



FEDERAL BRIDGE CORPORATION
SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX

RAPPORT TRIMESTRIEL

2^E TRIMESTRE (T2) – NON AUDITÉ
POUR LE SEMESTRE SE TERMINANT LE 30 SEPTEMBRE 2021

2021 | 2022

Canada 



TABLE DES MATIÈRES

Introduction	4
Déclarations prospectives	4
Importance relative	4
Profil de l'Entreprise	5
Mandat	5
Perspectives	6
Changements importants	7
Gestion des Risques.....	8
Profil de risque de la société	8
Risques financiers	8
Résultats Trimestriels	10
Résultats d'exploitation	10
Rendement financier par rapport au plan d'entreprise.....	14



Présentation de l'information sur l'utilisation des crédits	14
États Financiers Intermédiaires Consolidés	
Condensés Non Audités de la SPFL	16
Déclaration de responsabilité de la direction	17
État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière	18
État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global	19
État intermédiaire consolidé condensé non audité des variations des capitaux propres	20
État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie	21
Sélection de notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités	22





Introduction

Le présent rapport financier intermédiaire présente les principales activités et initiatives, les risques et les résultats financiers de la Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) pour la période de six mois se terminant le 30 septembre 2021. Le présent rapport financier intermédiaire a été préparé conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et de la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* publiées par le Secrétariat du Conseil du Trésor ainsi que de la norme internationale d'information financière au Canada : *IAS 34 – Information financière intermédiaire*. Il doit se lire de pair avec les états financiers intermédiaires condensés non audités et ses notes afférentes, jointes aux présentes. Tous les montants sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire.

Déclarations prospectives

Le présent rapport contient des déclarations et des renseignements de nature prospective. Ces prévisions se fondent sur des résultats anticipés, attendus ou projetés par la SPFL. Elles comportent des risques connus ou inconnus, des incertitudes et d'autres facteurs pouvant faire en sorte que les résultats actuels ou les réalisations de la Société diffèrent substantiellement des réalisations ou des résultats futurs explicitement ou implicitement mentionnés dans ces prévisions.

Importance relative

La direction utilise le principe de « l'importance relative » pour déterminer le contenu du rapport financier intermédiaire. Elle tient compte de tout renseignement qui pourrait influencer les décisions financières des parties prenantes de la SPFL, soit par son omission ou par son inexactitude, en fonction des circonstances.



Profil de l'Entreprise

La SPFL est une société d'État fédérale responsable des intérêts fédéraux canadiens pour quatre des onze ponts internationaux entre l'Ontario et les États-Unis. Chaque pont possède des caractéristiques liées à la géographie, à la culture, au climat, au commerce, à l'emploi et à la gestion présentant des défis qui lui sont propres, tout en apportant des avantages essentiels aux collectivités locales. La SPFL est propriétaire d'actifs et elle assure la supervision à l'égard de l'exploitation des ponts, gère les accords internationaux associés aux ponts, dirige les fonctions d'ingénierie et d'inspection ainsi que celles de la gestion des projets d'investissements en immobilisations.

Mandat

Le mandat de la SPFL consiste à fournir le plus haut niveau d'intendance de sorte que ses ponts internationaux et structures associées soient sécuritaires et efficaces pour les usagers.

Les activités ou les réalisations de la Société se limitent à ce qui suit :

- a) la conception, la construction, l'acquisition, le financement, l'entretien, l'exploitation, la gestion, l'aménagement, la réparation, la démolition ou la reconstruction de ponts ou d'autres structures, installations, travaux ou propriétés connexes, y compris les approches, les servitudes, l'équipement de transmission d'électricité ou de communication, les pipelines intégrés avec ces ponts, autres structures, installations, travaux ou propriétés connexes, reliant la province de l'Ontario, au Canada, et l'état de New York ou l'état du Michigan, aux États-Unis, soit par la Société seule, soit conjointement ou en collaboration avec une autre personne, entité juridique ou administration gouvernementale au Canada ou aux États-Unis;
- b) la conception, la construction, l'acquisition, le financement, l'entretien, l'exploitation, la gestion, l'aménagement, la réparation, la démolition ou la construction d'autres ponts ou structures, installations, travaux ou propriétés connexes, selon l'avis du gouverneur en conseil et aux conditions que le gouverneur en conseil peut fixer;
- c) les entreprises ou autres activités accessoires aux ponts, autres structures, installations, travaux ou propriétés connexes, visées au paragraphe (a) ou (b).

Aux fins qui précèdent, et sous réserve de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA) et des présents statuts, avec les modifications apportées à l'occasion, la Société a les capacités et les pouvoirs d'une personne physique.

Perspectives

La SPFL est responsable des intérêts canadiens dans les quatre ponts reliant l'Ontario aux États-Unis. Chaque pont comporte des caractéristiques distinctes. Les ponts sont le reflet dynamique de leurs collectivités et sont soumis à des modèles distincts de copropriété et de gestion. Ensemble, ils renforcent l'objectif de la SPFL de générer une réserve en capital pour la gestion des risques et l'entretien de ses immobilisations, tout en nécessitant une évaluation individuelle.


La Société a adopté une stratégie de gestion de portefeuille pour accomplir son mandat. La Société n'est pas un portefeuille de sociétés, mais plutôt une société d'État mère chargée de surveiller un portefeuille d'actifs fédéraux utilisés afin d'atteindre les objectifs stratégiques publics. Les principaux éléments de la stratégie de gestion de portefeuille comprennent :

- des fonds excédentaires aux besoins de fonctionnement utilisés pour réinvestir dans les immobilisations de l'ensemble du portefeuille de ponts afin d'appuyer les objectifs stratégiques publics;
- des produits gérés de façon centralisée, chaque pont étant considéré comme un centre de coûts, y compris une répartition appropriée des services organisationnels;
- des charges d'exploitation et d'entretien de chaque pont qui sont établies en fonction de politiques uniformes;
- le développement d'un plan d'immobilisations intégré à long terme sur lequel s'appuyer pour définir les priorités en matière d'immobilisations et élaborer le budget annuel d'immobilisations;
- des services internes partagés.

La constitution de cette approche de la direction offre une occasion unique d'évaluer toutes les possibilités, à la fois en adoptant des pratiques exemplaires et une approche globale commune à l'égard du portefeuille ainsi qu'en déterminant davantage d'occasions stratégiques. De plus, cette approche soutient l'exploitation et la surveillance du portefeuille de ponts de la SPFL durant les restrictions de déplacement transfrontalier qui sont en vigueur à la frontière canado-américaine depuis mars 2020. Ces restrictions ont eu un impact important sur les produits de la SPFL, et chaque pont a dû réduire ou reporter ses dépenses, lorsqu'il était possible et sécuritaire de le faire. La SPFL continue d'effectuer un suivi et une évaluation de l'impact du maintien des restrictions à la frontière sur ses prévisions.

À titre d'intendante de quatre ponts internationaux du Canada, la SPFL doit investir prudemment dans l'entretien, dans la réfection et, parfois, dans le remplacement complet de ponts et d'esplanades. Pour l'exercice en cours, la stratégie de la SPFL relativement à l'acquisition d'immobilisations est d'investir uniquement dans les projets qui ne peuvent pas être reportés au prochain exercice financier. Au cours du trimestre, les projets de construction importants comprenaient notamment :

- a) **Cornwall** — Le remplacement des échafaudages roulants pour le pont du chenal sud se poursuivent et se terminera durant l'exercice financier en cours. Les échafaudages roulants permettent d'effectuer l'entretien et les inspections de routine de la structure.
- b) **Lansdowne** — Il n'y a eu aucun projet de construction important au cours du deuxième trimestre.



c) **Point Edward** – Au cours du trimestre, des travaux ont été réalisés pour remplacer la génératrice et le système de chauffage, de ventilation et de climatisation de la boutique hors taxes, pour améliorer le projet des caméras de télésurveillance et pour concevoir un nouveau système de perception des droits de péage.

d) **Sault Ste. Marie** – Il n’y a eu aucun projet de construction important au cours du deuxième trimestre.

Changements importants

En raison de la COVID-19, le gouvernement canadien a appliqué des règles strictes en éliminant pratiquement tous les déplacements personnels transfrontaliers à compter de la deuxième moitié de mars 2020. Puisque les restrictions ont eu des répercussions sur l'exercice 2020-2021 et qu'elles se poursuivent en 2021-2022, la SPFL a connu et continue de connaître une baisse importante des produits tirés du péage et de la location. Au début d'août, le gouvernement fédéral du Canada a autorisé les Américains pleinement vaccinés à entrer au Canada, sous certaines conditions, et le gouvernement américain a annoncé que les Canadiens entièrement vaccinés pourraient entrer aux États-Unis à compter du début de novembre.

La SPFL a également embauché un nouveau dirigeant des services corporatifs, Rémi Paquette, pour remplacer Anthony Pickett qui a pris sa retraite en début d'année.

Gestion des Risques

Profil de Risque de la Société

Conformément aux pratiques exemplaires en matière de gestion, la SPFL met à jour et révisé sa politique de gestion des risques de l'entreprise de façon continue, en déterminant et en tenant compte de toute modification dans son environnement. Afin de gérer le profil de risque de la Société et de mener l'exposition au risque à des niveaux raisonnables, des stratégies efficaces à l'égard de l'atténuation des risques et des plans d'action ont été élaborés, sous la supervision de membres de la haute direction assignés.

La direction surveille les progrès de la mise en œuvre des stratégies d'atténuation des risques dans le cadre de la gestion des risques de l'entreprise et fait régulièrement rapport au Conseil d'administration. Les risques continus relatifs à la diminution des produits tirés du péage et de la location en raison des restrictions de déplacement transfrontalier en raison de la pandémie de COVID-19 sont considérés comme étant des risques importants, puisqu'ils ont un impact direct sur la capacité de la SPFL à atteindre ses objectifs stratégiques. Au cours du deuxième trimestre, en août, les syndicats qui représentent les employés de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ont participé à une journée de grève du zèle, ce qui a ralenti les activités de traitement du trafic à tous les postes frontaliers canadiens. Heureusement, toute action supplémentaire a été minimisée après une journée grâce à la négociation des conventions collectives.

Risques Financiers

Puisque la mise place de restrictions à la frontière a un impact direct sur la capacité de la SPFL à percevoir les produits de péage et à l'accès des consommateurs aux boutiques hors taxes, l'impact financier est important et continuera de s'accroître tant et aussi longtemps que les restrictions à la frontière resteront en vigueur. La durée et la portée des mesures de lutte contre la pandémie de COVID-19 ainsi que les restrictions sur les déplacements connexes restent imprécises pour l'heure. Ainsi, il est impossible d'estimer de façon fiable l'incidence globale sur la SPFL. Bien que les restrictions d'entrée au Canada aient été assouplies en août, le nombre de passagers n'a augmenté que de 5 % par rapport aux niveaux prépandémie. Comme les restrictions d'entrée aux États-Unis s'assouplissent à compter de novembre, on s'attend à ce que les volumes de trafic augmentent, mais qu'ils restent nettement inférieurs aux niveaux prépandémie. La SPFL travaille à l'heure actuelle avec Transports Canada pour finaliser le plan d'entreprise de l'année en cours. On l'a d'ailleurs autorisée à recevoir du financement public pour l'exercice financier en cours afin de compenser la diminution des produits du péage.

Au cours des dernières années, même en ne tenant pas compte des effets de la pandémie, d'importants risques financiers ont pesé sur la CPIVM, car celle-ci doit composer avec la valeur du dollar canadien, le trafic commercial limité sur ce pont, et un déclin manufacturier généralisé des deux côtés de la frontière dans la région, ce qui se traduit par une diminution importante du trafic à cet endroit. La Société maintient quand même son niveau d'activité, car les passages gratuits dans la région demeurent élevés.

Pour compenser cette baisse de produits provenant des passages payants, l'administration a décidé de se limiter aux dépenses essentielles, mais il faudra trouver une autre solution à long terme.

Risques Financiers (suite)

Le niveau global de la dette de la Société devrait diminuer à mesure que ses prêts sont remboursés. La stratégie consiste à rembourser les emprunts lorsqu'ils deviennent exigibles, puisque la SPFL souhaite également maintenir un ratio de couverture du service de la dette élevé. Cette judicieuse stratégie de gestion de la dette permet le remboursement pendant la durée des prêts et réduit au minimum le besoin de s'endetter davantage. En raison de la pandémie de COVID-19 qui sévit actuellement, la Société surveille de près ses liquidités et ses placements pour déterminer la voie la plus prudente pour son avenir. Dans ce contexte d'incertitude, la SPFL a obtenu toutes les autorisations nécessaires, ce qui lui permettra d'emprunter jusqu'à 10 M\$ entre le 1er janvier 2021 et le 31 mars 2022, si nécessaire. En juillet 2021, la SPFL a effectué le dernier paiement accéléré de la dette sur ses emprunts actuels de 2,5 M\$. À l'heure actuelle, le montant d'emprunt de 10 M\$ est inutilisé. Cependant, la totalité de l'emprunt de 10 M\$ devrait être utilisée d'ici la fin de l'exercice en cours.

Bien que la SPFL exerce un certain contrôle sur les droits de péage, il est important de noter que la plupart des ponts internationaux sont gérés de façon conjointe avec les partenaires américains en vertu d'accords internationaux. En ce qui concerne les produits, la capacité de modifier unilatéralement les droits de péage pour générer des produits supplémentaires est soumise aux différences qui existent entre les politiques du Canada et celles des États-Unis. Les droits de péage au pont Blue Water pour le trafic à destination des États-Unis ont été rajustés le 1er avril 2021. Les principaux facteurs ayant une incidence sur les nouveaux tarifs sont les suivants : les besoins de fonctionnement et d'entretien continus, les tendances du travail au cours des cinq dernières années et les différences entre les deux devises. Lorsqu'elle a pris cette décision, la direction de la SPFL a tenu compte des mesures de santé publique visant à réduire la manutention et l'échange d'argent comptant et d'autres modes de paiement entre les voyageurs et les percepteurs de péage, tout en accélérant le processus de paiement pour tous les voyageurs. Le rajustement des droits de péage incite les voyageurs à profiter de la facilité, de la rapidité et des économies qu'offre le programme de péage prépayé sans contact ConneXion. Les droits de péage au pont des Mille-Îles ont également été rajustés le 1er avril 2021.

En ce qui concerne les charges, alors que les propriétaires des ponts canadiens doivent se conformer à l'article 6 de la *Loi sur les douanes* ainsi qu'à la *Loi sur la santé des animaux* et fournir des installations à l'ASFC ainsi qu'à l'Agence canadienne d'inspection des aliments, les propriétaires ou les exploitants des ponts américains n'ont pas l'obligation de payer de telles charges pour les installations douanières du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (U.S. Customs and Border Protection). De plus, compte tenu des ententes signées par la Couronne prévoyant le passage gratuit pour les membres de la communauté autochtone, cet article de la *Loi sur les douanes* ne s'applique pas au pont à Cornwall, puisque le péage non concurrentiel nuirait grandement à la viabilité financière de ces installations.

Résultats Trimestriels

Résultats d'exploitation

TENDANCES SAISONNIÈRES

La circulation sur les ponts du portefeuille de la SPFL a traditionnellement connu des variations saisonnières.

En ce qui concerne les produits, on observe un nombre accru de passages durant la période allant de mai à octobre.

De novembre à avril, le nombre de passages est toujours moindre, d'où la baisse des produits de péage. Cette tendance de la demande découle principalement de la présence des touristes, d'une météo favorable et de la préférence des voyageurs à se déplacer entre la fin du printemps et le début de l'automne. Toutefois, les produits depuis le 1er avril 2020 sont nettement inférieurs en raison des restrictions à la frontière mises en œuvre pour ralentir la propagation de la COVID-19, ce qui élimine presque tout le tourisme.

La conjoncture économique au Canada et aux États-Unis a également un fort impact sur le trafic international, notamment les véhicules commerciaux qui doivent payer des droits de péage beaucoup plus élevés. Les conditions économiques varient moins au fil des saisons, mais dépendent davantage des conséquences du contexte économique de chaque pays. Encore une fois, la COVID-19 a eu un impact important sur les volumes de trafic commercial depuis le début de la pandémie.

Quant aux charges, la SPFL assume d'importants frais 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'exercice financier. Les charges prévues peuvent varier selon les conditions climatiques, surtout au cours du troisième trimestre, avec l'arrivée de l'hiver. On estime que les charges d'exploitation et d'administration varient peu au fil des saisons.

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

PRODUITS ET FINANCEMENT PUBLIC (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	POUR LE TRIMESTRE SE TERMINANT AU			POUR LES SIX MOIS SE TERMINANT AU		
	30 sept. 2021 (non audités)	30 sept. 2020 (non audités)	Écart	30 sept. 2021 (non audités)	30 sept. 2020 (non audités)	Écart
Péages	6 216	5 528	688	12 290	9 526	2 764
Pont international des Mille-Îles	1 328	1 084	244	2 408	1 878	530
Contrats de location et permis	442	304	138	807	635	172
Intérêts	12	73	(61)	22	165	(143)
Gains de placements	(12)	11	(23)	(12)	423	(435)
Autres	63	100	(37)	114	189	(75)
TOTAL DES PRODUITS	8 049	7 100	949	15 629	12 816	2 813
FINANCEMENT PUBLIC	4 821	1 276	3 545	10 362	2 438	7 924

Péage et pont international des Mille-Îles — Le volume de trafic, le taux de change par rapport au dollar américain ainsi que les modifications aux droits de péage ont des répercussions sur les produits du péage. Les produits ont augmenté par rapport à l'exercice précédent en raison d'une augmentation relative du volume global du trafic.



Résultats d'exploitation (Suite)

VOLUMES DE TRAFIC

Au cours du deuxième trimestre de 2021-2022, les volumes totaux de trafic commercial et de véhicules de tourisme ont respectivement augmenté de 5 % et de 36 % par rapport au deuxième trimestre de 2020-2021. Le volume de trafic commercial par pont a varié d'une diminution de 4 % à une augmentation de 12 % tandis que le trafic des véhicules de tourisme par pont a varié d'une augmentation entre 21 % à 143 %. D'un exercice à l'autre, les volumes totaux de trafic commercial et de véhicules de tourisme ont augmenté de 20 % et de 35 % respectivement. Il convient de noter que les volumes de trafic commercial étaient au niveau historique le plus bas au cours du premier trimestre de 2020-2021, car c'était le début de la pandémie. Les volumes de trafic commercial au cours de l'année précédente ont finalement rebondi. Bien que les volumes de véhicules de tourisme aient augmenté en raison de l'assouplissement des restrictions d'entrée au Canada en août, le volume de passages demeure 15 % par rapport aux niveaux pré-pandémie.

Étant donné que le trafic commercial aux ponts internationaux de Sault Ste. Marie et de la voie maritime ne représente habituellement que 5 % des volumes de trafic, ces activités ont été considérablement perturbées par les restrictions de déplacement non essentiel en raison de la COVID-19. La situation au pont international de la voie maritime est aggravée par l'obligation de maintenir ses niveaux d'exploitation habituels pour permettre à plus de 70 % des voyageurs habituellement exemptés de péage qui dépendent du pont d'avoir accès aux fournisseurs de services alimentaires et médicaux nécessaires.

Pour le pont international des Mille-Îles, les véhicules commerciaux représentent habituellement environ 20 % des usagers du pont, et la construction en cours de nouvelles installations douanières et de protection à la frontière des États-Unis sur l'île de Wellesley a contribué avec une source vitale de liquidités. Malgré ces avantages, l'industrie du tourisme transfrontalier dans cette région, normalement vigoureuse, a été considérablement touchée par les restrictions courantes imposées à la frontière.

Au sein du portefeuille, le pont Blue Water est particulièrement bien placé pour faire face aux conséquences de cette pandémie. En tant que deuxième poste frontalier commercial le plus fréquenté du Canada, il bénéficie d'une base d'utilisateurs composée de 35 % à 40 % de véhicules commerciaux. Au début, la pandémie a causé d'importantes diminutions des volumes de trafic commercial, mais les tendances commerciales se situent à nouveau dans la fourchette des valeurs saisonnières et annuelles prévues.

TAUX DE CHANGE DU DOLLAR CANADIEN PAR RAPPORT AU TAUX DE CHANGE AMÉRICAIN

Le taux de change pour le deuxième trimestre de 2021-2022 s'est élevé à 1,26 en moyenne, alors que le taux de change pour le deuxième trimestre de 2020-2021 s'élevait à 1,39. La SPFL examine la parité des taux de change à ses ponts pour s'assurer que les taux sont équitables dans les deux devises, et elle peut rajuster les taux afin de minimiser toute perte de devises sur les produits du péage.



Résultats d'exploitation (suite)

CHANGEMENTS DANS LES DROITS DE PÉAGE

Les droits de péage ont été révisés aux ponts de Sault Ste. Marie et de Cornwall au avril 2019. Les droits de péage ont été révisés aux ponts de Point Edward et de Lansdowne au 1er avril 2021.

Contrats de location et permis – Habituellement, les contrats de location les plus importants sont pour les boutiques hors taxes de Point Edward, du pont des Mille-Îles et de Sault Ste. Marie. Dans tous ces cas, la majeure partie des produits de location de la SPFL sont prélevés directement sur le prix des articles vendus. En raison des restrictions de déplacement transfrontalier, les boutiques hors taxes ont généré des revenus minimes.

Intérêt et gain de placements – Compte tenu de la diminution des produits de péage, presque tous les placements ont été rachetés avant le 31 mars 2021.

Financement public – Le financement public comptabilisé dans les produits consiste en l'amortissement du financement d'immobilisations reporté d'un montant de 1 M\$ pour le deuxième trimestre de 2021-2022 (0,9 M\$ pour le deuxième trimestre de 2020-2021) et de 3,8 M\$ pour le deuxième trimestre de 2021-2022 relativement à l'exploitation des quatre ponts (0,4 M\$ pour le deuxième trimestre de 2020-2021 relativement à l'exploitation du pont international de la voie maritime). Depuis le début de l'exercice, l'amortissement du financement d'immobilisations reporté et du financement public de l'exploitation s'élève respectivement à 2 M\$ et 8,3 M\$ (1,8 M\$ et 0,7 M\$ respectivement en 2020-2021). La section faisant état de l'utilisation des crédits parlementaires ci-dessous offre plus de détails à cet effet.

CHARGES D'EXPLOITATION ET D'INTÉRÊTS (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	POUR LE TRIMESTRE SE TERMINANT AU			POUR LES SIX MOIS SE TERMINANT AU		
	30 sept. 2021 (non audités)	30 sept. 2020 (non audités)	Écart	30 sept. 2021 (non audités)	30 sept. 2020 (non audités)	Écart
Fonctionnement	2 448	1 793	655	5 021	3 877	1 144
Pont international des Mille-Îles	1 494	1 332	162	2 855	2 963	(108)
Entretien	3 561	3 565	(4)	7 020	6 849	171
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	1 767	1 815	(48)	3 748	3 739	9
Administration	1 751	1 672	79	3 738	3 508	230
Charge d'exploitation de la CPIVM	194	179	15	348	321	27
TOTAL DES CHARGES	11 215	10 356	859	22 730	21 257	1 473
CHARGES D'INTÉRÊT	741	862	(121)	1 549	1 765	(216)

La CPIVM a obtenu un financement public pour maintenir ses activités cette année. Historiquement, la SPFL comptabilise 50 % des produits et des charges du pont international de la voie maritime conformément aux accords internationaux. En raison de la COVID-19 toutefois, la part résiduelle de 50 % du déficit est financée par le financement public et est par conséquent comprise dans les charges.

L'état intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global présente les charges d'exploitation par fonction, ce qui représente la façon dont la direction surveille ses charges à l'interne par rapport aux budgets.

Résultats d'exploitation (suite)

Exploitation — Les charges d'exploitation sont liées à la perception des produits du péage, à la sécurité et à la gestion du trafic. L'augmentation des charges est principalement liée à une augmentation de la charge d'amortissement pour une génératrice de secours qui sera remplacée au cours du troisième trimestre.

Pont international des Mille-Îles — Les charges représentent la part des charges de la SPFL selon l'accord international sur le pont des Mille-Îles. L'exploitant du pont a mis en œuvre des stratégies d'économies qui ont entraîné des charges moindres pour le premier semestre de 2021-2022 par rapport au premier semestre de 2020-2021.

Entretien — Les charges liées à l'entretien ont trait à l'entretien, à la maintenance et à la réparation des actifs de la SPFL. L'augmentation des coûts d'entretien est principalement liée à une augmentation de la charge d'amortissement. Le deuxième trimestre de 2021-2022 est semblable au deuxième trimestre de 2020-2021.

ASFC et ACIA — La SPFL est tenue de fournir à l'ASFC et à l'ACIA des installations et certains services d'entretien connexes à certains postes frontaliers, et elle ne tire aucun produit de ces installations et services. Le premier semestre de 2021-2022 est semblable au premier semestre de 2020-2021.

Administration — Les charges administratives sont liées à la gestion et à la supervision des activités de chacun des ponts et de la Société. La partie importante de l'augmentation des charges au premier trimestre de 2021-2022 est liée à la comptabilisation initiale des charges pour les avantages sociaux futurs. Le deuxième trimestre de 2021-2022 est semblable au deuxième trimestre de 2020-2021.

Charges d'intérêts — Au fur et à mesure que la SPFL effectue des paiements réguliers sur ses emprunts bancaires et ses obligations à payer, les charges d'intérêts diminuent. Des économies supplémentaires sur les charges d'intérêts sont également réalisées au fur et à mesure que les emprunts bancaires sont remboursés à échéance.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	30 sept. 2021 (non audités)	31 mars. 2021 (audités)	Écart
Actif			
Actifs financiers	7 989	6 763	1 226
Actifs non financiers	373 408	381 387	(7 979)
Total de l'actif	381 397	388 150	(6 753)
Passif			
Passifs courants	15 908	20 485	(4 577)
Passifs non courants	144 247	148 144	(3 897)
Total du passif	160 155	168 629	(8 474)
Total des capitaux propres	221 242	219 521	1 721

Actifs financiers — Les actifs financiers comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements et les créances. Au début de la pandémie de COVID-19 en mars 2020, la SPFL disposait d'un important solde de trésorerie et de placements s'élevant à 27 M\$, ce qui a permis à la SPFL de poursuivre ses activités pendant la majeure partie de l'exercice

Résultats d'exploitation (suite)

financier de 2020-2021 à trois de ses quatre ponts sans avoir besoin de financement public (la SPFL a obtenu un accès à un fonds d'urgence pour toute l'année au pont international de la voie maritime). Tandis que les restrictions se poursuivaient, les produits et les réserves de trésorerie de la SPFL diminuaient considérablement. La Société a obtenu l'accès à des fonds publics d'urgence pouvant atteindre 18,5 M\$ pour l'exercice financier 2021-2022 afin de favoriser la continuité des activités aux quatre ponts. De ce montant garanti, 11,3 M\$ devraient être utilisés d'ici la fin de l'exercice (2,6 M\$ pour les acquisitions d'immobilisations et 8,7 M\$ pour l'exploitation). Ces fonds d'urgence aideront la SPFL à assurer la poursuite de ses activités.

Actifs non financiers – Les actifs non financiers se composent principalement d'immobilisations corporelles et d'immeubles de placement, ainsi que des charges payées d'avance, d'immobilisations incorporelles et de mesures incitatives à la location. Un montant de 1,5 M\$ en primes d'assurance et paiements versés en remplacement d'impôts payés d'avance a été utilisé au cours du premier trimestre de 2021-2022. L'achat d'immobilisations corporelles s'élève seulement à 3,6 M\$, alors que des charges d'amortissement de 10 M\$ ont été comptabilisées.

Passifs courants – Au cours du premier semestre, les passifs courants ont diminué de 4,6 M\$, principalement en raison du calendrier des créances clients et autres débiteurs, des paiements de la dette ainsi que du reclassement du financement public reporté lié à l'exploitation dans le résultat net.

Passifs à long terme – Les obligations à payer ont diminué de 3,1 M\$ depuis le 31 mars 2021, en raison d'un versement semestriel. Le solde net de financement public reporté a diminué de 0,9 M\$.

Rendement financier par rapport au plan d'entreprise

Le plan d'entreprise de 2021-2022 à 2025-2026 n'a pas été approuvé. En conséquence, les résultats financiers par rapport au plan d'entreprise n'ont pas été inclus dans le présent rapport trimestriel.

Présentation de l'information sur l'utilisation des crédits

Dans le cadre de la *Loi de crédits de 2021-2022* (approvisionnement intégral pour le budget principal des charges) qui a été adoptée comme loi par la Chambre des communes le 17 juin 2021, un montant de 18,5 M\$ a été accordé à la SPFL en vertu du crédit No 1. De ce montant, la SPFL a utilisé 7,8 M\$ pour le premier semestre de 2021-2022 (0,9 M\$ pour l'acquisition d'immobilisations et 6,9 M\$ pour l'exploitation).



États Financiers Intermédiaires Consolidés Condensés Non Audités de la SPFL

Pour la période de six mois se terminant le 30 septembre 2021

Les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL ont été préparés par la direction, révisés par le comité de finance et d'audit, puis 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.

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 justes 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, à la norme IFRS IAS 34 *Information financière intermédiaire*, 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 contient le présent rapport financier intermédiaire soit conforme, là où il y a lieu, aux états financiers consolidés condensés non audités.

La Société des ponts fédéraux Limitée a terminé la consolidation des états financiers intermédiaires consolidés non audités, 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 auditée 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 activités et de trésorerie de la Société 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 la trésorerie de la Société à la date et pour les périodes indiquées dans les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités.



Natalie Kinloch
Première dirigeante



Richard Iglinski
Dirigeant principal des finances

Ottawa, Canada
25 novembre 2021

État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière La Société des ponts fédéraux Limitée

État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière au 30 septembre 2021

(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	30 sept. 2021 (non audités)	31 mars 2021 (audités)
		\$	\$
Actif			
<i>Actifs courants</i>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		6 772	5 020
Placements		260	248
Clients et autres débiteurs		957	1 495
Charges payées d'avance		1 310	2 834
Total des actifs courants		9 299	9 597
<i>Actifs non courants</i>			
Immobilisations corporelles	6	353 433	360 216
Immeubles de placement		18 405	18 083
Immobilisations incorporelles		73	61
Incitatif à la location du bailleur		187	193
Total des actifs non courants		372 098	378 553
Total de l'actif		381 397	388 150
Passif			
<i>Passifs courants</i>			
Fournisseurs et autres créditeurs		1 454	2 065
Avantages du personnel		1 215	1 131
Retenues de garantie		307	337
Produits différés		2 479	2 462
Emprunts à payer		-	2 542
Obligations à payer		6 109	5 914
Passif associé aux contrats de location		219	189
Financement public reporté		4 125	5 845
Total des passifs courants		15 908	20 485
<i>Passifs non courants</i>			
Produits différés		1 139	1 214
Obligations à payer		37 302	40 406
Passif associé aux contrats de location		1 018	1 119
Financement public reporté		96 198	97 025
Avantages du personnel		8 590	8 380
Total des passifs non courants		144 247	148 144
Capitaux propres			
Capital social – deux actions sans valeur nominale		-	-
Bénéfices non distribués		221 241	219 529
Cumul des autres éléments du résultat global		1	(8)
Total des capitaux propres		221 242	219 521
Total des capitaux propres et du passif		381 397	388 150

État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global

La Société des ponts fédéraux Limitée

État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global pour les trois et six mois se terminant le 30 septembre 2021 (en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Six mois se terminant le	
	30 sept. 2021 (non audités)	30 sept. 2020 (non audités)	30 sept. 2021 (non audités)	30 sept. 2020 (non audités)
	\$	\$	\$	\$
Produits		(*ajustés)		(*ajustés)
Péages et services	6 216	5 528	12 290	9 526
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	1 328	1 084	2 408	1 878
Contrats de location et permis	442	304	807	635
Intérêts	12	73	22	165
Gains de placements	(12)	11	(12)	423
Autres	63	100	114	189
Total des produits	8 049	7 100	15 629	12 816
Charges				
Fonctionnement	2 448	1 793	5 021	3 877
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 494	1 332	2 855	2 963
Entretien	3 561	3 565	7 020	6 849
Agence des services frontaliers du Canada et Agence canadienne d'inspection des aliments	1 767	1 815	3 748	3 739
Administration	1 751	1 672	3 738	3 508
Financement supplémentaire des charges d'exploitation de la CPIVM	194	179	348	321
Total des charges	11 215	10 356	22 730	21 257
Perte d'exploitation avant le financement public	(3 166)	(3 256)	(7 101)	(8 441)
Financement gouvernemental				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	998	876	2 046	1 752
Financement gouvernemental lié aux charges	3 823	400	8 316	686
Total du financement gouvernemental	4 821	1 276	10 362	2 438
Éléments hors exploitation				
Charges d'intérêts	(741)	(862)	(1 549)	(1 765)
Total du résultat hors exploitation	(741)	(862)	(1 549)	(1 765)
Résultat net (Perte nette)	914	(2 842)	1 712	(7 768)
Autres éléments du résultat global				
Éléments qui pourraient être reclassés ultérieurement en résultat net				
Gain (perte) de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	(4)	15	(3)	496
Perte (profit) cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	9	(11)	12	(423)
Total des autres éléments du résultat global	5	4	9	73
Total du résultat global de la période	919	(2 838)	1 721	(7 695)

* Afin de respecter la présentation des états financiers consolidés, le financement supplémentaire des charges d'exploitation de la CPIVM est inclus dans un seul poste de charges contrairement à ce qui était indiqué dans la présentation précédente où l'intégralité des produits et des charges de la CPIVM était comptabilisée.

État intermédiaire consolidé condensé non audité des variations des capitaux propres La Société des ponts fédéraux Limitée

État intermédiaire consolidé condensé non audité des variations des capitaux propres pour les six mois se terminant le 30 septembre 2021 (en milliers de dollars canadiens)

	Bénéfices non distribués (non audités)	Cumul des autres éléments du résultat global (non audités)	Total (non audités)
	\$	\$	\$
Solde au 1 avril 2020	234 525	551	235 076
<i>Total du bénéfice global</i>			
Perte nette	(7 768)	-	(7 768)
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Gain de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	496	496
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	(423)	(423)
Total des autres éléments du résultat global	-	73	73
Total du résultat global	(7 768)	73	(7 695)
Solde au 30 septembre 2020	226 757	624	227 381
Solde au 1er avril 2021	219 529	(8)	219 521
<i>Total du bénéfice global</i>			
Résultat net	1 712	-	1 712
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Perte de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	(3)	(3)
Perte cumulée reclassée en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	12	12
Total des autres éléments du résultat global	-	9	9
Total du résultat global	1 712	9	1 721
Solde au 30 septembre 2021	221 241	1	221 242

État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie La Société des ponts fédéraux Limitée

État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie pour les six mois se terminant le 30 septembre 2021 (en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Six mois se terminant le	
	30 sept. 2021	30 sept. 2020	30 sept. 2021	30 sept. 2020
	(non audités)	(non audités)	(non audités)	(non audités)
	\$	\$	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation				
Bénéfice net	914	(2 842)	1 712	(7 768)
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	(998)	(876)	(2 046)	(1 752)
Amortissement des immobilisations corporelles	4 719	4 235	9 683	8 502
Amortissement des immobilisations incorporelles	7	5	12	9
Amortissement des immeubles de placement	179	174	353	348
(Gain) Perte à la cession d'actifs	(3)	3	-	3
Variation des avantages du personnel	(126)	(434)	294	158
	4 692	265	10 008	(500)
Variations du fonds de roulement :				
Clients et autres débiteurs	(290)	801	538	506
Incitatif à la location du bailleur	3	3	6	5
Charges payées d'avance	778	13	1 524	(356)
Fournisseurs et autres créditeurs	994	494	(611)	74
Provisions	14	302	(30)	445
Retenues de garantie	(708)	-	(1 401)	-
Produits différés	(19)	(2)	(58)	(26)
	772	1 611	(32)	648
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	5 464	1 876	9 976	148
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement				
Paiements au titre d'immobilisations corporelles	(1 153)	(3 716)	(3 094)	(5 373)
Paiements au titre d'immeubles de placement	(481)	-	(481)	-
Paiements au titre d'immobilisations incorporelles	(24)	-	(24)	-
Financement public lié aux acquisitions d'immobilisations corporelles reçu	900	14	900	14
Produit de la vente d'immobilisations corporelles	-	-	-	-
Produit de la vente de placements	30	2 432	38	10 988
Achats de placements	(17)	(1 062)	(41)	(2 308)
Flux de trésorerie nets provenant (affectés) des activités d'investissement	(745)	(2 332)	(2 702)	3 321
Flux de trésorerie liés aux activités de financement				
Remboursement d'emprunts	(2 504)	(33)	(2 542)	(65)
Remboursement des obligations	-	(2 724)	(2 909)	(2 724)
Remboursement du passif associé aux contrats de location	(34)	(97)	(71)	(133)
Flux de trésorerie nets affectés des activités de financement	(2 538)	(2 854)	(5 522)	(2 922)
Augmentation (Diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	2 181	(3 310)	1 752	547
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	4 591	11 239	5 020	7 382
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	6 772	7 929	6 772	7 929

Sélection de 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 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. Cela s'est fait conformément aux autorisations prévues par la *Loi no 2 sur le plan d'action économique de 2013*. La dernière fusion prévue par cette loi, avec la filiale en propriété exclusive de la Société, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (la « CPIVM »), n'a pas encore été réalisée.

Les principales activités de la Société sont la propriété 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 CPIVM, exploite le pont international de la voie maritime à Cornwall en tant qu'entreprise commune selon un accord intervenu entre la Société, le propriétaire canadien, et la Great Lakes Seaway Development Corporation (la « GLS »), 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 « SSMBA »), 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 reliant Point Edward en Ontario à Port Huron au Michigan, la Société détient et exploite la partie canadienne du pont. La partie américaine du pont est détenue et exploitée par le MDOT.

En vertu du décret C.P. 2015-31 daté du 26 janvier 2015, la Société s'est fait 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, de meubler et d'entretenir, à ses frais, les locaux et autres installations nécessaires pour les douanes et pour l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Une disposition semblable de la *Loi sur la protection des végétaux* prévoit le même soutien pour les installations de l'ACIA aux postes frontaliers. 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.

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

2. BASE DE PRÉSENTATION ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la Société ont été préparés selon la Norme internationale d'information financière 34 (IAS 34) et ne comprennent pas toute



Sélection de notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités (suite)

l'information nécessaire pour les états financiers consolidés annuels complets. Les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités doivent être lus conjointement avec les états financiers consolidés audités annuels de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2021. Ces états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités suivent les mêmes politiques et méthodes comptables, comme déclarer à la note 2 des états financiers consolidés vérifiés de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2021.

3. TENDANCES SAISONNIÈRES

La circulation sur les ponts du portefeuille de la SPFL a traditionnellement connu des variations saisonnières. En ce qui concerne les produits, on observe un nombre accru de passages durant la période allant de mai à octobre. De novembre à avril, le nombre de passages est toujours moindre, d'où la baisse des produits de péage. Cette tendance de la demande découle principalement de la présence des touristes, d'une météo favorable et de la préférence des voyageurs à se déplacer entre la fin du printemps et le début de l'automne. Toutefois, depuis le 1er avril 2020, les produits sont nettement inférieurs en raison des restrictions à la frontière mises en œuvre pour ralentir la propagation de la COVID-19, ce qui élimine presque tout le tourisme.

La conjoncture économique au Canada et aux États-Unis a également un fort impact sur le trafic international, notamment les véhicules commerciaux qui doivent payer des droits de péage beaucoup plus élevés. Les conditions économiques varient moins au fil des saisons, mais dépendent davantage des conséquences du contexte économique de chaque pays. Encore une fois, les volumes de trafic commercial sont particulièrement touchés par la pandémie de COVID-19.

Quant aux charges, la SPFL assume d'importants frais 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'exercice financier. Les charges prévues peuvent varier selon les conditions climatiques, surtout au cours du troisième trimestre, avec l'arrivée de l'hiver. On estime que les charges d'exploitation et d'administration varient peu au fil des saisons.

4. UTILISATION DE JUGEMENTS ET D'ESTIMATIONS

La préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités en conformité avec les normes IFRS oblige la direction à émettre des jugements, à faire des estimations et à formuler des hypothèses sur les valeurs comptables des actifs et des passifs pouvant avoir une incidence importante sur les montants comptabilisés dans les états financiers consolidés. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Lorsque c'est le cas, l'incidence est comptabilisée dans des trimestres subséquents. Les jugements et estimations d'importance au 30 septembre 2021 sont compatibles avec ceux communiqués dans la note 4 des états financiers consolidés vérifiés de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2021.

5. MODIFICATIONS FUTURES DES MÉTHODES COMPTABLES

Au cours de la période de six mois, aucune nouvelle norme ou aucun nouvel amendement n'ont été émis par le conseil sur les normes internationales d'information financière (ISAB) pouvant avoir eu une incidence future sur la Société, sauf ceux communiqués dans la note 5 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2021.

Sélection de notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités (suite)

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coûts	Véhicules				Actif au titre			Total
	Terrains	Ponts et routes	et matériel	Bâtiments	Améliorations d'immeubles	du droit d'utilisation	Projets en cours	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Solde au 1er avril 2020	14 810	269 671	33 498	144 098	31 223	1 622	2 739	497 661
Ajouts	27	69	1 114	54	278	4	11 365	12 911
Cessions	-	(556)	(2 661)	(93)	(2 775)	-	-	(6 085)
Transferts	-	-	389	356	7 241	-	(7 986)	-
Solde au 31 mars 2021	14 837	269 184	32 340	144 415	35 967	1 626	6 118	504 487
Ajouts	-	25	73	-	-	23	2 973	3 094
Cessions	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	-	-	948	135	408	-	(1 685)	(194)
Solde au 30 sept. 2021	14 837	269 209	33 361	144 550	36 375	1 649	7 406	507 387

Cumulé Amortissement	Véhicules				Actif au titre			Total
	Terrains	Ponts et routes	et matériel	Bâtiments	Améliorations d'immeubles	du droit d'utilisation	Projets en cours	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Solde au 1er avril 2020	-	72 579	16 617	27 866	15 681	210	-	132 953
Éliminé à la cession d'actifs	-	(546)	(2 657)	(93)	(2 775)	-	-	(6 071)
Amortissement	-	9 866	1 992	4 103	1 218	210	-	17 389
Solde au 31 mars 2021	-	81 899	15 952	31 876	14 124	420	-	144 271
Éliminé à la cession d'actifs	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortissement	-	4 907	1 905	2 045	720	106	-	9 683
Solde au 30 sept. 2021	-	86 806	17 857	33 921	14 844	526	-	153 954
Valeur comptable nette, 30 sept. 2021	14 837	182 403	15 504	110 629	21 531	1 123	7 406	353 433
Valeur comptable nette, 31 mars 2021	14 837	187 285	16 388	112 539	21 843	1 206	6 118	360 216

Sélection de notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités (suite)

7. INSTRUMENTS FINANCIERS

Juste valeur

La juste valeur des créances clients et autres débiteurs, des dettes fournisseurs et autres créditeurs, des retenues de garantie, de la partie à court terme des emprunts à payer et de la partie à court terme des obligations à payer se rapproche de leur valeur comptable en raison de la nature à court terme de ces instruments.

De plus, aux fins de la présentation de l'information financière, les évaluations de la juste valeur sont divisées en trois catégories, soit les niveaux 1, 2 ou 3, selon le degré d'observabilité des données servant à évaluer la juste valeur et leur importance pour l'évaluation de la juste valeur dans son intégralité. Les niveaux sont décrits ci-après :

- les données d'intrants de niveau 1 s'entendent des cours (non rajustés) auxquels l'entité peut avoir accès à la date d'évaluation, sur des marchés actifs, pour des actifs ou des passifs identiques;
- les données d'intrants de niveau 2 sont des données concernant l'actif ou le passif, autres que les cours du marché compris dans les données d'entrée de niveau 1, observables directement ou indirectement;
- les données d'entrée de niveau 3 sont des données non observables concernant l'actif ou le passif.

Le tableau suivant présente la valeur comptable ainsi que la juste valeur des actifs et des passifs financiers restants de la Société :

Au 30 sept	2021		
	Valeur	Coût	Niveau
	\$	\$	
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	260	260	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Obligations à payer	49 253	43 411	Niveau 2
Au 31 mars	2021		
	Valeur	Coût	Niveau
	\$	\$	
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	248	248	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Emprunts à payer	2 563	2 542	Niveau 2
Obligations à payer	54 322	46 320	Niveau 2