles à la vente	-	130	130
Total des autres éléments du résultat global	-	119	119
Total du résultat global	5 958	119	6 077
<b>Solde au 30 septembre 2016</b>	<b>244 681</b>	<b>199</b>	<b>244 880</b>

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

pour les six mois se terminant le 30 septembre 2016

(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Six mois se terminant le	
	30 septembre	30 septembre	30 septembre	30 septembre
	2016	2015	2016	2015
	(non audité)	(non audité)	(non audité)	(non audité)
	\$	\$	\$	\$
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>				
Bénéfice net	3 046	3 446	5 958	7 902
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	( 68)	( 138)	( 136)	( 276)
Amortissement des immobilisations corporelles	3 129	2 320	6 149	4 892
Amortissement des immobilisations incorporelles	2	5	5	9
Amortissement des immeubles de placement	154	153	308	306
Perte à la cession d'actifs	93	12	93	12
Variation des avantages du personnel	75	185	157	56
	<b>6 431</b>	<b>5 983</b>	<b>12 534</b>	<b>12 901</b>
Variations du fonds de roulement :				
Clients et autres débiteurs	(1 034)	916	(3 957)	2 475
Incitatif à la location du bailleur	4	-	8	-
Charges payées d'avance	( 499)	( 535)	( 401)	( 355)
Fournisseurs et autres créditeurs	4 273	1 225	5 657	694
Provisions	( 948)	(3 941)	(1 765)	(6 754)
Retenues de garantie	995	664	532	943
Incitatif à la location du preneur	64	-	128	-
Produits différés	( 482)	( 92)	( 491)	34
	<b>2 373</b>	<b>(1 763)</b>	<b>( 289)</b>	<b>(2 963)</b>
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	<b>8 804</b>	<b>4 220</b>	<b>12 245</b>	<b>9 938</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>				
Paiements au titre d'immobilisations corporelles	(15 865)	(9 280)	(25 432)	(15 159)
Financement public lié aux acquisitions d'immobilisations corporelles reçu	14 221	6 410	22 860	10 114
Paiements pour immeubles de placement	-	-	-	( 12)
Produit de la vente de placements	9 402	1 234	12 109	4 718
Achats de placements	(5 206)	(3 830)	(9 722)	(4 572)
Flux de trésorerie nets (affectés) provenant des activités d'investissement	<b>2 552</b>	<b>(5 466)</b>	<b>( 185)</b>	<b>(4 911)</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>				
Remboursement d'emprunts	(3 584)	( 154)	(3 742)	( 306)
Remboursement des obligations	(2 100)	(1 967)	(2 100)	(1 967)
Flux de trésorerie nets affectés des activités de financement	<b>(5 684)</b>	<b>(2 121)</b>	<b>(5 842)</b>	<b>(2 273)</b>
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	<b>5 672</b>	<b>(3 367)</b>	<b>6 218</b>	<b>2 754</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	<b>13 786</b>	<b>29 683</b>	<b>13 240</b>	<b>23 562</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>19 458</b>	<b>26 316</b>	<b>19 458</b>	<b>26 316</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 5) 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.

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

*(en milliers de dollars)*

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

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.

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**

Ces états financiers intermédiaires ont été préparés sur la même base de présentation et en suivant les mêmes principes et méthodes comptables (sauf spécification contraire) que celles utilisées pour les plus récents états financiers annuels.

### **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. MODIFICATION FUTURES DES MÉTHODES COMPTABLES**

The following accounting standards and amendments to existing standards are issued but not yet effective. Management is still assessing the potential impacts of these standards on its consolidated financial statements, and as such their impacts are not yet known at this time. However, management is expecting to implement these standards at their effective dates.

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 1) 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 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

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

(en milliers de dollars)

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

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 1er janvier 2018.

#### *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 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.

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

(en milliers de dollars)

##### 5. PLACEMENTS

	30 sept 2016	31 mars 2016
	\$	\$
Placements détenus jusqu'à l'échéance comptabilisés au coût amorti		
Certificats de dépôt	19 406	23 839
<b>Total des placements détenus jusqu'à l'échéance</b>	<b>19 406</b>	<b>23 839</b>
Placements disponibles à la vente comptabilisés à la juste valeur		
Obligations du gouvernement du Canada	886	753
Obligations provinciales	3 307	1 786
Obligations de sociétés	2 720	2 209
<b>Total des placements disponibles à la vente</b>	<b>6 913</b>	<b>4 748</b>
<b>Total des placements</b>	<b>26 319</b>	<b>28 587</b>
Moins : tranche à court terme	21 969	23 787
Tranche à long terme	4 350	4 800

##### 6. CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

	30 sept 2016	31 mars 2016
	\$	\$
Ministères et organismes fédéraux	7 773	4 921
Créances clients	1 868	763
	<b>9 641</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	48	7	236	-	48	25 092	25 431
Cessions	-	-	(24)	(162)	-	-	(186)
Transferts	-	-	24	200	66	(290)	-
<b>Solde, 30 sept 2016</b>	<b>14 174</b>	<b>235 426</b>	<b>21 254</b>	<b>88 459</b>	<b>20 473</b>	<b>65 095</b>	<b>444 881</b>
<b>Amortissement cumulé</b>							
Solde, 1 avril 2016	-	54 751	10 428	20 186	13 539	-	98 904
Amortissement	-	3 520	788	1 513	328	-	6 149
Cessions	-	-	-	(94)	-	-	(94)
<b>Solde, 30 sept 2016</b>	<b>-</b>	<b>58 271</b>	<b>11 216</b>	<b>21 605</b>	<b>13 867</b>	<b>-</b>	<b>104 959</b>
<b>Valeur comptable nette, 30 sept 2016</b>	<b>14 174</b>	<b>177 155</b>	<b>10 038</b>	<b>66 854</b>	<b>6 606</b>	<b>65 095</b>	<b>339 922</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 sept 2016</b>	<b>1 028</b>	<b>23 817</b>
<b>Amortissement cumulé</b>		
Solde, 1 avril 2016	1 003	4 026
Amortissement	5	308
Cessions	-	-
<b>Solde, 30 sept 2016</b>	<b>1 008</b>	<b>4 334</b>
<b>Valeur comptable nette, 30 sept 2016</b>	<b>20</b>	<b>19 483</b>
Valeur comptable nette, 31 mars 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	-	5	5	10
Réductions découlant de paiements	( 651)	( 45)	(1 079)	(1 775)
<b>Solde, 30 sept 2016</b>	<b>714</b>	<b>635</b>	<b>874</b>	<b>2 223</b>
Moins : tranche à court terme	714	635	819	2 168
Tranche à long terme	-	-	55	55

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.