



FEDERAL BRIDGE CORPORATION  
SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX

**RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL**

**3<sup>e</sup> TRIMESTRE (T3) — NON AUDITÉ**

**Pour les neuf mois se terminant le 31 décembre 2021**

## Table des matières

1.0	Introduction .....	2
1.1	Déclarations prospectives .....	2
1.2	Importance relative .....	2
2.0	Profil de l'entreprise.....	2
2.1	Mandat .....	3
2.2	Perspectives .....	3
2.3	Changements importants .....	4
3.0	Gestion des risques .....	5
4.0	Résultats trimestriels.....	6
4.1	Résultats d'exploitation .....	6
4.2	Rendement financier par rapport au plan d'entreprise .....	10
4.3	Présentation de l'information sur l'utilisation des crédits .....	11
5.0	États financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL.....	12
5.1	Déclaration de responsabilité de la direction .....	13
5.2	État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière.....	14
5.3	État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global .....	14
5.4	État intermédiaire consolidé condensé non audité des capitaux propres .....	15
5.5	État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie.....	17
5.6	Sélection de notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. ....	18

## 1.0 INTRODUCTION

Le présent rapport financier trimestriel 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 neuf mois se terminant le 31 décembre 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.

### 1.1 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.

### 1.2 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.

## 2.0 PROFIL DE L'ENTREPRISE

La SPFL est une société d'État 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.

## 2.1 Mandat

Le mandat de la SPFL consiste à fournir le plus haut niveau d'intendance de sorte que ses ponts internationaux et structures connexes 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.

## 2.2 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** — Les travaux de remplacement des échafaudages roulants pour le pont du chenal sud se poursuivent. 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 trimestre.
- c) **Point Edward** — Au cours du trimestre, des travaux ont été réalisés pour le remplacement de la génératrice de secours, l'installation de panneaux de signalisation à messages variables, l'installation de nouvelles barrières au bâtiment de l'entretien et la conception d'un nouveau système de perception des droits de péage.
- d) **Sault Ste. Marie** — Il n'y a eu aucun projet de construction d'importance au cours du trimestre.

### 2.3 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. Le Canada a annoncé qu'à compter d'août 2021, les Américains entièrement vaccinés étaient autorisés à entrer au Canada, sous certaines conditions, et les États-Unis ont annoncé qu'à compter de novembre les Canadiens entièrement vaccinés étaient autorisés à entrer aux États-Unis. Les stipulations évoluent constamment en ce qui concerne le trafic transfrontalier. Par exemple, l'élimination de l'obligation de passer un test PCR pour les Canadiens séjournant aux États-Unis moins de 72 heures, annoncée à la fin novembre, a été révoquée trois semaines plus tard. Les États-Unis et le Canada ont tous les deux annoncé qu'à compter de janvier 2022, la plupart des fournisseurs de services essentiels, y compris les conducteurs de camion auparavant exemptés des exigences d'entrée, devaient désormais être entièrement vaccinés pour être autorisés à entrer au Canada et aux États-Unis. Le 15 décembre 2021, le gouvernement du Canada a émis un avertissement demandant d'éviter les voyages non essentiels à l'extérieur du Canada, quel que soit le statut vaccinal.

En décembre 2021, madame Karen Hill a remis sa démission à titre d'administratrice au sein du Conseil d'administration de la SPFL. Le poste est vacant et est actuellement le seul poste à pourvoir. Le mandat de madame Hill devait se terminer le 31 janvier 2023.

### 3.0 GESTION DES RISQUES

#### PROFIL DE RISQUE DE LA SOCIÉTÉ

Conformément aux pratiques exemplaires en matière de gestion, la SPFL actualise sa Politique de gestion des risques de façon continue, en déterminant et en tenant compte de tout changement contextuel. 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 troisième trimestre, les risques concernant les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) ont été ajoutés à l'évaluation, et sont considérés comme étant des risques faibles. La SPFL réoriente ses méthodes pour tenir compte du concept d'enjeux ESG, trois domaines permettant de mesurer le rendement en matière d'éthique et de durabilité. En tant qu'organisme public, la SPFL a déjà intégré de nombreux thèmes clés des enjeux ESG dans sa stratégie, ses activités et ses rapports, même s'ils n'étaient pas indiqués comme tels auparavant.

#### 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, puis à deux reprises en novembre, le nombre de passages n'a augmenté que de 10 %, ce qui représente moins de 30 % des volumes observés avant la pandémie. 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 le nombre de passages transfrontaliers faisant l'objet d'une exemption de péage imposée par la Couronne demeure élevé. 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.

Le niveau global de la dette de la Société devrait diminuer à mesure qu'elle effectue ses versements semestriels pour s'acquitter de ses obligations. La SPFL a commencé l'année avec une dette impayée. Sa stratégie consiste à rembourser les prêts à mesure qu'ils arrivent à échéance, tout en maintenant 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

1<sup>er</sup> 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\$. L'emprunt de 10 M\$ devrait être utilisé 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 1<sup>er</sup> avril 2021. 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 1<sup>er</sup> 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'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ainsi qu'à l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), 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 (CBSA) 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 davantage à la viabilité financière de ces installations.

#### **4.0 RÉSULTATS TRIMESTRIELS**

##### **4.1 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 1<sup>er</sup> 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 neuf mois se terminant au		
	31 dec. 2021 (non audités)	31 dec. 2020 (non audités)	Écart	31 dec. 2021 (non audités)	31 dec. 2020 (non audités)	Écart
Péages	6 479	5 561	918	18 769	15 087	3 682
Pont international des Mille-Îles	1 109	979	130	3 517	2 857	660
Contrats de location et permis	518	387	131	1 325	1 022	303
Intérêts	9	64	( 55)	31	229	( 198)
Gains de placements	( 1)	267	( 268)	( 13)	690	( 703)
Autres	32	( 79)	111	146	110	36
<b>Total des produits</b>	<b>8 146</b>	<b>7 179</b>	<b>967</b>	<b>23 775</b>	<b>19 995</b>	<b>3 780</b>
<b>Financement public</b>	<b>4 424</b>	<b>1 500</b>	<b>2 924</b>	<b>14 786</b>	<b>3 938</b>	<b>10 848</b>

*Péage et pont international des Mille-Îles* — En général, les volumes 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. Depuis avril 2020, les restrictions de déplacement transfrontalier ont eu d'importantes répercussions sur les produits tirés du péage. Les produits ont toutefois augmenté par rapport à l'exercice précédent en raison d'une augmentation relative du volume global du trafic.

### Volumes de trafic

Le trafic comptabilisé au troisième trimestre a continué d'être touché par les restrictions à la frontière canado-américaine, lesquelles ne risquent pas d'être levées que tard en 2022, ou même plus tard. Au cours du troisième trimestre de 2021-2022, les volumes totaux de trafic commercial et de trafic touristique ont respectivement augmenté de 2 % et de 99 % par rapport au troisième trimestre de 2020-2021. Le volume de trafic commercial par pont a varié de -8 % à 4 % tandis que le trafic touristique par pont a varié de 56 % à 319 %. D'un exercice à l'autre, les volumes totaux de trafic commercial et touristique ont diminué de 13 % et de 52 % respectivement. Les volumes de trafic commercial de l'année précédente ont fini par rebondir après un premier coup dur. Les volumes de trafic touristique restent toutefois nettement inférieurs à la normale, malgré une réouverture limitée des frontières. Avec des restrictions à la frontière pour les déplacements non essentiels, le nombre de passages représente toujours environ 25 % du volume précédant la 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 plus de 70 % des voyageurs habituellement exemptés de péage par la Couronne, lesquels dépendent du pont pour 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 troisième trimestre de 2021-2022 s'est élevé à 1,26 en moyenne, alors que le taux de change pour le troisième trimestre de 2020-2021 s'élevait à 1,30. 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.

### Changements dans les droits de péage

Les droits de péage ont été rajustés aux ponts de Sault Ste. Marie et de Cornwall au 1<sup>er</sup> avril 2019. Les droits de péage ont été révisés aux ponts de Point Edward et de Lansdowne au 1<sup>er</sup> 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.

*Intérêts 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 0,9 M\$ pour le troisième trimestre de 2021-2022 (0,9 M\$ pour le troisième trimestre de 2020-2021) et de 3,6 M\$ pour le troisième trimestre de 2021-2022 relativement à l'exploitation des quatre ponts (0,6 M\$ pour le troisième 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 pour l'exploitation s'élève respectivement à 2,9 M\$ et 11,9 M\$ (2,6 M\$ et 1,3 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 neuf mois se terminant au		
	31 dec. 2021 (non audités)	31 dec. 2020 (non audités)	Écart	31 dec. 2021 (non audités)	31 dec. 2020 (non audités)	Écart
Fonctionnement	2 097	1 857	240	7 118	5 734	1 384
Pont international des Mille-Îles	1 315	1 640	( 325)	4 170	4 603	( 433)
Entretien	3 579	3 561	18	10 599	10 410	189
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	1 853	1 896	( 43)	5 601	5 635	( 34)
Administration	1 738	1 673	65	5 476	5 181	295
Charge d'exploitation de la CPIVM	243	313	( 70)	591	634	( 43)
<b>Total des charges</b>	<b>10 825</b>	<b>10 940</b>	<b>( 115)</b>	<b>33 555</b>	<b>32 197</b>	<b>1 358</b>
<b>Charges d'intérêt</b>	<b>728</b>	<b>857</b>	<b>( 129)</b>	<b>2 277</b>	<b>2 622</b>	<b>( 345)</b>

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, l'autre moitié du déficit est financée par le gouvernement du Canada 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.

*Exploitation* — Les charges d'exploitation sont liées à la perception des produits du péage, à la sécurité et à la gestion du trafic. Pour le troisième trimestre, la moitié de l'augmentation est liée à l'embauche de personnel supplémentaire aux postes de péage par rapport à l'année précédente, le reste étant attribuable à divers achats d'articles pour les activités de péage. Depuis le début de l'exercice, l'augmentation des charges est principalement liée à une augmentation de la charge d'amortissement pour une génératrice de secours qui sera remplacée au quatrième trimestre.

*Pont international des Mille-Îles* — Ces charges représentent la part des charges de la SPFL selon l'accord international sur le pont des Mille-Îles. À l'exception de diverses stratégies d'économies que l'exploitant du pont a mises en place, la baisse du taux de change a également contribué à réduire les charges engagées et déclarées (en dollars américains).

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

*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. Les trois premiers trimestres de 2021-2022 sont semblables aux trois premiers trimestres 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. Le troisième trimestre de 2021-2022 est semblable au troisième trimestre de 2020-2021. Depuis le début de l'exercice, une importante part de l'augmentation des charges au premier trimestre de 2021-2022 est liée à la comptabilisation initiale des charges pour les avantages sociaux futurs.

*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)			
	31 dec.	31 mars	
	2021	2021	
	(non audités)	(audités)	Écart
<b>Actif</b>			
Actifs financiers	6 634	6 763	( 129)
Actifs non financiers	370 429	381 387	(10 958)
<b>Total de l'actif</b>	<b>377 063</b>	<b>388 150</b>	<b>(11 087)</b>
<b>Passif</b>			
Passifs courants	11 953	20 485	(8 532)
Passifs non courants	142 849	148 144	(5 295)
<b>Total du passif</b>	<b>154 802</b>	<b>168 629</b>	<b>(13 827)</b>
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>222 261</b>	<b>219 521</b>	<b>2 740</b>

*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 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 (0,4 M\$ pour les acquisitions d'immobilisations et 10,9 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 2,2 M\$ en primes d'assurance et paiements versés en remplacement d'impôts payés d'avance a été utilisé au cours des trois premiers trimestres de 2021-2022. L'achat d'immobilisations corporelles s'élève seulement à 5,8 M\$, alors que des charges d'amortissement de 14,5 M\$ ont été comptabilisées.

*Passifs courants* — Au cours des trois premiers trimestres, les passifs courants ont diminué de 8,5 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 2,2 M\$.

### 4.2 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.

#### 4.3 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 N° 1. De ce montant, la SPFL a utilisé 9,9 M\$ pour les trois premiers trimestres de 2021-2022 (0,4 M\$ pour l'acquisition d'immobilisations et 9,5 M\$ pour l'exploitation).

## 5.0 ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES CONSOLIDÉS CONDENSÉS NON AUDITÉS DE LA SPFL

Pour les neuf mois se terminant le 31 décembre 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.*

## 5.1 Déclaration de responsabilité de la direction

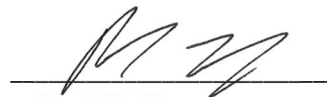
La direction de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est responsable de la préparation et de la présentation justes de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités conformément à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Conseil du Trésor 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**  
**27 janvier 2022**

## au 31 décembre 2021

(en milliers de dollars canadiens)

		31 décembre 2021	31 mars 2021
	Notes	(non audités)	(audités)
		\$	\$
<b>Actif</b>			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		5 102	5 020
Placements		267	248
Clients et autres débiteurs		1 265	1 495
Charges payées d'avance		618	2 834
<b>Total des actifs courants</b>		<b>7 252</b>	<b>9 597</b>
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	6	351 335	360 216
Immeubles de placement		18 225	18 083
Immobilisations incorporelles		66	61
Incitatif à la location du bailleur		185	193
<b>Total des actifs non courants</b>		<b>369 811</b>	<b>378 553</b>
<b>Total de l'actif</b>		<b>377 063</b>	<b>388 150</b>
<b>Passif</b>			
Passifs courants			
Fournisseurs et autres créditeurs		1 097	2 065
Avantages du personnel		1 080	1 131
Retenues de garantie		393	337
Produits différés		2 554	2 462
Emprunts à payer		-	2 542
Obligations à payer		3 104	5 914
Passif associé aux contrats de location		220	189
Financement public reporté		3 505	5 845
<b>Total des passifs courants</b>		<b>11 953</b>	<b>20 485</b>
Passifs non courants			
Produits différés		1 101	1 214
Obligations à payer		37 302	40 406
Passif associé aux contrats de location		940	1 119
Financement public reporté		94 829	97 025
Avantages du personnel		8 677	8 380
<b>Total des passifs non courants</b>		<b>142 849</b>	<b>148 144</b>
<b>Capitaux propres</b>			
Capital social – deux actions sans valeur nominale		-	-
Bénéfices non distribués		222 258	219 529
Cumul des autres éléments du résultat global		3	( 8)
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>222 261</b>	<b>219 521</b>
<b>Total des capitaux propres et du passif</b>		<b>377 063</b>	<b>388 150</b>

### 5.3 État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global

pour les trois et neuf mois se terminant le 31 décembre 2021

(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Neuf mois se terminant le	
	31 décembre	31 décembre	31 décembre	31 décembre
	2021	2020	2021	2020
	(non audités)	(non audités)	(non audités)	(non audités)
	\$	\$		
<b>Produits</b>		(* ajustés)		(* ajustés)
Péages et services	6 479	5 561	18 769	15 087
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	1 109	979	3 517	2 857
Contrats de location et permis	518	387	1 325	1 022
Intérêts	9	64	31	229
Gains de placements	( 1)	267	( 13)	690
Autres	32	( 79)	146	110
<b>Total des produits</b>	<b>8 146</b>	<b>7 179</b>	<b>23 775</b>	<b>19 995</b>
<b>Charges</b>				
Fonctionnement	2 097	1 857	7 118	5 734
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 315	1 640	4 170	4 603
Entretien	3 579	3 561	10 599	10 410
Agence des services frontaliers du Canada et Agence canadienne d'inspection des aliments	1 853	1 896	5 601	5 635
Administration	1 738	1 673	5 476	5 181
Financement supplémentaire des charges d'exploitation de la CPIVM	243	313	591	634
<b>Total des charges</b>	<b>10 825</b>	<b>10 940</b>	<b>33 555</b>	<b>32 197</b>
<b>Perte d'exploitation avant le financement public</b>	<b>(2 679)</b>	<b>(3 761)</b>	<b>(9 780)</b>	<b>(12 202)</b>
<b>Financement gouvernemental</b>				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	855	876	2 901	2 628
Financement gouvernemental lié aux charges	3 569	624	11 885	1 310
<b>Total du financement gouvernemental</b>	<b>4 424</b>	<b>1 500</b>	<b>14 786</b>	<b>3 938</b>
<b>Éléments hors exploitation</b>				
Charges d'intérêts	( 728)	( 857)	(2 277)	(2 622)
<b>Total du résultat hors exploitation</b>	<b>( 728)</b>	<b>( 857)</b>	<b>(2 277)</b>	<b>(2 622)</b>
<b>Résultat net (Perte nette)</b>	<b>1 017</b>	<b>(3 118)</b>	<b>2 729</b>	<b>(10 886)</b>
<b>Autres éléments du résultat global</b>				
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	1	( 29)	( 2)	467
Perte (profit) cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	1	( 267)	13	( 690)
<b>Total des autres éléments du résultat global</b>	<b>2</b>	<b>(296)</b>	<b>11</b>	<b>(223)</b>
<b>Total du résultat global de la période</b>	<b>1 019</b>	<b>(3 414)</b>	<b>2 740</b>	<b>(11 109)</b>

\* 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.



5.4 État intermédiaire consolidé condensé non audité des capitaux propres

pour les neuf mois se terminant le 31 décembre 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	235 525	551	236 076
<i>Total du bénéfice global</i>			
Perte nette	(10 886)	-	(10 886)
<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	-	467	467
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	( 690)	( 690)
Total des autres éléments du résultat global		( 223)	( 223)
Total du résultat global	(10 886)	( 223)	(11 109)
Solde au 31 décembre 2020	224 639	328	224 967
<b>Solde au 1er avril 2021</b>	<b>219 529</b>	<b>( 8)</b>	<b>219 521</b>
<i>Total du bénéfice global</i>			
Résultat net	2 729	-	2 729
<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	-	( 2)	( 2)
Perte cumulée reclassée en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	13	13
Total des autres éléments du résultat global	-	11	11
Total du résultat global	2 729	11	2 740
<b>Solde au 31 décembre 2021</b>	<b>222 258</b>	<b>3</b>	<b>222 261</b>

## 5.5 État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie

pour les neuf mois se terminant le 31 décembre 2021

(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Neuf mois se terminant le	
	31 décembre 2021 (non audités)	31 décembre 2020 (non audités)	31 décembre 2021 (non audités)	31 décembre 2020 (non audités)
	\$	\$	\$	\$
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>				
Bénéfice net	1 017	(3 118)	2 729	(10 886)
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	( 855)	( 876)	(2 901)	(2 628)
Amortissement des immobilisations corporelles	4 293	4 327	13 976	12 829
Amortissement des immobilisations incorporelles	5	5	17	14
Amortissement des immeubles de placement	180	174	533	522
(Gain) Perte à la cession d'actifs	-	-	-	3
Variation des avantages du personnel	( 48)	135	246	293
	4 592	647	14 600	147
Variations du fonds de roulement :				
Clients et autres débiteurs	( 308)	153	230	659
Incitatif à la location du bailleur	2	3	8	8
Charges payées d'avance	692	387	2 216	31
Fournisseurs et autres créditeurs	( 357)	( 950)	( 968)	( 876)
Retenues de garantie	86	143	56	588
Financement public différé lié aux opérations	( 634)	-	(2 035)	-
Produits différés	37	12	( 21)	( 14)
	( 482)	( 252)	( 514)	396
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	4 110	395	14 086	543
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>				
Paiements au titre d'immobilisations corporelles	(2 195)	(2 233)	(5 289)	(7 606)
Paiements au titre d'immeubles de placement	-	-	( 481)	-
Paiements au titre d'immobilisations incorporelles	2	-	( 22)	-
Financement public lié aux acquisitions d'immobilisations corporelles reçu	( 500)	-	400	14
Produit de la vente d'immobilisations corporelles	-	-	-	-
Produit de la vente de placements	28	4 747	66	15 735
Achats de placements	( 33)	( 351)	( 74)	(2 659)
Flux de trésorerie nets provenant (affectés) des activités d'investissement	(2 698)	2 163	(5 400)	5 484
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>				
Remboursement d'emprunts	-	( 33)	(2 542)	( 98)
Remboursement des obligations	(3 005)	-	(5 914)	(2 724)
Remboursement du passif associé aux contrats de location	( 77)	( 52)	( 148)	( 185)
Flux de trésorerie nets affectés des activités de financement	(3 082)	( 85)	(8 604)	(3 007)
Augmentation (Diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(1 670)	2 473	82	3 020
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	6 772	7 929	5 020	7 382
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>5 102</b>	<b>10 402</b>	<b>5 102</b>	<b>10 402</b>

**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 1<sup>er</sup> février 2015. Cela s'est fait conformément aux autorisations prévues par la *Loi n° 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 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 mentionné 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 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 1<sup>er</sup> 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 31 décembre 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 neuf mois, aucune nouvelle norme ni aucun nouvel amendement n'a 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 à la note 5 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2021.

## 6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coûts	Terrains \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel		Améliorations d'immeubles \$	Actif au titre du droit d'utilisation \$	Projets en cours \$	Total \$
			Bâtiments \$					
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)	-
<b>Solde au 31 mars 2021</b>	<b>14 837</b>	<b>269 184</b>	<b>32 340</b>	<b>144 415</b>	<b>35 967</b>	<b>1 626</b>	<b>6 118</b>	<b>504 487</b>
Ajouts	-	25	73	-	125	3	5 063	5 289
Cessions	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	-	-	1 106	135	810	-	(2 245)	( 194)
<b>Solde au 31 décembre 2021</b>	<b>14 837</b>	<b>269 209</b>	<b>33 519</b>	<b>144 550</b>	<b>36 902</b>	<b>1 629</b>	<b>8 936</b>	<b>509 582</b>

Cumulé Amortissement	Terrain \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel		Améliorations d'immeubles \$	Actif au titre du droit d'utilisation \$	Projets en cours \$	Total \$
			Bâtiments \$					
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)
<b>Solde au 31 mars 2021</b>	<b>-</b>	<b>(81 899)</b>	<b>(15 952)</b>	<b>(31 876)</b>	<b>(14 124)</b>	<b>( 420)</b>	<b>-</b>	<b>(144 271)</b>
Ar disposal of assets	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortissement	-	(7 261)	(2 411)	(3 057)	(1 088)	( 159)	-	(13 976)
<b>Solde au 31 décembre 2021</b>	<b>-</b>	<b>(89 160)</b>	<b>(18 363)</b>	<b>(34 933)</b>	<b>(15 212)</b>	<b>( 579)</b>	<b>-</b>	<b>(158 247)</b>
<b>Valeur comptable nette, 31 décembre 2021</b>	<b>(14 837)</b>	<b>(180 049)</b>	<b>(15 156)</b>	<b>(109 617)</b>	<b>(21 690)</b>	<b>(1 050)</b>	<b>(8 936)</b>	<b>(351 335)</b>
<b>Valeur comptable nette, 31 mars 2021</b>	<b>(14 837)</b>	<b>(187 285)</b>	<b>(16 388)</b>	<b>(112 539)</b>	<b>(21 843)</b>	<b>(1 206)</b>	<b>(6 118)</b>	<b>(360 216)</b>

## 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 :

<b>Au 31 décembre</b>	<b>2021</b>		
	Value \$	Cost \$	Level
<hr/>			
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	267	267	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Obligations à payer	48 809	40 406	Niveau 2
<hr/>			
<b>Au 31 mars</b>	<b>2021</b>		
	Valeur \$	Coût \$	Niveau
<hr/>			
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