



FEDERAL BRIDGE CORPORATION
SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX

RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL

1^{er} TRIMESTRE (T1) — NON AUDITÉ

Pour le trimestre se terminant le 30 juin 2023

Table des matières

1.0	Introduction	2
1.1	Énoncés prévisionnels	2
1.2	Importance relative	2
2.0	Profil de l'entreprise	2
2.1	Mandat	2
2.2	Perspectives	3
2.3	Changements importants.....	4
3.0	Gestion des risques	4
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	Énoncé 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.....	15
5.4	État intermédiaire consolidé condensé non audité des capitaux propres.....	16
5.5	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 intermédiaire présente les activités et les projets principaux ainsi que les risques et les résultats financiers de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) pour le trimestre se terminant le 30 juin 2023. 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* du 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 Énoncés prévisionnels

Le présent rapport contient des énoncés et des renseignements de nature prévisionnelle. En général, ces prévisions se fondent sur les résultats anticipés, attendus ou projetés de 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 SPFL soient substantiellement différents des résultats ou des réalisations futurs explicitement ou implicitement mentionnés dans ces prévisions.

1.2 Importance relative

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

2.0 PROFIL DE L'ENTREPRISE

La SPFL est une société d'État mère dont les activités sont indépendantes du gouvernement fédéral. La Société, dont le siège social est situé à Ottawa, en Ontario, est responsable de veiller aux intérêts fédéraux du Canada pour quatre des onze ponts internationaux situés en Ontario. La SPFL est une société d'État favorisant les intérêts économiques, touristiques et binationaux du Canada avec les États-Unis. Son mandat, d'intérêt national, vise à faciliter les échanges commerciaux quotidiens essentiels entre le Canada et les États-Unis, à soutenir leurs économies et à assurer la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

La structure de l'entreprise permet à la SPFL de gérer tous les ponts au sein d'un portefeuille, partageant ainsi le personnel, l'expertise, le soutien aux infrastructures, les produits, les frais et les pratiques exemplaires grâce à un cadre administratif commun qui profite aux quatre ponts.

Les activités du pont Blue Water et celles du pont international de la voie maritime sont gérées directement, ou par l'entremise d'une filiale de la LA SPFL, tandis que la SPFL assure un rôle de liaison avec les autorités locales pour l'exploitation du pont international de Sault Ste. Marie et du pont international des Mille-Îles.

2.1 Mandat

Le mandat de la SPFL, approuvé par le ministre des Transports, consiste à fournir le plus haut niveau d'intendance de sorte que ses ponts internationaux et les 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, à l'état de New York ou à l'état du Michigan, aux États-Unis, soit par la Société seule, soit conjointement ou en collaboration avec une personne, une entité juridique ou une administration publique 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 de structures, d'installations, d'ouvrages ou de 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*, de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* 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 Société a adopté une stratégie de gestion de portefeuille pour réaliser son mandat. La Société n'est pas un portefeuille de sociétés, mais plutôt une société d'État mère responsable de superviser 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 coût;
- des charges d'exploitation et d'entretien de chaque pont qui reposent sur des pratiques exemplaires communes;
- un plan d'immobilisations intégré à long terme élaboré pour définir la hiérarchisation en matière d'immobilisations et le budget annuel des immobilisations;
- la mise en commun des connaissances et de l'expertise au sein de l'ensemble du portefeuille.

La constitution de cette approche de la direction offre une occasion unique d'évaluer toutes les possibilités, en adoptant des pratiques exemplaires et une approche globale commune à l'égard du portefeuille ainsi qu'en déterminant davantage d'occasions stratégiques.

Depuis le début de la pandémie en mars 2020, l'organisation a évolué et s'est adaptée aux restrictions changeantes mises en place à la frontière. Au cours de l'exercice 2022-2023, ces restrictions ont fini par être complètement levées au Canada. Le 1^{er} avril 2022, le gouvernement du Canada a levé l'obligation de présenter un résultat négatif de COVID-19 à la frontière pour entrer au Canada. De plus, le gouvernement du Canada a levé toutes les restrictions liées à la COVID-19 le 1^{er} octobre 2022. Avec une année complète de levée des restrictions à la frontière canadienne et des exigences vaccinales aux États-Unis le 12 mai 2023, l'exercice 2023-2024 s'annonce encore meilleur. Ces restrictions ont eu des conséquences importantes sur les produits de la SPFL, et chaque pont a dû réduire ou reporter ses charges, lorsqu'il était possible et sécuritaire de le faire. La SPFL continue à effectuer un suivi et à évaluer les répercussions de volumes inférieurs à la normale sur ses prévisions.

À titre d'intendante de quatre ponts internationaux canadiens, la SPFL doit investir prudemment dans l'entretien, dans la réfection et, parfois, dans le remplacement complet de ponts et d'esplanades. Pour l'année à venir, la SPFL a reçu des

crédits parlementaires, en tout ou en partie, pour des travaux de pavage, de réfection et de peinture au pont Blue Water, pour des travaux de réfection au pont canadien de Lansdowne, ainsi que pour divers projets d'immobilisations et pour de l'équipement à Cornwall. Au cours du trimestre, les projets de construction d'importance comprenaient notamment ce qui suit.

- a) **Cornwall** — Les travaux de réfection du pont du chenal sud sont en cours, notamment le remplacement de boulons et la réfection des trottoirs. Les deux projets devraient se terminer au cours de la période de construction de 2023.
- b) **Lansdowne** — Aucun projet de construction d'importance au cours du premier trimestre. Le contrat pour la conception du projet de réfection du pont international des Mille-Îles en 2023 et en 2024 a été attribué.
- c) **Point Edward** — Les progrès réalisés comprennent l'approbation des propriétaires pour le nouveau système de péage et l'achèvement de la conception des travaux à effectuer sur la travée 1. Les travaux de réfection de la travée 1 du pont Blue Water ont commencé début juillet. Ils devraient se terminer au troisième trimestre.
- d) **Sault Ste. Marie** — Il n'y a aucun investissement d'importance au cours du premier trimestre autre que l'approbation des propriétaires pour le nouveau système de péage.

2.3 Changements importants

Les restrictions imposées en raison de la COVID-19 ayant été levées, les volumes de trafic continuent d'augmenter, mais restent nettement inférieurs aux volumes antérieurs à la pandémie. Grâce à l'absence de restrictions depuis le 12 mai 2023, on s'attend à ce que les volumes continuent d'augmenter. Toutefois, on ne sait pas encore si les passages frontaliers atteindront les volumes antérieurs à la pandémie, car les habitudes de déplacement des particuliers et le contexte économique ont changé. À la fin du premier trimestre, les volumes de trafic passager représentaient environ 77 % des volumes antérieurs à la pandémie par rapport à environ 57 % au premier trimestre de l'exercice précédent.

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 l'entreprise de façon continue, en déterminant et en tenant compte de toute modification à sa situation. Afin de gérer le profil de risque de la Société et de mener l'exposition aux risques à des niveaux raisonnables, des stratégies efficaces à l'égard de l'atténuation des risques et des plans d'action ont été élaborées, sous la supervision de membres de la haute direction.

La direction effectue un suivi des progrès de la mise en œuvre des stratégies d'atténuation 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 sont considérés comme étant des risques importants, puisqu'ils ont une incidence directe sur la capacité de la SPFL à atteindre ses objectifs stratégiques. De plus, la Corporation du pont international de la voie maritime (CPIVM) est exposée à un risque financier élevé en raison du volume de passages exemptés de péage et des déficits d'exploitation continus. La SPFL poursuit le dialogue avec le gouvernement du Canada concernant des sources de financement possibles pour la SPFL et la CPIVM, ainsi que l'examen du rajustement des droits de péage et d'autres sources de produits.

RISQUES FINANCIERS

Puisque la mise en place de restrictions à la frontière a eu une incidence directe sur la capacité de la SPFL à percevoir les droits de péage et sur l'accès des consommateurs aux boutiques hors taxes, toutes les réserves de trésorerie précédentes ont été utilisées pour financer les activités au cours des exercices 2021 et 2022. En 2023, le plan d'entreprise disposait d'un financement sur trois ans approuvé pour tous les ponts, y compris une combinaison de

financement d'immobilisations et de financement d'exploitation limité, commençant en 2022-2023 et se terminant en 2024-2025. Le financement s'est concrétisé, puisque les produits globaux provenant des volumes de trafic continuent d'être inférieurs aux exercices antérieurs à la pandémie. Par conséquent, la direction continue de surveiller de près la diminution des produits tirés du péage en n'engageant que les charges essentielles. Avec le financement d'immobilisations approuvé, seuls les travaux essentiels seront effectués au cours des prochains exercices.

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 commercial 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 atteint un sommet. La combinaison de ces facteurs met à mal les ressources financières de la CPIVM depuis un certain temps.

En août, l'agence de notation S&P a maintenu la note d'émetteur à long terme et de dette de premier rang de la SPFL à A+ avec des perspectives stables. Cette rigoureuse analyse de la situation financière et des perspectives de la SPFL par un tiers s'appuie sur un certain nombre de thèmes récurrents. Il s'agit notamment du faible niveau d'endettement de l'organisation, de ses liens étroits avec le gouvernement fédéral, ainsi que de la gestion rigoureuse et de la gouvernance en place à la SPFL.

La dette globale de la Société devrait diminuer au fur et à mesure que les soldes sont remboursés à intervalles réguliers. La stratégie de la SPFL est de s'endetter le moins possible et de continuer à effectuer tous les paiements de prêts et d'obligations à échéance. En même temps, la SPFL souhaite maintenir un fort ratio de couverture du service de la dette. En raison de la pandémie de COVID-19, la SPFL surveille de près ses liquidités et ses placements pour déterminer la voie la plus prudente à suivre. Au quatrième trimestre de 2021-2022, la SPFL a dû contracter un prêt de 10 M\$ pour l'aider à couvrir le déficit d'exploitation prévu pour la suite. Depuis l'utilisation du prêt, un remboursement du capital de 0,5 M\$ a été effectué.

Bien que la SPFL exerce un certain contrôle sur les droits de péage, il importe de noter que la plupart des ponts internationaux sont gérés de façon conjointe avec les partenaires américains en vertu d'accords binationaux. En ce qui concerne les produits, la capacité de modifier unilatéralement les droits de péage pour générer des produits supplémentaires dépend des différences entre les politiques du Canada et celles des États-Unis. Les droits de péage au pont Blue Water pour le trafic vers les États-Unis ont été rajustés le 1^{er} avril 2023, le 1^{er} mars 2023 au pont des Mille-Îles et le 1^{er} avril 2019 aux ponts de Sault Ste Marie et de Cornwall.

En ce qui concerne les charges, tandis 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 d'engager 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 libre passage pour les membres de la collectivité autochtone, cet article de la *Loi sur les douanes* ne s'applique pas au pont à Cornwall, puisqu'un péage non concurrentiel nuirait grandement à la viabilité financière de ces installations.

4.0 RÉSULTATS TRIMESTRIELS

4.1 Résultats d'exploitation

TENDANCES SAISONNIÈRES

La circulation sur les ponts de la SPFL connaît habituellement 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 habituellement moindre, ce qui entraîne une baisse des produits tirés du 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^{er} avril 2020, les produits sont nettement inférieurs aux volumes antérieurs à la pandémie de COVID-19, bien qu'ils aient augmenté depuis la levée des restrictions à la frontière à compter de l'exercice 2022-2023.

La conjoncture économique au Canada et aux États-Unis a également un fort impact sur le trafic international, notamment pour les véhicules commerciaux qui doivent payer des droits de péage beaucoup plus élevés. Les conditions économiques varient peu au fil des saisons, mais dépendent davantage des conséquences du contexte économique de chaque pays.

Quant aux charges, la SPFL engage d'importantes charges annuelles d'entretien et de réparation de ses actifs au cours de la période de construction, laquelle s'étend sur les trois premiers trimestres de l'exercice financier. Les charges prévues peuvent varier selon les conditions climatiques et 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		
	30 juin 2023 (non audités)	30 juin 2022 (non audités)	Écart
Péages	8 475	7 434	1 041
Pont international des Mille-Îles	2 103	1 585	518
Contrats de location et permis	712	714	(2)
Intérêts	183	45	138
Gain sur investissements	29	22	7
Autres	180	72	108
Total des produits	11 682	9 872	1 810
Financement public	1 179	1 021	158

Péage et pont international des Mille-Îles — 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 tirés du péage.

Volumes de trafic

Au cours du premier trimestre de l'exercice 2023-2024, les volumes totaux de trafic ont diminué de 4 % et ceux du trafic passager ont augmenté de 34 % par rapport au premier trimestre de 2022-2023. Le volume de trafic commercial par pont est passé d'une baisse de 6 % à une hausse de 9 %, tandis que le trafic passager par pont est passé d'une hausse de 22 % à une hausse de 50 %.

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 exemptés de péage qui dépendent du pont d'avoir accès aux fournisseurs de produits et services essentiels. Au premier trimestre, les volumes de trafic passager payant ont chacun augmenté de 50 % par rapport à l'exercice précédent, et les volumes de trafic commercial ont respectivement augmenté de 3 % et de 9 %. Toutefois, les volumes de trafic passager sont respectivement inférieurs de 33 % et de 21 % par rapport aux volumes antérieurs à la pandémie (55 % et 47 % respectivement au premier trimestre précédent).

Au pont international des Mille-Îles, le trafic commercial représente habituellement environ 20 % des passages. La construction de nouvelles installations douanières et de protection à la frontière des États-Unis sur l'île de Wellesley au cours des dernières années a contribué à générer une source vitale de liquidités. Malgré ces avantages, l'industrie du tourisme transfrontalier dans cette région, habituellement vigoureuse, a été considérablement touchée par les restrictions continues imposées à la frontière. Au premier trimestre, le trafic passager a augmenté de 22 % par rapport à l'exercice précédent, et le trafic commercial de 3 %. Les volumes de trafic passager représentent moins de 10 % des volumes antérieurs à la pandémie.

Au sein du portefeuille, le pont Blue Water est particulièrement bien placé pour composer avec les conséquences de cette pandémie. En tant que deuxième pont transfrontalier commercial le plus fréquenté du Canada, il profite d'une base d'utilisateurs se composant d'environ 35 % à 40 % de trafic commercial. Au début, la pandémie a causé d'importantes diminutions des volumes de trafic commercial, mais les tendances sont rapidement revenues dans la fourchette des valeurs saisonnières et annuelles prévues. Au cours du premier trimestre, le trafic passager a augmenté de 35 % par rapport à l'exercice précédent, mais il représente toujours 68 % des volumes antérieurs à la pandémie. Les volumes de trafic commercial ont diminué de 6 %, principalement en raison de la hausse persistante des volumes au cours de l'exercice précédent, découlant de la redirection du trafic d'autres ponts de la province perturbés par des manifestations.

Taux de change du dollar canadien par rapport au taux de change américain

Le taux de change au premier trimestre de 2023-2024 s'est élevé à 1,34 en moyenne, comparativement à 1,28 au premier trimestre de 2022-2023. 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 tirés du péage.

Modification des droits de péage

Les droits de péage ont été modifiés le 1^{er} avril 2019 aux ponts de Sault Ste Marie et de Cornwall, le 1^{er} mars 2023 au pont des Mille-Îles et le 1^{er} avril 2023 au pont de Point Edward

Contrats de location et permis — Les contrats de location les plus importants concernent les boutiques hors taxes de Point Edward, du pont des Mille-Îles et de Sault Ste. Marie, et dont la SPFL tire la majeure partie des produits locatifs directement sur le prix des articles vendus. L'augmentation des volumes entraîne une augmentation des produits locatifs, mais dans l'ensemble, les loyers restent inférieurs d'environ 35 % aux valeurs antérieures à la pandémie.

Intérêts, gains de placements et autres — Il n'y a aucun changement notable par rapport à l'exercice précédent.

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\$ au premier trimestre de 2022-2024 (0.9 M\$ au premier trimestre 2022-2023), et de 0,2 M\$ au premier trimestre de 2023-2024 lié à l’exploitation du pont international de la voie maritime (0,2 M\$ au premier trimestre de 2022-2023). Au cours de l’exercice 2023-2024, le gouvernement canadien fournit le financement nécessaire pour éliminer le déficit du pont international de la voie maritime, tandis qu’au cours de l’exercice 2022-2023, c’est le gouvernement américain qui fournissait ce financement. Se reporter à la section faisant état de l’utilisation des crédits parlementaires ci-dessous pour plus de détails.

Charges d'exploitation et d'intérêts (en milliers de dollars)			
	Pour le trimestre se terminant		
	30 juin 2023 (Non audités)	30 juin 2022 (Non audités)	Écart
Fonctionnement	2 308	2 620	(312)
Pont international des Mille-Îles	1 788	1 925	(137)
Entretien	3 564	3 388	176
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	2 023	1 971	52
Administration	1 739	1 908	(169)
Financement supplémentaire des charges d'exploitation de la CPIVM	110	-	110
Total des charges	11 532	11 812	(280)
Charges d'intérêts	641	749	(108)

Traditionnellement, la SPFL comptabilise 50 % des produits et des charges du pont international de la voie maritime CPIVM, conformément aux accords internationaux. En 2023-2024, la part résiduelle de 50 % du déficit est financée par le gouvernement du Canada. Par conséquent, elle est comptabilisée comme une charge. En 2022-2023, le déficit d’exploitation à cet emplacement a été éliminé par le gouvernement américain et, par conséquent, ce financement supplémentaire a été comptabilisé comme produits en tant que financement aux fins des charges d’exploitation.

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 effectue un suivi de ses charges à l’interne par rapport aux budgets.

Exploitation — Les charges d’exploitation sont liées aux produits tirés du péage, à la sécurité et à la gestion du trafic. L’amortissement est inférieur de 0,4 M\$, car l’amortissement de l’ancien système de péage s’est accéléré au moment de prendre la décision de changer le système de péage au cours de l’exercice 2021-2022. Le nouveau système de péage est en service depuis septembre 2022.

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. Il n’y a pas d’écart notable dans les charges.

Entretien — Les charges liées à l’entretien ont trait à l’entretien, à la maintenance et à la réparation des actifs de la SPFL. Il n’y a pas d’écart individuel notable dans les charges, mais l’écart total se compose plutôt de petits projets d’entretien effectués en accéléré depuis la pandémie.

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 ce, même si elle ne tire aucun produit de ces installations et services. Il n’y a pas d’écart notable dans les charges.

Administration — Les charges administratives sont liées à la gestion et à la supervision des activités de chacun des ponts et de la Société. Dans l'ensemble, les charges sont comparables à celles du premier trimestre de l'exercice précédent, les diminutions les plus importantes étant liées aux salaires et aux charges informatiques.

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.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

État consolidé de la situation financière (en milliers de dollars)			
	30 juin	31 mars	
	2023	2023	
	(Non audités)	(Audités)	Écart
Actif			
Actifs financiers	21 063	16 138	4,925
Actifs non financiers	349 180	353 814	(4 634)
Total de l'actif	370 243	369 952	291
Passif			
Passifs courants	17 013	16 379	634
Passifs non courants	138 904	139 910	(1,006)
Total du passif	155 917	156 289	(372)
Total des capitaux propres	214 326	213 663	663

Actifs financiers — Les actifs financiers comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements et les créances. Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation s'élèvent à 4,5 M\$, avant la prise en compte des variations du fonds de roulement. La variation du fonds de roulement génère 1 M\$ supplémentaire. De ce montant, des montants de 0,2 M\$ et de 0,3 M\$ ont été respectivement utilisés pour le remboursement de la dette et pour l'acquisition d'immobilisations.

Actifs non financiers — Les éléments d'actifs non financiers se composent principalement d'immobilisations corporelles et d'immeubles de placement, ainsi que des charges prépayées, d'immobilisations incorporelles et de mesures incitatives à la location. L'acquisition d'immobilisations corporelles s'élève à 0,3 M\$ et les charges d'amortissement à 4,6 M\$. Les charges payées d'avance ont diminué de 0,3 M\$, car les primes d'assurances payées d'avance ont été payées au quatrième trimestre de 2022-2023.

Passifs courants — Les passifs courants ont augmenté en raison du moment où s'effectue le paiement des créances clients et des autres débiteurs.

Passif à long terme — Le financement public reporté a diminué de 0,9 M\$, car il est amorti à titre de produits.

4.2 Rendement financier par rapport au plan d'entreprise

Le plan d'entreprise des exercices de 2023-2024 à 2027-2028 de la Société a été autorisé, et le sommaire du plan a été déposé au Parlement. Le tableau suivant donne un aperçu des produits et des charges réelles par rapport aux prévisions pour la période de 12 mois du plan d'entreprise annuel de 2023-2024.

PRODUITS ET FINANCEMENT PUBLIC

Produits et financement public (en milliers de dollars)			
	30 juin 2023 (3 mois)	Plan d'entreprise (12 mois)	Pourcentage
Péages	8 475	31 563	27%
Pont international des Mille-Îles	2 103	6 860	31%
Contrats de locations et permis	712	3 662	19%
Intérêts	183	109	168%
Autres	209	283	74%
Total des produits	11 682	42 477	28%
Financement public	1 179	5 393	22%

Depuis la levée des dernières restrictions à la frontière en mai 2023, on observe des volumes plus élevés que ceux prévus au budget. Il convient de noter que le pourcentage de hausse devrait encore augmenter au cours des deuxième et troisième trimestres pour l'ensemble des produits tirés du péage, des baux et des permis de la Société, puisque les volumes sont plus élevés en raison des tendances saisonnières de déplacements.

CHARGES D'EXPLOITATION ET INTÉRÊTS

Charges d'exploitation et d'intérêts (en milliers de dollars)			
	30 juin 2023 (3 mois)	Plan d'entreprise (12 mois)	Pourcentage
Fonctionnement	1 372	6 922	20%
Pont international des Mille-Îles	1 406	6 021	23%
Entretien	1 504	7 626	20%
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	989	4 599	22%
Administration	1 534	7 807	20%
Financement supplémentaire des charges d'exploitation de la CPIVM	110	713	15%
Amortissement	4 617	18 543	25%
Total des charges	11 532	52 231	22%
Charges d'intérêts	641	2 450	26%

La Société suit de très près ses charges afin de s'assurer que des fonds soient disponibles en cas d'imprévu. Les charges des différents services représentent actuellement de 20 % à 25 % du budget total du plan d'entreprise. Le financement supplémentaire des activités de la CPIVM est inférieur aux prévisions, car les volumes de trafic ont augmenté plus que prévu, permettant ainsi de réduire le déficit global de la CPIVM.

4.3 Présentation de l'information sur l'utilisation des crédits

Dans le cadre de la *Loi de crédits de 2023-2024* (approvisionnement pour le budget supplémentaire des charges [A]) adoptée par la Chambre des communes le 22 juin 2023, un montant de 7,4 M\$ a été accordé à la SPFL en vertu du crédit n° 1. De ce montant, la SPFL a utilisé 0,2 M\$ au cours du premier trimestre en crédits aux fins de l'exploitation et aucun montant aux fins d'investissements. Le financement aux fins d'immobilisations devrait être entièrement utilisé au cours de l'exercice et les crédits aux fins de l'exploitation serviront à couvrir le déficit de la Corporation du pont international de la voie maritime.

Au cours de l'exercice précédent, dans le cadre de la *Loi de crédits de 2022-2023* (approvisionnement pour le budget supplémentaire des charges [A]) adoptée par la Chambre des communes le 7 juin 2022, un montant de 5,3 M\$ a été accordé à la SPFL en vertu du crédit n° 1. De ce montant, la SPFL n'a utilisé aucun crédit au premier trimestre de 2022-2023. Les demandes de financement ont été entreprises au cours du deuxième trimestre.

5.0 ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES CONSOLIDÉS CONDENSÉS NON AUDITÉS DE LA SPFL

Pour le trimestre se terminant le 30 juin 2023

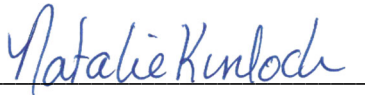
Les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL ont été préparés par la direction, révisés par le comité des finances et de la vérification, puis approuvés par le Conseil d'administration de la SPFL. Les auditeurs externes de la SPFL n'ont ni audité ni révisé ces états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

5.1 Énoncé de responsabilité de la direction

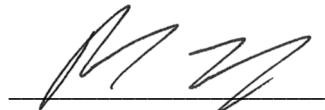
La direction de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités conformément à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Conseil du Trésor 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 fournissent la filiale et les partenaires internationaux, ainsi que les contrôles internes établis et appliqués pour recueillir cette information, relèvent 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
24 août 2023

5.2 État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière

au 30 juin 2023

(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	30 juin 2023 (non audités)	31 mars 2023 (audités)
		\$	\$
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		10 338	7 508
Placements		8 679	6 515
Clients et autres débiteurs		2 046	2 115
Charges payées d'avance		1 236	1 570
Total des actifs courants		22 299	17 708
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	6	330 648	334 764
Immeubles de placement		17 096	17 273
Immobilisations incorporelles		32	37
Incitatif à la location du bailleur		168	170
Total des actifs non courants		347 944	352 244
Total de l'actif		370 243	369 952
Passif			
Passifs courants			
Fournisseurs et autres créditeurs		2 362	1 703
Avantages du personnel		1 119	1 128
Retenues de garantie		163	163
Produits différés		2 191	2 207
Emprunts à payer		400	400
Obligations à payer		6 737	6 737
Passif associé aux contrats de location		219	218
Financement public reporté		3 822	3 823
Total des passifs courants		17 013	16 379
Passifs non courants			
Produits différés		874	912
Emprunts à payer		9 067	9 167
Obligations à payer		27 357	27 357
Passif associé aux contrats de location		584	644
Financement public reporté		93 457	94 404
Avantages du personnel		7 565	7 426
Total des passifs non courants		138 904	139 910
Capitaux propres			
Capital social – deux actions sans valeur nominale		-	-
Bénéfices non distribués		214 360	213 672
Cumul des autres éléments du résultat global		(34)	(9)
Total des capitaux propres		214 326	213 663
Total des capitaux propres et du passif		370 243	369 952

5.3 État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global

pour les trois mois se terminant le 30 juin 2023

(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2023	30 juin 2022
	(non audités)	(non audités)
	\$	\$
Produits		
Péages et services	8 475	7 434
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	2 103	1 585
Contrats de location et permis	712	714
Intérêts	183	45
Gains de placements	29	22
Autres	180	72
Total des produits	11 682	9 872
Charges		
Fonctionnement	2 308	2 620
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 788	1 925
Entretien	3 564	3 388
Agence des services frontaliers du Canada et Agence canadienne d'inspection des aliments	2 023	1 971
Administration	1 739	1 908
Financement supplémentaire des charge d'exploitation de la CPIVM	110	-
Total des charges	11 532	11 812
Perte d'exploitation avant le financement public	150	(1 940)
Financement gouvernemental		
Amortissement du financement d'immobilisations différé	948	863
Financement gouvernemental lié aux charges	231	158
Total du financement gouvernemental	1 179	1 021
Éléments hors exploitation		
Charges d'intérêts	(641)	(749)
Total du résultat hors exploitation	(641)	(749)
Résultat net (Perte nette)	688	(1 668)
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui pourraient être reclassés ultérieurement en résultat net (perte nette)		
Gain (perte) de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	4	(40)
Profit cumulé (perte) reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	(29)	(22)
Total des autres éléments du résultat global	(25)	(62)
Total du résultat global de la période	663	(1 730)

5.4 État intermédiaire consolidé condensé non audité des capitaux propres

pour les trois mois se terminant le 30 juin 2023

(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 2022	216 584	12	216 596
<i>Total du bénéfice global</i>			
Perte nette	(1 668)	-	(1 668)
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Gain (perte) de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	(40)	(40)
Perte cumulée (profit cumulé) reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	(22)	(22)
Total des autres éléments du résultat global	-	(62)	(62)
Total du résultat global	(1 668)	(62)	(1 730)
Solde au 30 juin 2022	214 916	(50)	214 866
Solde au 1er avril 2023	213 672	(9)	213 663
<i>Total du bénéfice global</i>			
Résultat net	688	-	688
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Gain (perte) de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	4	4
Perte cumulée (profit cumulé) reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	(29)	(29)
Total des autres éléments du résultat global	-	(25)	(25)
Total du résultat global	688	(25)	663
Solde au 30 juin 2023	214 360	(34)	214 326

5.5 État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie

pour les trois mois se terminant le 30 juin 2023

(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2023 (non audités)	30 juin 2022 (non audités)
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		
(Perte nette) bénéfice net	688	(1 668)
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :		
Amortissement du financement d'immobilisations différé	(948)	(863)
Amortissement des immobilisations corporelles	4 435	4 769
Amortissement des immobilisations incorporelles	5	6
Amortissement des immeubles de placement	177	205
(Gain) Perte à la cession d'actifs	(29)	(22)
Variation des avantages du personnel	130	249
	4 458	2 676
Variations du fonds de roulement :		
Clients et autres débiteurs	69	132
Incitatif à la location du bailleur	2	3
Charges payées d'avance	334	(143)
Fournisseurs et autres créditeurs	659	(2 797)
Retenues de garantie	-	(198)
Produits différés	(54)	34
	1 010	(2 969)
Flux de trésorerie nets provenant (affectés) des activités d'exploitation	5 468	(293)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Paiements au titre d'immobilisations corporelles	(319)	(159)
Paiements au titre d'immeubles de placement	-	(4)
Produit de la vente de placements	2 046	492
Achats de placements	(4 206)	(172)
Flux de trésorerie nets (affectés) provenant des activités d'investissement	(2 479)	157
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Remboursement d'emprunts	(100)	(100)
Remboursement du passif associé aux contrats de location	(59)	(61)
Flux de trésorerie nets affectés des activités de financement	(159)	(161)
Augmentation (Diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	2,830	(297)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	7 508	8 802
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	10 338	8 505

5.6 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 régie par la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* qui figure à l'annexe III, partie I, de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP). Elle est mandataire de l'État et est 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 (SPRSM) le 27 janvier 2015, et avec une autre société d'État mère, l'Administration du pont Blue Water (APBW) le 1^{er} 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 (CPIVM), n'a pas encore été réalisée.

Les principales activités de la Société consistent en la propriété et l'exploitation de quatre ponts internationaux reliant la province d'Ontario, au Canada, à l'état de New York ou à l'état du Michigan, aux États-Unis. De plus, 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 (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'entente a été conclue avec le propriétaire américain, le département des Transports du Michigan (MDOT). La supervision du pont est confiée à une entité internationale commune, la Sault Ste. Marie Bridge Administration (la SSMB), et son exploitation est assurée par l'International Bridge Authority (IBA), une entité du MDOT. L'entente applicable à l'exploitation du pont international des Mille-Îles a aussi été conclue avec le propriétaire américain, la Thousand Islands Bridge Authority (TIBA), une entité du comté de Jefferson, dans l'état de New York. La Société détient et exploite la partie canadienne du pont international reliant Point Edward en Ontario à Port Huron au Michigan. Le MDOT détient et exploite la partie américaine du pont.

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'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 se lire de pair avec les états financiers consolidés audités annuels de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023. Ces états financiers consolidés condensés non audités suivent les mêmes politiques et méthodes comptables, comme indiqué à la note 2 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023.

3. TENDANCES SAISONNIÈRES

La circulation sur les ponts de la SPFL connaît habituellement 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 habituellement moindre, ce qui entraîne une baisse des produits tirés du 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^{er} avril 2020, les produits sont nettement inférieurs aux volumes antérieurs à la pandémie de COVID-19, bien qu'ils aient augmenté depuis la levée des restrictions à la frontière à compter de l'exercice 2022-2023.

La conjoncture économique au Canada et aux États-Unis a également un fort impact sur le trafic international, notamment pour les véhicules commerciaux qui doivent payer des droits de péage beaucoup plus élevés. Les conditions économiques varient peu au fil des saisons, mais dépendent davantage des conséquences du contexte économique de chaque pays.

Quant aux charges, la SPFL engage d'importantes charges annuelles d'entretien et de réparation de ses actifs au cours de la période de construction, laquelle s'étend sur les trois premiers trimestres de l'exercice financier. Les charges prévues peuvent varier selon les conditions climatiques et 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 juin 2023 sont compatibles avec ceux communiqués dans la note 3 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023.

5. MODIFICATIONS FUTURES DES MÉTHODES COMPTABLES

Au cours du trimestre, il n'y a aucune émission de nouvelles normes ou de nouveaux amendements par l'International Accounting Standards Board (IASB) qui aurait eu une incidence future sur la Société, sauf ceux communiqués dans la note 4 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023.

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

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coûts	Terrain \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel		Bâtiments \$	Améliorations d'immeubles \$	Actifs au titre du droit d'utilisation \$	Pojets en cours \$	Total \$
Solde au 1er avril 2022	14 838	270 532	35 174	144 462		36 042	1 629	4 260	506 937
Ajouts	70	2	391	-		-	-	4 915	5 378
Cessions	-	-	(2 587)	-		-	(92)	-	(2 679)
Transferts	-	3 366	3 803	241		-	-	(7 410)	-
Solde au 31 mars 2023	14 908	273 900	36 781	144 703		36 042	1 537	1 765	509 636
Ajouts	-	-	277	-		-	-	54	331
Cessions	-	-	-	-		-	(12)	-	(12)
Transferts	-	-	-	-		-	-	-	-
Solde au 30 juin 2023	14 908	273 900	37 058	144 703		36 042	1 525	1 819	509 955

Cumulé Amortissement	Terrain \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel		Bâtiments \$	Améliorations d'immeubles \$	Actifs au titre du droit d'utilisation \$	Pojets en cours \$	Total \$
Solde au 1er avril 2022	-	92 685	15 905	35 884		14 575	630	-	159 679
Éliminé à la cession d'actifs	-	-	(2 587)	-		-	-	-	(2 587)
Amortissement	-	9 429	2 532	4 134		1 494	191	-	17 780
Solde au 31 mars 2023	-	102 114	15 850	40 018		16 069	821	-	174 872
Éliminé à la cession disposal of assets	-	-	-	-		-	-	-	-
Transferts	-	-	-	-		-	-	-	-
Amortissement	-	2 359	621	1 036		373	46	-	4 435
Solde au 30 juin 2023	-	104 473	16 471	41 054		16 442	867	-	179 307
Valeur comptable nette									
30 juin 2023	14 908	169 427	20 587	103 649		19 600	658	1 819	330 648
Valeur comptable nette 31 mars 2023	14 908	171 786	20 931	104 685		19 973	716	1 765	334 764

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 (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 catégories sont décrites 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 juin		2023	
	Valeur \$	Coût \$	Niveau
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	6 333	6 333	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Placements - coût amorti	2 346	2 346	Niveau 2
Emprunts à payer	9 467	9 467	Niveau 2
Obligations à payer	36 111	34 094	Niveau 2
Au 31 mars		2023	
	Valeur \$	Coût \$	Niveau
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	4 169	4 169	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Placements - coût amorti	2 346	2 346	Niveau 2
Emprunts à payer	9 567	9 567	Niveau 2
Obligations à payer	36 290	34 094	Niveau 2