

Rapport financier trimestriel

3^e TRIMESTRE (T3) — Non audité

Pour la période de neuf mois se terminant le 31 décembre 2025

Table des matières

Introduction	2
Profil de l'entreprise.....	3
Gestion des risques.....	7
Résultats trimestriels	11
États financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL	21

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 la période de neuf mois se terminant le 31 décembre 2025. Le présent rapport financier intermédiaire a été préparé conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, 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.

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 réels ou les réalisations de la SPFL diffèrent de manière substantielle des résultats ou des réalisations futurs explicitement ou implicitement mentionnés dans ces prévisions.

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.

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 qui favorise 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 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 par la SPFL ou par l'intermédiaire d'une filiale, 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.

Mandat

Le mandat de la SPFL, approuvé par le ministre des Transports, consiste à fournir le plus haut niveau d'intendance possible 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 aux ponts, aux autres structures, aux installations, aux travaux ou aux 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 ce dernier peut fixer;
- c) les entreprises ou les autres activités accessoires aux ponts, aux autres structures, aux installations, aux ouvrages ou aux 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.

Gestion du portefeuille

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 :

- les produits et les charges sont gérés de façon centralisée, chaque pont étant exploité comme un secteur financier distinct, en vertu d'accords internationaux;
- l'exploitation et l'entretien de chaque pont respectent les pratiques exemplaires communes;
- les fonds d'exploitation excédentaires de chaque secteur financier sont réinvestis dans des projets d'immobilisations à l'échelle du portefeuille des ponts à l'appui des objectifs en matière de politique publique;
- les plans d'immobilisations intégrés à long terme orientent les priorités sur le plan des investissements ainsi que le budget des immobilisations; et
- l'expertise et les connaissances sont mises en commun à l'échelle du portefeuille afin d'accroître l'efficience et l'efficacité.

Cette structure de gestion constitue une occasion unique à l'échelle binationale d'harmoniser les stratégies, d'appliquer les pratiques exemplaires de façon uniforme et d'examiner les possibilités stratégiques dans l'ensemble du portefeuille.

Perspectives

La Société génère des revenus pour soutenir les opérations et les projets d'immobilisations, à l'exclusion de ceux qui sont financés au moyen de crédits parlementaires, principalement au moyen de droits de péage et complétés par des revenus de location et d'intérêts. En surveillant de près les facteurs déterminants de la circulation à chaque passage frontalier, la SPFL poursuit l'évaluation de l'incidence des volumes de trafic durablement inférieurs à la normale dans le cadre de sa stratégie visant à reconstituer ses réserves de capitaux et à assurer l'intégrité de l'infrastructure à long terme.

Des conditions politiques et économiques continuent aussi d'influencer les activités de la SPFL. L'examen de l'ACEUM à venir pourrait avoir une incidence matérielle sur les volumes de trafic commercial transfrontaliers et les fluctuations du dollar canadien ainsi que les réactions des Canadiens aux politiques du gouvernement américain contribuent à la baisse du trafic passager.

Intendance des immobilisations

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. Grâce au financement fédéral reçu au cours des deux derniers exercices financiers, la SPFL a achevé d'importants travaux de réhabilitation sur le pont Blue Water et a commencé des travaux de réfection sur ses structures de pont au pont international des Mille-Îles. Au cours de l'année, les projets de construction d'importance comprenaient notamment ce qui suit :

- **Cornwall** : Les travaux de remise en état du tablier et le resurfaçage du pont du chenal sud et de la voie d'accès sud ont été achevés au cours des deux premiers trimestres. De plus, des points d'accès supplémentaires pour l'entretien ont été installés sur le pont du chenal sud au cours du troisième trimestre.

- **Lansdowne** : Les travaux de préservation afin d'assurer la longévité des câbles porteurs du pont international des Mille-Îles se sont terminés pour l'exercice en cours; la dernière phase de ce projet devrait s'achever au cours du prochain exercice.
- **Point Edward** : La première phase d'un projet de naturalisation des espaces verts autour de l'esplanade du pont a été achevée pour cet exercice. L'utilisation d'espèces végétales indigènes atténuera les risques d'inondation à cet endroit.
- **Sault Ste. Marie** : Les travaux d'entretien préventif se sont poursuivis au passage frontalier.

Notation des obligations

En août, l'agence de notation S&P Global Ratings a réaffirmé sa note de crédit à long terme et sa note de dette senior non garantie à A+ et a révisé la perspective de stable à positive. Cette note renforcée de la SPFL continue de s'appuyer sur la réduction de la dette de la SPFL, sur sa capacité à générer des revenus, sur ses liens avec le gouvernement fédéral et sur la solidité des pratiques de gestion et de gouvernance de l'organisme. Les atouts de SPFL ont compensé les pressions macroéconomiques qui pèsent actuellement sur le marché et celles qui sont attendues dans un avenir proche.

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 maintient un fort ratio de couverture du service de la dette.

Changements importants

Aucun changement important et notable n'a été apporté au cours de la période de neuf mois se terminant le 31 décembre 2025 en ce qui concerne les activités, le personnel et les programmes de la SPFL.

Gestion des risques

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. Pour gérer le profil de risque de la Société et 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 et assorties de responsabilités claires.

La mise en œuvre de stratégies d'atténuation des risques est étroitement surveillée en vertu du cadre de gestion de l'entreprise et fait l'objet de rapports régulièrement présentés au Conseil d'administration. Le risque le plus important de la SPFL demeure le risque élevé pour la viabilité financière de la Corporation du Pont international de la voie maritime (CPIVM), qui est attribuable au volume toujours élevé de passages à niveau exemptés des péages et à la diminution du trafic payant, ce qui compromet les opérations à long terme. La SPFL poursuit le dialogue avec Transport Canada concernant des sources de financement possibles. Bien que le gouvernement du Canada ait autorisé 1 million de dollars en soutien opérationnel pour la CPIVM à la fin du troisième trimestre pour 2025-2026, aucun mécanisme de financement n'a encore été établi pour les années à venir. Sans soutien supplémentaire et en temps opportun, les dépenses seront limitées aux nécessités de base, en mettant strictement l'accent sur la sécurité et la sûreté.

Dans l'ensemble du portefeuille, la diminution des droits et des revenus de location demeure un risque important, car elle a une incidence directe sur la capacité de la SPFL d'entretenir son infrastructure vieillissante et d'atteindre ses objectifs stratégiques.

Risque financier – Exploitation

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 en matière de gouvernance du Canada et des États-Unis relativement à la propriété. Les droits de péage au pont Blue Water (pour la circulation en direction des États-Unis) et au pont international de la voie maritime ont été mis à jour le 1^{er} avril 2025, puis au pont international des Mille-Îles le 1^{er} mars 2025 et au pont international de Sault Ste. Marie les 1^{er} avril et 1^{er} octobre 2025.

Le trafic passager à tous les endroits a diminué considérablement depuis février 2025, étant donné la faiblesse constante du dollar canadien (par rapport au dollar américain), combinée aux réactions individuelles des Canadiens aux points de vue et aux politiques du gouvernement des États-Unis. On ne s'attend pas à un retournement de cette réaction sociopolitique à court terme et la diminution du trafic va fort probablement se poursuivre.

Le trafic commercial est également en baisse à tous les endroits, sauf pour ce qui est des volumes anormalement élevés au pont Blue Water. Cette augmentation des volumes commerciaux au pont Blue Water est directement liée à la décision d'augmenter considérablement les péages prise par un grand pont concurrent. Toutefois, cette tendance à la hausse s'inversera au début de 2026, en raison de l'ouverture prévue d'un nouveau pont international important à proximité, le pont international Gordie Howe, ce qui aura une incidence sur les revenus de la SPFL pouvant atteindre 8 millions de dollars par année.

En ce qui concerne les charges, tandis que les propriétaires des ponts canadiens doivent se conformer à diverses lois pour fournir des installations à l'ASFC ainsi qu'à l'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 de Cornwall, puisqu'un péage non concurrentiel nuirait encore davantage à la viabilité financière de ces installations.

Risque financier – Immobilisations

L'infrastructure vieillissante avancée présente à la fois des défis et des possibilités. En effet, 70 % des ponts de la société ont plus de 65 ans et la moitié ont plus de 85 ans. Des projets d'immobilisations stratégiques doivent être entrepris afin d'améliorer la sécurité, la fiabilité et la longévité des ponts.

Vu la baisse des volumes de trafic et l'épuisement des réserves de trésorerie découlant des restrictions de voyages liées à la pandémie, le gouvernement du Canada a accordé un financement fort nécessaire pour les immobilisations pour les trois exercices allant de 2022-2023 à 2024-2025.

À l'heure actuelle, la SPFL n'a pas de fonds d'immobilisations semblables en place; cependant, la Société travaille en étroite collaboration avec Transports Canada afin d'établir une source de financement pour les prochains exercices.

Risque financier – CPIVM

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, ce qui se traduit par une diminution importante du trafic commercial à cet endroit. La CPIVM est également confrontée à d'autres baisses de volume en raison du contexte sociopolitique actuel et de la valeur du dollar canadien. 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, et elle n'est plus viable sur le plan opérationnel. La Société continue d'engager de manière proactive les partenaires et les parties prenantes en prévision de l'établissement d'une stratégie à long terme pour la CPIVM qui sera mutuellement profitable pour cette dernière et ses collectivités d'accueil.

Depuis le début de la pandémie de COVID-19, la CPIVM a reçu un financement du gouvernement fédéral du Canada (cinq ans) et du gouvernement fédéral des États-Unis (un an) pour compenser la diminution des revenus. La CPIVM ne reçoit aucun

financement de la province, de l'État ou de la municipalité de part et d'autre de la frontière. Le financement du gouvernement du Canada pour l'exercice en cours vient d'être autorisé en décembre 2025. Jusqu'à maintenant, la CPIVM a mis en place un budget d'exploitation considérablement réduit pour l'exercice en cours, de même que surveille étroitement et rajuste à la baisse les dépenses déjà minimales afin de demeurer opérationnelle. Toutefois, ce soutien financier prendra fin le 31 mars 2026. Par conséquent, jusqu'à la fin du présent exercice financier, la CPIVM utilisera les fonds pour des dépenses essentielles qui ont déjà été retardées en raison de sources de financement limitées. La CPIVM travaille avec ses propriétaires pour trouver d'autres sources de revenus afin de compenser les revenus limités des péages. Sans une augmentation des revenus ou du financement alloué, la CPIVM devra réduire considérablement le budget du prochain exercice, ce qui pourrait avoir une incidence sur le mandat de l'infrastructure et de l'exploitation du pont.

Bonne gouvernance et risques liés aux enjeux climatiques

La SPFL s'engage résolument à atténuer l'impact environnemental de ses activités aux ponts internationaux, à garantir une résilience financière à long terme et à respecter ses obligations envers ses employés, ses parties prenantes et les communautés hôtes. Depuis l'exercice 2023-2024, la SPFL a officialisé un cadre environnemental, social et de gouvernance (ESG). Sur le plan environnemental, la SPFL a établi son année de référence pour l'inventaire de carbone, mesuré l'inventaire de carbone pour les exercices 2023-2024 et 2024-2025, et décrit des paramètres. La Société continue de faire progresser sa stratégie de réduction des répercussions environnementales. En outre, de nombreux aspects des composantes sociales et de gouvernance sont correctement mis en œuvre, et la SPFL continue d'élaborer d'autres stratégies pour renforcer ses pratiques sociales et de gouvernance. En juin, la SPFL a annoncé un projet de renaturation sur le terrain entourant le pont Blue Water, avec la collaboration de la Première Nation Aamjiwnaang. Ce projet aidera la SPFL dans ses efforts d'atténuation des problèmes environnementaux causant des inondations en recourant aux aides pour l'utilisation de plantes indigènes. La première phase de ce projet a été achevée au cours du présent exercice.

Résultats trimestriels

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.

En ce qui concerne les 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.

État du résultat global

Produits et financement public (en milliers de dollars)						
	Pour les trois mois terminant			Pour les neuf mois terminant		
	31 déc 2025 (non audités)	31 déc 2024 (non audité)	Écart	31 déc 2025 (non audités)	31 déc 2024 (non audités)	Écart
Péages	9 716	9 332	384	30 896	28 751	2 145
Pont international des Mille-Îles	1 685	1 868	(183)	6 142	6 563	(421)
Contrats de location et permis	863	1 243	(380)	2 697	3 275	(578)
Intérêts	348	415	(67)	987	968	19
Gain sur investissement	103	(9)	112	152	35	117
Autres	122	292	(170)	689	523	166
Total des produits	12 837	13 141	(304)	41 563	40 115	1 448
Financement public	1 313	1 296	17	3 805	3 599	206

Péages au pont international des Mille-Îles : le volume de trafic, le taux de change par rapport au dollar américain ainsi que les modifications aux droits de péage exercent une influence sur les produits tirés du péage.

Volumes de trafic

Au cours du troisième trimestre de l'exercice 2025-2026, les volumes totaux de trafic commercial ont diminué de 1 % et les véhicules de passagers ont diminué de 22 % par rapport au troisième trimestre de 2024-2025. Le volume de trafic commercial par pont a varié, passant d'une baisse de 13 % à une hausse de 5 %, tandis que le trafic passager par pont a continué à reproduire les tendances observées dans toutes les autres catégories de déplacement, affichant des diminutions de 19 % à 25 %.

Depuis le début de l'année, les volumes totaux de trafic commercial ont augmenté de 3 %, alors que ceux des véhicules de passagers ont diminué de 22 % par rapport au cumul annuel précédent. Le volume de trafic commercial par pont est passé d'une baisse de 20 % à une hausse de 12 %, tandis que les volumes de trafic passager par pont sont passés d'une baisse de 18 % à 28 %.

Les facteurs suivants ont une incidence directe sur les activités de la SPFL.

Facteurs politiques et économiques – tendances : Les effets des droits de douane se font sentir des deux côtés de la frontière internationale et ont fait diminuer les volumes de trafic commercial. L'examen imminent de l'ACEUM sera une étape importante pour les industries de part et d'autre de la frontière et pourrait ajouter une certaine instabilité au transport transfrontalier des marchandises commerciales. En outre, la valeur du dollar canadien et les réactions individuelles des Canadiens concernant le point de vue et les politiques du gouvernement fédéral américain se répercutent toujours fortement sur le volume du trafic passager à la frontière.

Autres facteurs : Le pont Blue Water connaît actuellement des volumes commerciaux plus élevés que la normale. Cette hausse est directement liée à une décision d'augmenter considérablement les péages prise par un grand pont concurrent. Cette tendance à la hausse sera de courte durée, en raison de l'ouverture prévue au début de 2026 d'un nouveau pont international important à proximité, le pont international Gordie-Howe.

Ponts internationaux de Sault Ste. Marie et de la voie maritime : 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 les plus considérablement perturbées par les niveaux fortement réduits des niveaux de trafic passager. La situation au pont international de la voie maritime est aggravée par l'obligation de maintenir ses niveaux d'exploitation afin que plus de 80 % des voyageurs exemptés de péage qui dépendent du pont aient accès aux fournisseurs de produits et services essentiels. Au cours du troisième trimestre, les volumes de trafic passager payant à ces endroits ont diminué respectivement de 25 % et de 23 % par rapport à l'exercice précédent (28 % et 22 % depuis le début de l'exercice, respectivement). Les volumes commerciaux pour le troisième trimestre, à ces emplacements, ont également diminué de 13 % et 15 %, respectivement (14 % et 20 % depuis le début de l'année, respectivement). Une grande partie des passages commerciaux aux installations frontalières de Sault Ste. Marie dépend des industries de l'acier et du bois d'œuvre, qui sont touchées par les tarifs plus élevés, et on s'attend à ce que la tendance à la baisse

se poursuive à cet endroit. Depuis le début de l'exercice, les volumes de trafic passager sont respectivement inférieurs de 40 % et de 32 % par rapport aux volumes antérieurs à la pandémie (17 % et 22 % depuis le début de l'exercice à l'exercice précédent).

Au pont international des Mille-Îles, le trafic commercial représente habituellement environ 20 % des passages. Au cours du troisième trimestre, les volumes de trafic passager et commercial ont diminué respectivement de 19 % et de 12 % par rapport à l'exercice précédent (les volumes ont diminué respectivement de 18 % et de 10 % depuis le début de l'exercice). Les volumes de trafic passager depuis le début de l'exercice, comparativement aux volumes d'avant la pandémie, sont inférieurs de 24 % (7 % depuis le début de l'exercice à l'exercice précédent). Les volumes commerciaux depuis le début de l'année sont en baisse de 9 % par rapport à ceux d'avant la pandémie (depuis le début de l'année précédente, une augmentation de 1 %).

Le pont Blue Water est le poste frontalier commercial le plus fréquenté au Canada. Au cours du troisième trimestre, le trafic commercial a augmenté de 5 % par rapport à l'exercice précédent. Du côté du trafic de passagers, les volumes ont diminué de 24 % (par rapport à une hausse de 12 % et une baisse de 22 %, respectivement, depuis le début de l'exercice). Les volumes de trafic passager et commercial depuis le début de l'exercice, comparativement aux volumes d'avant la pandémie, sont inférieurs de 45 % et supérieurs de 28 % (29 % de moins et 15 % de plus respectivement depuis le début de l'exercice à l'exercice précédent).

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

Le taux de change au troisième trimestre de 2025-2026 s'élevait à 1,39 \$ CA en moyenne pour 1 \$ US (1,39 \$ CA pour 1 \$ US depuis le début de l'exercice), tandis que le taux de change au troisième trimestre de 2024-2025 s'élevait à 1,40 \$ CA pour 1 \$ US (1,38 \$ CA pour 1 \$ US depuis le début de l'exercice à l'exercice précédent).

Les emplacements des ponts de portefeuille de la SPFL surveillent la parité monétaire des droits de péage au comptant et peuvent rajuster périodiquement les droits à payer afin de réduire le plus possible les effets de toute différence de change pour les clients.

Modification des droits de péage

La dernière mise à jour des droits de péage, par pont, a eu lieu aux dates suivantes :

- Pont international des Mille-Îles : 1^{er} mars 2025;
- Pont international de Sault Ste. Marie : 1^{er} avril 2025 et 1^{er} octobre 2025;
- Pont international de la voie maritime : 1^{er} avril 2025;
- Pont Blue Water (pour le trafic à destination des États-Unis) : 1^{er} avril 2025

Contrats de location et permis : La majorité de ces produits sont fonction des volumes de ventes. En raison de la baisse des volumes de passagers, il y a aussi une diminution des produits tirés des contrats de location et des permis.

Intérêts, gains de placements et autres : La raison la plus importante de l'écart dans les autres revenus est attribuable aux fluctuations des taux de change.

Financement public : Le financement public consiste en l'amortissement du financement d'immobilisations reporté d'un montant de 1,2 M\$ pour chaque trimestre de 2025-2026 (1 M\$ pour chaque trimestre de 2024-2025), et de 0,1 M\$ pour 2025-2026, lié à l'exploitation du pont international de la voie maritime (0,5 M\$ en 2024-2025). 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 les trois mois terminant			Pour les neuf mois terminant		
	31 déc 2025 (non audités)	31 déc 2024 (non audités)	Écart	31 déc 2025 (non audités)	31 déc 2024 (non audités)	Écart
Fonctionnement	2 760	2 615	145	8 216	7 725	491
Pont international des	1 629	1 764	(135)	5 160	5 498	(338)
Entretien	3 838	3 583	255	11 442	10 932	510
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	2 045	2 123	(78)	6 263	6 234	29
Administration	1 904	1 826	78	5 300	5 248	52
Financement supplémen- taire des charges	33	122	(89)	33	235	(202)
Total des charges	12 209	12 033	176	36 414	35 872	542
Charges d'intérêts	333	462	(129)	1 075	1 451	(376)

Habituellement, la SPFL comptabilise 50 % des produits et des charges du pont international de la voie maritime conformément aux accords internationaux. Pour les deux exercices financiers, la part résiduelle de 50 % du déficit est financée par le gouvernement du Canada; 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. Les postes sont définis de la manière suivante :

- **Exploitation** : Les charges d'exploitation sont liées à la perception des produits tirés du péage, à la sécurité et à la gestion du trafic.
- **Charges du pont international des Mille-Îles** : Ces charges représentent la part des charges de la Société selon l'accord international sur le pont des Mille-Îles.
- **Entretien** : Les charges d'entretien ont trait à l'entretien, à la maintenance et à la réparation des actifs de la Société.

- **ASFC et ACIA** : La Société est tenue par la loi de fournir à l'ASFC et à l'ACIA des installations et la majorité des services d'entretien connexes à certains postes frontaliers et elle ne tire aucun produit de ces installations et services.
- **Administration** : Les charges administratives sont liées à la gestion et à la supervision des activités de chacun des ponts et de la Société.

Dans le cours normal des affaires, la SPFL surveille ses charges en n'engageant que les frais nécessaires à l'exploitation et à l'entretien du portefeuille de ponts 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Il y a eu peu d'écarts significatifs au cours de deux premiers trimestres de l'année, et ceux qui ont eu lieu au troisième trimestre sont semblables à ceux enregistrés plus tôt dans l'année :

- **Exploitation** : l'augmentation globale est attribuée à la diminution des coûts liés au système de perception des péages et au trafic commercial accru au pont Blue Water, qui a entraîné une hausse des charges de traitement.
- **Charges du pont international des Mille-Îles** : la diminution est attribuable à des charges d'amortissement moins élevées.
- **Entretien** : l'augmentation est attribuable aux travaux d'entretien plus nombreux effectués au cours du présent exercice comparativement à l'exercice précédent. Au cours des exercices 2023-2024 et 2024-2025, il y a eu deux grands projets de réhabilitation sur les deux travées du pont Blue Water, ce qui a limité la capacité d'effectuer des travaux d'entretien sur ces travées.

État de la situation financière

État consolidé de la situation financière (en milliers de dollars)			
	31 décembre 2025 (non audités)	31 mars 2025 (audités)	Écart
Actifs			
Actifs financiers	45 248	35 945	9 303
Actifs non financiers	331 955	343 022	(11 067)
Total des actifs	377 203	378 967	(1 764)
Passifs			
Passifs courants	17 764	19 190	(1 426)
Passifs non courants	128 254	136 202	(7 948)
Total des passifs	146 018	155 392	(9 374)
Total des capitaux propres	231 185	223 575	7 610

Actifs financiers : Les actifs financiers comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements et comptes débiteurs. Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation s'élèvent à 16,7 M\$, avant la prise en compte des variations du fonds de roulement. La variation du fonds de roulement a accru la trésorerie de 0,2 M\$. De ce total, des sommes de 4,2 M\$ et de 2,8 M\$ ont été respectivement utilisées pour rembourser la dette et pour acquérir des immobilisations.

Actifs non financiers : Les actifs non financiers comprennent principalement des biens et de l'équipement, des immeubles de placement, des charges payées d'avance, des actifs incorporels et des mesures incitatives à la location du bailleur. Les acquisitions d'immobilisations s'élevaient à 2,8 M\$, tandis que l'amortissement est de 12,9 M\$. Les charges prépayées ont diminué de 0,9 M\$.

Passifs courants : Les passifs courants ont diminué en raison du moment où des paiements ont été faits.

Passifs non courants : Le financement gouvernemental reporté a diminué de 3,7 M\$ en raison du financement public amorti sur les revenus, et de 4,2 M\$ liés au remboursement de la dette à long terme.

Rendement financier par rapport au plan d'entreprise

Le plan d'entreprise des exercices de 2025-2026 à 2029-2030 de la Société a été autorisé, et le sommaire du plan a été déposé au Parlement. Le tableau ci-dessous 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 2025-2026.

Produits et financement public (en milliers de dollars)

	31 décembre 2025 (9 mois)	Plan d'entreprise (12 mois)	Pourcentage
Péages	30 896	34 749	89%
Pont international des Mille-Îles	6 142	9 155	67%
Contrats de locations et permis	2 697	3 932	69%
Intérêts	987	561	176%
Autres	841	445	189%
Total des produits	41 563	48 842	85%
Financement public	3 805	5 641	67%

Charges d'exploitation et d'intérêts (en milliers de dollars)

	31 décembre 2025 (9 mois)	Plan d'entreprise (12 mois)	Pourcentage
Fonctionnement	5 480	8 680	63%
Pont international des Mille-Îles	4 590	7 597	60%
Entretien	5 499	7 992	69%
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	3 174	4 261	74%
Administration	4 704	7 323	64%
Financement supplémentaire de charges			
d'exploitation de la CPIVM	33	500	7%
Amortissement	12 934	17 733	73%
Total des charges	36 414	54 086	67%
Charges d'intérêts	1 075	1 352	80%

Présentation de l'information sur l'utilisation des crédits

Dans le cadre de la *Loi de crédits – Budget supplémentaire des dépenses (B) 2025-2026* adoptée par la Chambre des communes le 9 décembre 2025, on a accordé 1 M\$ à la SPFL en vertu du crédit n° 1 pour couvrir les frais d'exploitation de la CPIVM. De ce montant, la SPFL a demandé 0,1 M\$ en crédits aux fins de l'exploitation.

Au cours de l'exercice précédent, dans le cadre de la *Loi de crédits n° 2 pour 2024-2025* adoptée par la Chambre des communes le 13 juin 2024, une somme de 17,9 M\$ a été accordée à la SPFL en vertu du crédit n° 1. De cette somme, la SPFL avait utilisé 0,2 M\$ au cours du premier trimestre en crédits aux fins de l'exploitation, et 12,4 M\$ aux fins de dépenses d'immobilisations.

États financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL

Pour la période de neuf mois se terminant le 31 décembre 2025

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

Énoncé de responsabilité de la direction

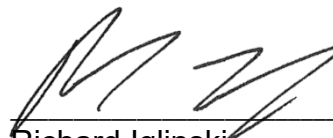
La direction de la SPFL est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités, conformément à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Secrétariat du Conseil du Trésor, à la Norme IFRS IAS 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 retraités intermédiaires consolidés condensés non audités.

La SPFL a terminé la consolidation des états financiers intermédiaires non audités; elle met en place et applique les contrôles internes appropriés à cette fin. Pour préparer ses états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités, la direction de la SPFL s'appuie sur les renseignements financiers non audités fournis par sa filiale à part entière, la CPIVM, ainsi que sur les renseignements financiers non audités fournis par ses partenaires internationaux. Les renseignements financiers que la filiale et les partenaires internationaux ont fournis, ainsi que les contrôles internes mis en place et maintenus pour recueillir ces renseignements, relèvent de la responsabilité de la direction de chacune de ces entités.

D'après ce que nous savons, ces états financiers consolidés condensés non audités présentent fidèlement, à tous les égards importants, la situation financière, les résultats des activités et les flux de trésorerie de la société, à la date et pour les périodes présentées dans les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités.



Natalie Kinloch
Première dirigeante



Richard Iglinski
Dirigeant principal des finances

Ottawa, Canada
Le 27 janvier 2026

État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière

au 31 décembre 2025

(en milliers de dollars canadiens)

		31 décembre 2025	31 mars 2025
	Notes	(non audités)	(audités)
		\$	\$
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		16 913	11 629
Placements		24 962	19 572
Clients et autres débiteurs		1 373	1 744
Charges payées d'avance		719	1 663
Total des actifs courants		43 967	34 608
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	6	315 614	325 202
Immeubles de placement		15 451	15 962
Immobilisations incorporelles		22	30
Incitatif à la location du bailleur		149	165
Placements		2 000	3 000
Total des actifs non courants		333 236	344 359
Total de l'actif		377 203	378 967

État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière (suite)

au 31 décembre 2025

(en milliers de dollars canadiens)

	31 décembre 2025	31 mars 2025
Notes	(non audités)	(audités)
	\$	\$
Passif		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs	1 429	2 424
Avantages du personnel	820	1 440
Retenues de garantie	64	188
Produits différés	1 927	1 864
Emprunts à payer	400	400
Obligations à payer	7 929	7 675
Passif associé aux contrats de location	251	211
Financement public reporté	4 944	4 988
Total des passifs courants	17 764	19 190
Passifs non courants		
Produits différés	496	609
Emprunts à payer	8 067	8 367
Obligations à payer	8 463	12 491
Passif associé aux contrats de location	14	193
Financement public reporté	103 563	107 258
Avantages du personnel	7 651	7 284
Total des passifs non courants	128 254	136 202
Capitaux propres		
Capital social – deux actions sans valeur nominale	-	-
Bénéfices non distribués	231 319	223 440
Cumul des autres éléments du résultat global (perte globale)	(134)	135
Total des capitaux propres	231 185	223 575
Total des capitaux propres et du passif	377 203	378 967

État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global

	Trois mois se terminant le		Neuf mois se terminant le	
	31 décembre 2025	31 décembre 2024	31 décembre 2025	31 décembre 2024
	(non audités)	(non audités)*	(non audités)	(non audités)*
	\$	\$		
Produits				
Péages et services	9 716	9 332	30 896	28 751
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	1 685	1 868	6 142	6 563
Contrats de location et permis	863	1 243	2 697	3 275
Intérêts	348	415	987	968
Gains de placements	103	(9)	152	35
Autres	122	292	689	523
Total des produits	12 837	13 141	41 563	40 115
Charges				
Fonctionnement	2 760	2 615	8 216	7 725
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 629	1 764	5 160	5 498
Entretien	3 838	3 583	11 442	10 932
Agence des services frontaliers du Canada et Agence canadienne d'inspection des aliments	2 045	2 123	6 263	6 234
Administration	1 904	1 826	5 300	5 248
Financement supplémentaire des charges d'exploitation de la CPIVM	33	122	33	235
Total des charges	12 209	12 033	36 414	35 872
Résultat d'exploitation avant le financement public	628	1 108	5 149	4 243
Financement gouvernemental				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	1 247	1 052	3 739	3 129
Financement gouvernemental lié aux charges	66	244	66	470
Total du financement gouvernemental	1 313	1 296	3 805	3 599
Éléments hors exploitation				
Charges d'intérêts	(333)	(462)	(1 075)	(1 451)
Total du résultat hors exploitation	(333)	(462)	(1 075)	(1 451)
Résultat net	1 608	1 942	7 879	6 391
Autres éléments du résultat global				
Éléments qui pourraient être reclassés ultérieurement en résultat net				
Gain (perte) de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	(106)	6	(117)	113
Profit (perte) cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	(103)	9	(152)	(35)
Total des autres éléments du résultat global	(209)	15	(269)	78
Total du résultat global de la période	1 399	1 957	7 610	6 469

* Afin de fournir des informations plus pertinentes sur les dépenses fonctionnelles de la société, les chiffres comparatifs relatifs aux opérations, à la maintenance, à l'ASFC/ACIA et à l'administration ont été mis à jour. Ce changement de classification reflète une représentation plus précise et plus utile de la manière dont le personnel participe aux différentes fonctions de l'organisation.

État intermédiaire consolidé condensé non audité des capitaux propres

pour les neuf mois se terminant le 31 décembre 2025

(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 2024	216 900	(37)	216 863
<i>Total du bénéfice global</i>			
Résultat net	6 391	-	6 391
<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	-	113	113
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	(35)	(35)
Total des autres éléments du résultat global		78	78
Total du résultat global	6 391	78	6 469
Solde au 31 décembre 2024	223 291	41	223 332
Solde au 1er avril 2025	223 440	135	223 575
<i>Total du bénéfice global</i>			
Résultat net	7 879	-	7 879
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Perte de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	(117)	(117)
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	(152)	(152)
Total des autres éléments du résultat global	-	(269)	(269)
Total du résultat global	7 879	(269)	7 610
Solde au 31 décembre 2025	231 319	(134)	231 185

État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie

pour les neuf mois se terminant le 31 décembre 2025

(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Neuf mois se terminant le	
	31 décembre 2025	31 décembre 2025	31 décembre 2025	31 décembre 2024
	(non audités)	(non audités)	(non audités)	(non audités)
	\$	\$	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation				
Résultat net	1 608	1 942	7 879	6 391
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	(1 247)	(1 052)	(3 739)	(3 129)
Amortissement des immobilisations corporelles	4 133	4 212	12 415	12 774
Amortissement des immobilisations incorporelles	3	2	8	5
Amortissement des immeubles de placement	169	170	511	508
(Gain) Perte à la cession d'actifs	(103)	9	(152)	(35)
Variation des avantages du personnel	(41)	9	(253)	5
	4 522	5 292	16 669	16 519
Variations du fonds de roulement :				
Clients et autres débiteurs	72	294	371	(15)
Incitatif à la location du bailleur	5	5	16	(11)
Charges payées d'avance	581	551	944	918
Fournisseurs et autres créditeurs	117	(2 380)	(995)	202
Retenues de garantie	(128)	(114)	(124)	297
Produits différés	14	33	(50)	(13)
	661	(1 611)	162	1 378
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	5 183	3 681	16 831	17 897
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement				
Paievements au titre d'immobilisations corporelles	(2 136)	(3 727)	(2 827)	(16 199)
Paievements au titre d'immeubles de placement	-	-	-	(37)
Financement public lié aux acquisitions d'immobilisations corporelles reç	-	2 796	-	15 209
Produit de la vente de placements	985	6 097	5 974	9 907
Achats de placements	(8 219)	(8,799)	(10 481)	(12 853)
Flux de trésorerie nets affectés des activités d'investissement	(9 370)	(3 633)	(7 334)	(3,973)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement				
Remboursement d'emprunts	(100)	(100)	(300)	(300)
Remboursement des obligations	-	-	(3 774)	(3 535)
Remboursement du passif associé aux contrats de location	(14)	(60)	(139)	(161)
Flux de trésorerie nets affectés des activités de financement	(114)	(160)	(4 213)	(3 996)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(4 301)	(112)	5 284	9 928
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	21 214	21 437	11 629	11 397
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	16 913	21 325	16 913	21 325

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*. Elle est mandataire de l'État et n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu sous le régime 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 à part entière 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 de l'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 St. Lawrence 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 Michigan Department of Transportation (MDOT). La supervision du pont est confiée à une entité internationale commune, la Sault Ste. Marie Bridge Administration (SSMBA), et son exploitation est assurée par l'International Bridge Authority (IBA), une entité du MDOT. L'entente

1. Pouvoirs et activités (suite)

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* pour les besoins 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. Mode 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) — *Information financière intermédiaire*; ils ne comprennent pas toute l'information nécessaire pour dresser des 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 2025. Ces états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités suivent les mêmes politiques et méthodes comptables, comme il est indiqué à la note 2 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2025.

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 31 décembre 2025 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 2025.

5. Modifications futures aux méthodes comptables

Au cours de la période de trois mois, il n'y a aucune publication de nouvelles normes ou de nouvelles modifications par l'International Accounting Standards Board (IASB) qui aurait eu une incidence future sur la Société, sauf celles communiquées dans la note 4 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2025.

6. Biens et équipement

Coûts	Terrain \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel \$	Actifs au titre du droit de propriété			Projets en cours \$	Total \$
				Bâtiment	Ilisation	Immeubles		
Solde au 1er avril 2024	14 967	277 318	37 539	144 706	1 521	36 042	1 302	513 395
Ajouts	115	1 071	2 537	255	5	249	14 283	18 515
Cessions	-	(3 718)	(328)	(210)	-	-	-	(4 256)
Transferts	24	14 297	-	(24)	-	146	(14 443)	-
Solde au 31 mars 2025	15 106	288 968	39 748	144 727	1 526	36 437	1 142	527 654
Ajouts	2	26	202	24	38	14	2 521	2 827
Cessions	-	-	(181)	-	-	-	-	(181)
Transferts	-	2 570	-	-	-	-	(2 570)	-
Solde au 31 décembre 2025	15 108	291 564	39 769	144 751	1 564	36 451	1 093	530 300

Cumulé amortissement	Terrain \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel \$	Actifs au titre du droit de propriété			Projets en cours \$	Total \$
				Bâtiment	Ilisation	Immeubles		
Solde au 1er avril 2024	-	108 355	18 289	44 002	1 008	17 560	-	189 214
Éliminé à la cession d'actifs	-	(3 334)	(328)	(210)	-	-	-	(3 872)
Amortissement	-	8 915	2 612	3 895	189	1 499	-	17 110
Solde au 31 mars 2025	-	113 936	20 573	47 687	1 197	19 059	-	202 452
Éliminé à la cession d'actifs	-	-	(181)	-	-	-	-	(181)
Amortissement	-	6 198	2 026	2 909	145	1 137	-	12 415
Solde au 31 décembre 2025	-	120 134	22 418	50 596	1 342	20 196	-	214 686

Valeur comptable nette								
31 décembre 2025	15 108	171 430	17 351	94 155	222	16 255	1 093	315 614
Valeur comptable nette								
31 mars 2025	15 106	175 032	19 175	97 040	329	17 378	1 142	325 202

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 catégorie 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 catégorie 2 sont des données concernant l'actif ou le passif, autres que les cours du marché compris dans les données d'entrée de catégorie 1, observables directement ou indirectement;
- les données d'entrée de catégorie 3 sont des données non observables concernant l'actif ou le passif.

7. Instruments financiers (suite)

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

Au 31 décembre		2025	
	Juste valeur \$	Coût \$	Niveau
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	23 962	23 962	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Placements - coût amorti	3 000	3 000	Niveau 2
Emprunts à payer	8 467	8 467	Niveau 2
Obligations à payer	17 387	16 392	Niveau 2
Au 31 mars		2025	
	Juste valeur \$	Coût \$	Niveau
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	18 199	18 199	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Placements - coût amorti	4 373	4 373	Niveau 2
Emprunts à payer	8 767	8 767	Niveau 2
Obligations à payer	21 392	20 166	Niveau 2