



FEDERAL BRIDGE CORPORATION
SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX

RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL

1^{er} TRIMESTRE (T1) — NON AUDITÉ

Pour le trimestre se terminant le 30 juin 2024

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	10
5.0	États financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL	11
5.1	Énoncé de responsabilité de la direction	12
5.2	État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière.....	13
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	5.5 État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie	16
5.6	Sélection de notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités	17

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 2024. 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.

Les volumes de trafic continuent de se rétablir à des rythmes variés par rapport aux niveaux observés avant la pandémie à chacun des ponts internationaux, et les ponts de la SPFL ne font pas exception. Grâce à l'analyse attentive des facteurs déterminants du trafic à chaque passage frontalier, la SPFL continue à effectuer un suivi et à évaluer les répercussions de volumes inférieurs à la normale sur ses prévisions pour pouvoir commencer à reconstituer les réserves de capitaux nécessaires afin d'assurer la longévité de ses ponts et des infrastructures connexes.

En sa qualité de gestionnaire 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 et de réfection au pont Blue Water, pour l'installation d'une gaine de protection sur les haubans et le pavage de la chaussée d'accès au pont canadien de Lansdowne, et pour divers projets d'immobilisations et de l'équipement à Cornwall. Au cours du trimestre, les grands projets de construction comprenaient notamment ce qui suit :

- a) **Cornwall** — De nombreuses améliorations à l'immeuble administratif, amorcées au cours du premier trimestre, sont prévues pour l'exercice en cours.
- b) **Lansdowne** — Des travaux ont été entrepris afin d'assurer la longévité des haubans du pont international des Mille-Îles, en plus du remplacement d'éléments structurels essentiels du pont. L'achèvement de ce projet est prévu au deuxième et au troisième trimestre.
- c) **Point Edward** — Les travaux de réfection de la deuxième travée du pont Blue Water ont commencé et devraient se terminer au deuxième et au troisième trimestre.
- d) **Sault Ste. Marie** — Aucun projet de construction d'importance au cours du premier trimestre.

2.3 Changements importants

Aucun changement important et notable n'a été apporté au cours du trimestre se terminant le 30 juin 2024 en ce qui concerne les activités, le personnel et les programmes de la SPFL. En juin, sur recommandation du Conseil du Trésor et du ministre des Transports, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil a procédé au transfert de la gestion de certains biens immobiliers fédéraux du ministre des Transports à la Société, et ce, sans contrepartie financière. Les terrains en question sont liés au site des installations de péage de la Corporation du pont international de la voie maritime (CPIVM) et du Pont du chenal nord. Ils étaient utilisés antérieurement à des fins d'exploitation dans le cadre d'un protocole d'entente établi entre Transports Canada et la Société.

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 relatifs au volume de passages exemptés de péage et des déficits d'exploitation continus sont considérés comme étant élevés, puisqu'ils ont une incidence directe sur la capacité de la SPFL à atteindre ses objectifs stratégiques. De plus, la 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

Au cours des quatre dernières années et plus, les volumes de trafic ont été nettement inférieurs à ceux précédant la pandémie, sans qu'il y ait une diminution correspondante des dépenses. Ces circonstances font en sorte que les réserves de trésorerie précédentes ont servi à financer les activités. Pour compenser partiellement cette situation, la Société a reçu une combinaison de financement d'immobilisations et de financement d'exploitation limité au cours des dernières années. La direction continue de surveiller de près sa position de trésorerie en n'engageant que des dépenses d'exploitation et des travaux d'immobilisations essentiels. À l'heure actuelle, aucun financement n'a été approuvé au-delà du 31 mars 2025, mais la Société prévoit demander des crédits supplémentaires dans le cadre de son prochain cycle de planification d'entreprise.

Au cours des dernières années, 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. La Société continue de collaborer de manière proactive avec ses partenaires et ses parties prenantes en vue d'établir une stratégie à long terme pour la CPIVM qui sera mutuellement profitable pour cette dernière et ses collectivités d'accueil.

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, tout en surveillant de près ses liquidités et ses placements pour déterminer la voie la plus prudente à suivre. En même temps, la SPFL souhaite maintenir un fort ratio de couverture du service de la dette.

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 2024 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.

RISQUES LIÉS AUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, SOCIAUX ET DE GOUVERNANCE ET AU CLIMAT

La SPFL s'engage résolument à atténuer les répercussions de ses activités sur l'environnement aux ponts internationaux, à garantir une résilience financière à long terme et à respecter ses obligations envers ses employés, ses parties prenantes et les collectivités d'accueil. Au cours de l'exercice 2023-2024, la SPFL a officiellement mis en place un cadre sur les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) pour ses activités aux ponts internationaux, et établi l'année de référence pour l'inventaire des émissions de carbone. Au cours des deux prochains exercices, la Société terminera son analyse, ce qui comprend la définition de jalons officiels pour l'atteinte de ses objectifs de réduction des émissions de carbone.

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.

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		Écart
	30 juin 2024 (non audités)	30 juin 2023 (non audités)	
Péages	9 226	8 475	751
Pont international des Mille-Îles	2 056	2 103	(47)
Contrats de location et permis	805	712	93
Intérêts	296	183	113
Gain sur investissements	16	29	(13)
Autres	72	180	(108)
Total des produits	12 471	11 682	789
Financement public	1 217	1 179	38

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 2024-2025, les volumes totaux de trafic ont augmenté de 5 % et ceux du trafic passager ont augmenté de 10 % par rapport au premier trimestre de 2022-2023. Le volume de trafic commercial par pont est passé d'une baisse de 7 % à une hausse de 8 %, tandis que le trafic passager par pont est passé d'une hausse de 6 % à une hausse de 19 %.

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 pour permettre à plus de 75 % 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 respectivement augmenté de 19 % et 11 % par rapport à l'exercice précédent, et les volumes de trafic commercial ont respectivement diminué de 0 % et de 7 %. Toutefois, les volumes de trafic passager sont respectivement inférieurs de 21 % et de 13 % par rapport aux volumes antérieurs à la pandémie (33 % et 21 % respectivement au premier trimestre précédent).

Au pont international des Mille-Îles, le trafic commercial représente habituellement environ 20 % des passages. Au premier trimestre, le trafic passager a augmenté de 7 % par rapport à l'exercice précédent, et le trafic commercial n'a pas fluctué. Les volumes de trafic passager représentent moins de 2 % des volumes antérieurs à la pandémie (9 % au premier trimestre précédent).

Le pont Blue Water est le deuxième poste frontalier commercial le plus fréquenté au Canada. Au cours du premier trimestre, le trafic commercial a augmenté de 6 % par rapport à l'exercice précédent. De son côté, même si le volume du trafic passager a augmenté de 6 % par rapport à l'exercice précédent, il représente toujours 72 % des volumes antérieurs à la pandémie (68 % au premier trimestre précédent).

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

Le taux de change au premier trimestre de 2024-2025 s'est élevé à 1,37 en moyenne pour 1 \$ US, comparativement à 1,34 pour 1 \$ US au premier trimestre de 2023-2024. 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 2024 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. En général, l'augmentation des volumes de passagers entraîne une augmentation des produits des loyers conditionnels pour les boutiques hors taxes.

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 1,0 M\$ au premier trimestre de 2024-2025 (0,9 M\$ au premier trimestre 2023-2024), et de 0,2 M\$ au premier trimestre de 2024-2025 lié à l'exploitation du pont international de la voie maritime (0,2 M\$ au premier trimestre de 2023-2024). 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 2024 (Non audités)	30 juin 2023 (Non audités)	Écart
Fonctionnement	2 479	2 308	171
Pont international des Mille-Îles	1 817	1 788	29
Entretien	3 581	3 564	17
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	2 076	2 023	53
Administration	1 937	1 739	198
Financement supplémentaire des charges d'exploitation de la CPIVM	93	110	(17)
Total des charges	11 983	11 532	451
Charges d'intérêts	521	641	(120)

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 et 2024-25, la part résiduelle de 50 % du déficit est financée par le gouvernement du Canada. Par conséquent, elle est comptabilisée comme une charge.

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'augmentation est attribuable en partie à l'augmentation des salaires et des avantages sociaux en raison des besoins d'exploitation, des frais bancaires pour la perception des produits issus des péages provenant de sources électroniques et des frais d'entretien pour les nouveaux systèmes de péage.

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 par rapport à l'exercice précédent.

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 notable par rapport à l'exercice précédent, mais l'amortissement est inférieur de 0,1 M\$ en raison d'une révision de la durée de vie utile compensée par une augmentation des salaires de 0,1 M\$.

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 par rapport à l'exercice précédent.

Administration — Les charges administratives sont liées à la gestion et à la supervision des activités de chacun des ponts et de la Société. L'augmentation est due à la rotation des postes administratifs au cours de l'année précédente.

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	
	2024	2024	
	(Non audités)	(Audités)	Écart
Actif			
Actifs financiers	30 305	24 026	6,279
Actifs non financiers	342 433	342 529	(96)
Total de l'actif	372 738	366 555	6 183
Passif			
Passifs courants	19 086	16 854	2 232
Passifs non courants	135 576	132 838	2,738
Total du passif	154 662	149 692	4,970
Total des capitaux propres	218 076	216 863	1 213

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 4,2 M\$, avant la prise en compte des variations du fonds de roulement. La variation du fonds de roulement génère 2,4 M\$ supplémentaire. De ce montant, des montants de 0,1 M\$ et de 4,4 M\$ ont été respectivement utilisés pour le remboursement de la dette et pour l'acquisition d'immobilisations. Des crédits parlementaires de 4,0 M\$ ont été comptabilisés 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 4,4 M\$ et les charges d'amortissement à 4,4 M\$.

Passifs courants — Les passifs courants ont augmenté en raison du moment où s'effectue le paiement des clients et autres débiteurs. Les clients et autres débiteurs ont augmenté de 2,5 M\$ en raison de plusieurs projets d'immobilisations en cours.

Passif à long terme — Le financement public reporté a diminué de 2,8 M\$, ce qui comprend le montant net de nouveau financement, compensé par le financement amorti à titre de produits.

4.2 Rendement financier par rapport au plan d'entreprise

Le plan d'entreprise de la SPFL pour 2024-25 n'a pas encore été déposé au Parlement. Pour cette raison, aucune comparaison avec le plan d'entreprise ne peut être présentée à l'heure actuelle. Le plan d'entreprise devrait être déposé au début d'octobre 2024.

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

Dans le cadre de la *Loi de crédits n° 2 de 2024-2025* adoptée par la Chambre des communes le 13 juin 2024, un montant de 17,9 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 4,0 M\$ 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 n° 2 de 2023-2024* 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.

5.0 ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES CONSOLIDÉS CONDENSÉS NON AUDITÉS DE LA SPFL

Pour le trimestre se terminant le 30 juin 2024

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

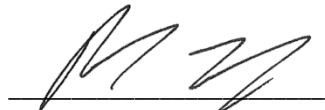
La direction de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités conformément à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Conseil du Trésor 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
22 août 2024

5.2 État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière

au 30 juin 2024

(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	30 juin 2024 (non audités) \$	31 mars 2024 (audités) \$
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		13 571	11 397
Placements		13 766	9 757
Clients et autres débiteurs		2 968	2 872
Charges payées d'avance		1 577	1 579
Total des actifs courants		31 882	25 605
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	6	324 260	324 181
Immeubles de placement		16 426	16 595
Immobilisations incorporelles		14	15
Incitatif à la location du bailleur		156	159
Total des actifs non courants		340 856	340 950
Total de l'actif		372 738	366 555
Passif			
Passifs courants			
Fournisseurs et autres créditeurs		4 263	1 726
Avantages du personnel		873	1 319
Retenues de garantie		82	-
Produits différés		1 850	1 905
Emprunts à payer		400	400
Obligations à payer		7 191	7 191
Passif associé aux contrats de location		225	203
Financement public reporté		4 202	4 110
Total des passifs courants		19 086	16 854
Passifs non courants			
Produits différés		723	760
Emprunts à payer		8 667	8 767
Obligations à payer		20 166	20 166
Passif associé aux contrats de location		359	420
Financement public reporté		98 931	96 104
Avantages du personnel		6 730	6 621
Total des passifs non courants		135 576	132 838
Capitaux propres			
Capital social – deux actions sans valeur nominale		-	-
Bénéfices non distribués		218 084	216 900
Cumul des autres éléments du résultat global		(8)	(37)
Total des capitaux propres		218 076	216 863
Total des capitaux propres et du passif		372 738	366 555

5.3 État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global

pour les trois mois se terminant le 30 juin 2024

(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2024 (non audités) \$	30 juin 2023 (non audités) \$
Produits		
Péages et services	9 226	8 475
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	2 056	2 103
Contrats de location et permis	805	712
Intérêts	296	183
Gains de placements	16	29
Autres	72	180
Total des produits	12 471	11 682
Charges		
Fonctionnement	2 479	2 308
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 817	1 788
Entretien	3 581	3 564
Agence des services frontaliers du Canada et Agence canadienne d'inspection des aliments	2 076	2 023
Administration	1 937	1 739
Financement supplémentaire des charge d'exploitation de la CPIVM	93	110
Total des charges	11 983	11 532
Résultat d'exploitation avant le financement public	488	150
Financement gouvernemental		
Amortissement du financement d'immobilisations différé	1 033	948
Financement gouvernemental lié aux charges	184	231
Total du financement gouvernemental	1 217	1 179
Éléments hors exploitation		
Charges d'intérêts	(521)	(641)
Total du résultat hors exploitation	(521)	(641)
Résultat net	1 184	688
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui pourraient être reclassés ultérieurement en résultat net (perte nette)		
Gain de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	45	4
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	(16)	(29)
Total des autres éléments du résultat global	29	(25)
Total du résultat global de la période	1 213	663

5.4 État intermédiaire consolidé condensé non audité des capitaux propres

pour les trois mois se terminant le 30 juin 2024

(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 2023	213 672	(9)	213 663
<i>Total du bénéfice global</i>			
Résultat net	688	-	688
<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	-	4	4
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
Solde au 1er avril 2024	216 900	(37)	216 863
<i>Total du bénéfice global</i>			
Résultat net	1,184	-	1 184
<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	-	45	45
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	(16)	(16)
Total des autres éléments du résultat global	-	29	29
Total du résultat global	1 184	29	1 213
Solde au 30 juin 2024	218 084	(8)	218 076

5.5 État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie

pour les trois mois se terminant le 30 juin 2024

(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2024	30 juin 2023
	(non audités)	(non audités)
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		
Bénéfice net	1 184	688
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :		
Amortissement du financement d'immobilisations différé	(1,033)	(948)
Amortissement des immobilisations corporelles	4 276	4 435
Amortissement des immobilisations incorporelles	1	5
Amortissement des immeubles de placement	169	177
(Gain) Perte à la cession d'actifs	(16)	(29)
Variation des avantages du personnel	(337)	130
	4 244	4 458
Variations du fonds de roulement :		
Clients et autres débiteurs	(96)	69
Incitatif à la location du bailleur	3	2
Charges payées d'avance	2	334
Fournisseurs et autres créditeurs	2 537	659
Retenues de garantie	82	-
Produits différés	(92)	(54)
	2 436	1 010
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	6 680	5,468
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Paiements au titre d'immobilisations corporelles	(4,355)	(319)
Financement public lié aux acquisitions d'immobilisations corporelles reçu	3,952	-
Produit de la vente de placements	68	2 046
Achats de placements	(4 032)	(4,206)
Flux de trésorerie nets affectés des activités d'investissement	(4 367)	(2 479)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Remboursement d'emprunts	(100)	(100)
Remboursement du passif associé aux contrats de location	(39)	(59)
Flux de trésorerie nets affectés des activités de financement	(139)	(159)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	2,174	2,830
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	11 397	7 508
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	13 571	10 338

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 2024. 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 2024.

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.

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 réfection 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 2024 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 2024.

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 5 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2024.

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 2023	14 908	273 900	36 781	144 703	36 042	1 537	1 765	509 636
Ajouts	59	53	627	-	-	-	5 788	6 527
Cessions	-	(2 659)	(93)	-	-	(16)	-	(2 768)
Transferts	-	6 024	224	3	-	-	(6 251)	-
Solde au 31 mars 2024	14 967	277 318	37 539	144 706	36 042	1 521	1 302	513 395
Ajouts	-	-	317	-	-	-	4 038	4 355
Cessions	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	-	-	-	-	146	-	(146)	-
Solde au 30 juin 2024	14 967	277 318	37 856	144 706	36 188	1 521	5 194	517 750

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 2023	-	102 114	15 850	40 018	16 069	821	-	174 872
Éliminé à la cession d'actifs	-	(2 659)	(93)	-	-	-	-	(2 752)
Amortissement	-	8 900	2 532	3 984	1 491	187	-	17 094
Solde au 31 mars 2024	-	108 355	18 289	44 002	17 560	1 008	-	189 214
Éliminé à la cession disposal of assets	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortissement	-	2 238	630	988	373	47	-	4 276
Solde au 30 juin 2024	-	110 593	18 919	44 990	17 933	1 055	-	193 490
Valeur comptable nette								
30 juin 2024	14 967	166 725	18 937	99 716	18 255	466	5 194	324 260
Valeur comptable nette								
31 mars 2024	14 967	168 963	19 250	100 704	18 482	513	1 302	324 181

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	2024		
	Valeur \$	Coût \$	Niveau
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	7 594	7 594	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Placements - coût amorti	6 172	6 172	Niveau 2
Emprunts à payer	9 067	9 067	Niveau 2
Obligations à payer	29 042	27 357	Niveau 2
Au 31 mars	2024		
	Valeur \$	Coût \$	Niveau
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	7 586	7 586	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Placements - coût amorti	2 171	2 171	Niveau 2
Emprunts à payer	9 167	9 167	Niveau 2
Obligations à payer	28 627	27 357	Niveau 2