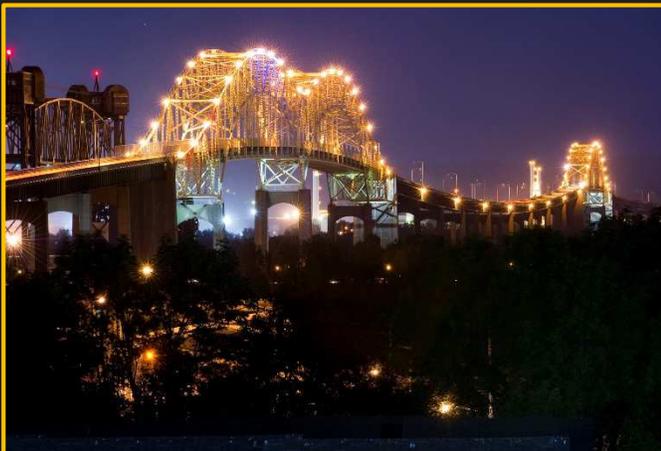


LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE



RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL

1^{er} TRIMESTRE (T1) — NON AUDITÉ

Pour les trois mois se terminant le 30 juin 2015

Table des matières

<i>Note concernant les états financiers du premier trimestre retraités de la SPFL</i>	1
1.0 SPFL.....	1
1.1 Mandat.....	1
1.2 Groupe de la SPFL.....	1
2.0 Rétrospective du T1 de 2015-2016	2
2.1 Sommaire	2
2.2 Perspectives.....	3
3.0 Analyse des résultats financiers	7
3.1 Résultats d'exploitation.....	7
3.2 Flux de trésorerie.....	11
3.3 Analyse du risque	11
3.4 Rapport sur l'utilisation des crédits	14
4.0 ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES CONSOLIDÉS CONDENSÉS NON AUDITÉS DE LA SPFL.....	15
4.1 Déclaration de responsabilité de la direction	16
4.2 État intermédiaire consolidé non audité de la situation financière	17
4.3 État intermédiaire consolidé non audité du résultat global	18
4.4 État intermédiaire consolidé non audité des capitaux propres	19
4.5 État intermédiaire consolidé non vérifié des flux de trésorerie	20
4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités	21

Photos de la page couverture :

Au haut, de gauche à droite : Le pont des Mille-Îles à Lansdowne et une grue qui démantèle le vieux pont du chenal nord à Cornwall

Au bas, de gauche à droite : Le pont international de Sault Ste. Marie et le pont Blue Water à Point Edward

Note concernant les états financiers du premier trimestre retraités de la SPFL

Les états financiers consolidés présentés et examinés dans la présente ont été retraités. Ce retraitement s'est avéré nécessaire en raison du fait que les états financiers du premier trimestre originaux ont été publiés avant que les états financiers vérifiés de fin de l'exercice précédent soient disponibles. Les états financiers originaux qui ont été publiés pour le premier trimestre contenaient quelques valeurs et éléments de présentation fondés sur des hypothèses, qui ont maintenant été harmonisés avec les états financiers vérifiés de fin de l'exercice précédent. Le retard dans la publication de ces états financiers a été causé par la fusion complexe de la Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) le 1^{er} février 2015. L'écart considérable se situait au chapitre des taux d'amortissement appliqués aux actifs à long terme, des régularisations inscrites ainsi que des choix stratégiques et des rapports de la SPFL relatifs aux opérations à l'étranger et au financement reporté d'immobilisations préexistant.

1.0 SPFL

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est une société d'État canadienne fédérale sans lien de dépendance avec le gouvernement fédéral. La SPFL est chargée de surveiller certains actifs de la Couronne reliant les États-Unis et le Canada. Ces ponts internationaux ouvrent des routes commerciales et des liaisons vitales entre l'Ontario et les États du Michigan et de New York. Les actifs dont la SPFL a la charge sont situés à Sault Ste. Marie, à Point Edward, à Lansdowne et à Cornwall, tous en Ontario. Ses ponts internationaux comptent parmi les plus importants passages à raccordement permanent au Canada.

1.1 Mandat

Le mandat de la SPFL consiste à assurer l'intendance la plus rigoureuse de la sécurité et de l'efficacité de ses ponts pour ses usagers. La Société est responsable de la conception, du financement, de l'entretien, de l'exploitation, de la gestion, de l'aménagement et de la réparation des ponts et des structures connexes sous sa maîtrise. La SPFL est aussi en mesure de mettre son expertise au service du gouvernement fédéral pour d'autres ponts qui ne font pas partie des actifs confiés au groupe de la SPFL.

1.2 Groupe de la SPFL

La SPFL est issue de la fusion de deux anciennes sociétés d'État mère, l'Administration du pont Blue Water (APBW) et la Société des ponts fédéraux Limitée (l'ancienne SPFL). La fusion est survenue le 1^{er} février 2015, aux termes d'une loi du gouvernement du Canada, la Loi n° 2 sur le Plan d'action économique de 2013, que le Parlement avait adoptée initialement en décembre 2013, puis modifiée à l'automne 2014. La Loi prévoit ce qui suit :

- La transformation en société d'État mère de l'ancienne filiale de la SPFL, Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) à Montréal;
- Une fusion de :
 - L'ancienne SPFL avec ses deux autres filiales, la Corporation du pont international de la voie maritime (CPIVM) à Cornwall et la Société du pont de la Rivière Ste Marie (SPRSM) à Sault Ste. Marie.
 - L'ancienne SPFL avec l'Administration du pont Blue Water (APBW) à Point Edward/Sarnia.
- La société issue de la fusion utilise le nom SPFL.

1.2 Groupe SPFL (suite)

L'établissement de PJCCI en société d'État mère date du 13 février 2014, et la fusion de l'ancienne SPFL et de la SPRSM s'est faite le 27 janvier 2015. La date de la fusion de la dernière entité, la CPIVM, n'est pas encore fixée.

Ces rapports financiers trimestriels consolidés comprennent les comptes de la SPFL (décrits plus haut), y compris les opérations du pont international des Mille-Îles, et sa part proportionnelle (50 %) de sa participation dans son partenariat gouvernemental, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM). Étant donné que la SPFL est désormais une nouvelle organisation, dont la date de constitution est le 1^{er} février 2015, la seule période de comparaison possible est pour les valeurs de fin d'exercice dans l'état intermédiaire consolidé de la situation financière de la SPFL. Comme la Société n'existait pas avant le 1^{er} février 2015, il n'y a pas de valeurs de comparaison disponibles dans l'état intermédiaire consolidé du résultat global pour la période d'avril à juin 2014 (qui aurait été le T1 de l'exercice précédent).

2.0 Rétrospective du T1 de 2015-2016

Ce rapport financier trimestriel a été préparé conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État publiée par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Ce rapport financier trimestriel présente une évaluation des opérations et de la situation financière de la SPFL pour le trimestre financier terminé le 30 juin 2015 (T1). Il faut le lire conjointement avec les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités et les notes afférentes que renferme le présent document. Sauf indication contraire, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens et proviennent principalement des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL établis conformément aux Normes internationales de rapports financiers (IFRS).

2.1 Sommaire

Au 30 juin 2015, la SPFL affiche un résultat net consolidé de 4,46 millions de dollars pour les trois premiers mois de l'exercice. Son résultat d'exploitation avant financement public était de 2,10 million de dollars au 30 juin 2015.

Le produit des péages (Péages et services et Produits tirés du pont international des Mille-Îles) pour le groupe de la SPFL s'est élevé à 8,20 millions de dollars, soit 25,2 % du total prévu au budget pour l'ensemble de l'exercice. Au premier coup d'œil, c'est impressionnant, considérant que les volumes globaux de circulation payante sont en baisse de pas moins de 10,5 % comparativement au même trimestre de l'année précédente (comparaison faite vu que les chiffres de circulation sont connus pour chaque pont). On trouvera une analyse plus détaillée des produits à la section 3.1.

Le fonds de roulement (l'actif à court terme moins le passif à court terme) a affiché une forte augmentation comparativement aux résultats de la fin de l'exercice précédent. À la fin de l'exercice précédent, le fonds de roulement était de 10,70 millions de dollars, puis il a augmenté de 56,1 % (6 millions de dollars) et atteint 16,71 millions de dollars au 30 juin 2015. Deux postes budgétaires importants dans l'état intermédiaire consolidé de la situation financière sont à l'origine de cette augmentation. Les réserves de caisse ont augmenté de 6,12 millions de dollars, et la responsabilité en matière de déclassement du pont du chenal nord a diminué de 2,81 millions de dollars, grâce à un financement à 100 % par le gouvernement fédéral.

2.1 Sommaire (suite)

Les acquisitions d'immobilisations au cours du trimestre ont été de 5,89 millions de dollars. Les contributions importantes à ces dépenses d'investissement concernaient le projet de l'ASFC à Lansdowne (2,55 millions de dollars), la contribution de la SPFL au projet conjoint de réaménagement du poste de péage des États-Unis au pont de Sault Ste. Marie (1,78 million de dollars), et les travaux réalisés pour le réaménagement de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie (0,79 million de dollars).

2.2 Perspectives

Au cours du premier trimestre de l'exercice, la SPFL a consacré beaucoup de temps à l'acclimatation de sa nouvelle organisation. Cela a comporté des activités de communication à l'échelle de l'organisation dans tous les services, de l'Ingénierie aux Finances, en passant par les Ressources humaines et les Communications. C'est une période intéressante pour tous les membres de l'organisation, compte tenu des nouvelles occasions d'apprentissage et de la multiplicité des perspectives d'efficacité organisationnelle, depuis les opérations sur le terrain jusqu'aux rapports au niveau de l'organisation. Les perspectives pour les deuxième et troisième trimestres de l'exercice sont que la SPFL continuera de tirer parti de ces occasions. La SPFL a déjà observé des économies monétaires réelles (comparativement aux dépenses des deux anciennes sociétés) au titre des aspects opérationnels et administratifs multiples de son exploitation. Elle mettra en lumière les économies continues et en tirera profit pendant la réalisation de la fusion organisationnelle.

Outre ces occasions pour l'organisation, les grands projets d'investissement (dont un grand nombre ont débuté dans les anciennes sociétés) continuent d'avancer; ce sont notamment :

- a) La démolition du pont du chenal nord à travée haute à Cornwall, qui a débuté en 2014. Ces travaux qui ont progressé malgré les rigueurs de l'hiver, se poursuivront à longueur d'année jusqu'à la fin de l'année fiscale 2016-2017. Les progrès de ce projet sont mesurables, et la silhouette de Cornwall se transforme de semaine en semaine pendant le déroulement des travaux.
- b) Le projet de réaménagement de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie, qui vient d'entrer dans la deuxième phase de la construction et qui sera terminée en 2018.
- c) Les travaux de réaménagement conjoint du poste de péage, du côté américain de la frontière à Sault Ste. Marie, qui sont bien avancés, et dont une partie était terminée au milieu du deuxième trimestre. La fin de ce projet est prévue pour la fin de l'année civile en cours.
- d) La remise en état de l'installation des douanes de Lansdowne, au pont international des Mille-Îles; est commencée, avec le début de l'excavation du roc au premier trimestre, qui a ouvert la voie à une demande de soumissions pour le prochain stage de la construction. Ce projet devrait s'étendre sur les quatre prochaines années.
- e) La fermeture d'une travée du pont Blue Water à Point Edward, au premier trimestre de l'exercice, pour la réfection du revêtement de la chaussée. Pendant les travaux, la circulation a été détournée sur la deuxième travée du pont. Le projet était terminé à la fin du trimestre et la travée est désormais rouverte et la circulation se fait sans problème.

2.2 Perspectives (suite)

- f) L'ouverture des voies 5 et 6 du pont Blue Water à Point Edward, au premier trimestre de l'exercice, avec un nouveau programme automatisé de perception des péages et bureau de traitement. Les quatre autres voies devraient entrer en service au 2^e et au 3^e trimestre. La mise en place de tout le matériel de service des voies et le bon acheminement de l'information vers le bureau de traitement seront suivis du déploiement du site Web de gestion en ligne des comptes. Ce projet devrait être réalisé au cours de l'année fiscale.



Démontage de l'ancien pont du chenal nord du pont international de la Voie maritime à Cornwall

2.2 Perspectives (suite)



Vue aérienne du projet de réaménagement de l'esplanade au Sault Ste. Marie, en Ontario

Construction de l'escalier pour le nouveau bâtiment de circulation à l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie



2.2 Perspectives (suite)



La vue aérienne et le modèle du projet du centre de réadaptation des douanes canadiennes à Lansdowne au pont des Mille-Îles



Le projet de recouvrement d'asphalte au pont Blue Water à Point Edward

3.0 Analyse des résultats financiers

3.1 Résultats d'exploitation

TENDANCES SAISONNIÈRES

La circulation sur les ponts du portefeuille de la SPFL a traditionnellement connu des variations saisonnières. Dans la perspective des produits, il y a plus de traversées de ponts internationaux et le produit des péages est plus élevé au cours de deuxième et du troisième trimestre de l'exercice. Au premier et au quatrième trimestre, le nombre de traversées est toujours plus faible, d'où la baisse du produit des péages. Ce régime de demande tient principalement au trafic voyageur d'agrément et à un climat qui fait préférer les voyages au printemps et en été. Par contre, la conjoncture économique au Canada et aux États-Unis a également une forte influence sur le trafic international, notamment le trafic de camions, dont le taux de péage est nettement supérieur. Les conditions économiques sont moins variables selon les saisons, mais davantage la conséquence du climat économique de chaque pays.

Quant aux charges, la SPFL assume d'importants coûts annuels d'entretien et de remise en état de ses actifs au cours de la saison de construction, qui s'étend sur les trois premiers trimestres de l'année fiscale. Les charges prévues peuvent varier selon la météo, surtout au troisième et au quatrième trimestre, avec l'arrivée du temps froid. Les variations saisonnières des charges d'exploitation et d'administration ne sont pas jugées importantes.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Actif à court terme

Au premier trimestre de l'année fiscale, l'actif à court terme a augmenté de 2,72 millions de dollars (6,0 %) comparativement au 31 mars 2015. Cette augmentation venait d'une augmentation de 6,12 millions de dollars des réserves de caisse. Cette augmentation de l'encaisse vient à la fois des surplus d'exploitation et de l'arrivée à échéance de divers placements (3,64 millions de dollars). À la fin du premier trimestre, 4,50 millions de dollars ont été placés dans des fonds à court terme (équivalents de trésorerie) jusqu'à la conception d'un plan de placement plus rigoureux pour ces fonds. Dans le premier mois du deuxième trimestre, ces 4,50 millions de dollars ont été investis dans une combinaison de CPG et d'obligations (conformément à la politique de placement de la SPFL, où la préservation du capital est une considération primordiale). Les débiteurs au cours du trimestre ont chuté de 1,56 million de dollars, en raison du calendrier du financement public des débiteurs pour les projets d'investissement.

Actif à long terme

Au cours des trois premiers mois de l'exercice, l'actif à long terme a augmenté de 1,93 million de dollars, passant de 328,19 millions de dollars au 31 mars 2015 à 330,11 millions de dollars au 30 juin 2015. Des acquisitions d'immobilisations de 5,89 millions de dollars ont été compensées par des dotations aux amortissements de 2,73 millions de dollars et un reclassement net de placements à long terme (en placements à court terme) de 1,24 millions de dollars.

Passif à court terme

Le passif à court terme au cours du trimestre a diminué de 3,29 millions de dollars (9,4 %) comparativement aux valeurs de la fin de l'exercice précédent, le 31 mars 2015. C'était la conséquence de l'utilisation d'une responsabilité en matière de déclassement de 2,81 millions de dollars. La responsabilité en matière de déclassement est financée à 100 % par des contributions du gouvernement, de sorte que les factures reçues par la SPFL au titre de la responsabilité en matière de déclassement sont remboursées, pour un effet nul sur les réserves de caisse de la SPFL.

3.1 Résultats d'exploitation (suite)

Passif à long terme

Le montant du passif à long terme a augmenté de 3,64 millions de dollars (3,4 %) au premier trimestre, passant de 105,84 millions de dollars à 109,48 millions de dollars. La totalité de l'augmentation vient de ce que le financement public de projets d'investissement (3,57 millions de dollars) au cours du trimestre a été comptabilisé comme financement d'immobilisations différées. Lorsque ces projets seront terminés et que commencera l'amortissement, ce capital différé sera comptabilisé dans les résultats, comme pour l'amortissement.

PRODUITS

Produit des péages des ponts internationaux

Au cours du trimestre, le produit des péages des quatre ponts internationaux de la SPFL a été de 8,20 millions de dollars. Pour ce qui est du trafic payant, tous les ponts ont connu une baisse du nombre de traversées de voyageurs. Par rapport à l'exercice précédent pour la même période, ce trafic a représenté une baisse de 13,8 % (291 130 traversées) dans cette catégorie. La diminution s'explique dans une large mesure par la perte de valeur du dollar canadien. La comparaison du dollar canadien entre ce trimestre et la même période de l'an dernier montre que le dollar canadien a perdu de 12,8 % à 17,1 % de sa valeur par rapport au dollar américain. La réduction de 13,8 % du trafic-voyageurs suit d'assez près la réduction de la valeur du dollar.

De fait, deux des quatre ponts ont même eu une augmentation du trafic d'autocars et de camions au cours de la période, ce qui a amené une augmentation consolidée de 1,7 % par rapport à l'année fiscale précédente (9 275 traversées). L'augmentation du trafic commercial, le fait que le taux de change du dollar américain à la fin de juin dépassait la prévision budgétaire, et les revues périodiques du taux de péage aux ponts de la SPFL (y compris les majorations de taux et les rajustements pour les taux de change) ont contribué à propulser le produit des péages plus haut que ce qu'on aurait pu prévoir au départ, vu que la période d'avril à juin n'est traditionnellement pas l'une des périodes qui rapportent le plus de péages, selon l'information reçue des anciennes sociétés.

Baux et permis

Au premier trimestre, 0,98 million de dollars ont été comptabilisés au titre des baux et permis. Cela correspond aux attentes de la SPFL et est conforme aux prévisions pour l'exercice.

Change de devises

À Point Edward, la SPFL exploite un bureau de change, dont le trafic voyageur est la principale clientèle. Les produits réalisés à ce bureau ont diminué, en conséquence d'un recul de 15,9 % du trafic-voyageurs comparativement à l'an dernier. Cependant, en pourcentage du budget total des produits de la SPFL, le bureau de change ne représente que 3,8 % du total (en chiffres annuels).

Résultats d'exploitation (suite)

Gain de change

La SPFL a comptabilisé 0,40 million de dollars en gains de change en convertissant les états financiers de ses partenaires étrangers. Cette valeur est attribuable à la valeur du dollar canadien par rapport à la devise américaine dans la conversion de certaines immobilisations corporelles.

CHARGES

Fonctionnement

Les charges de fonctionnement pour la période représentent 27,8 % des charges totales pour le trimestre. Sur les 2,21 millions de dollars de dépenses d'exploitation, 1,16 million de dollars est représenté par l'amortissement. Par rapport au budget, les charges d'exploitation (sans l'amortissement) sont généralement plus élevées que prévu, le taux de change appliqué à la conversion des charges comptabilisées en dollars des États-Unis a été plus élevé que prévu au départ. Malheureusement, en raison de la prévision de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain, la SPFL est exposée à ce risque du côté des devises étrangères pour le reste de l'exercice. Mais, cela est compensé par le niveau supérieur de conversion pour les produits comptabilisés en dollars américains.

Charges du pont international des Mille-Îles

Les charges pour le pont des Mille-Îles représentent 15,9 % des charges trimestrielles totales. L'amortissement représente 0,39 million de dollars du 1,26 million de dollars de charges dans cette catégorie. Selon les prévisions actuelles, les charges (avant amortissement) liées à cet emplacement respecteront le budget pour l'année fiscale.

Change de devises

Les charges au titre du change de devises se sont élevées à 0,20 million de dollars, ou 2,5 % des dépenses totales. L'amortissement a été inclus dans ce total de 0,03 million de dollars. On prévoit que les dépenses (avant amortissement) respecteront le budget pour l'année fiscale.

Entretien

Les charges d'entretien pour le trimestre sont de 22,7 % des charges totales, à 1,80 million de dollars. Les charges d'amortissement ont été de 0,65 million de dollars de ce total dans le service. Au rythme actuel et prévu des dépenses, la SPFL aura respecté son budget pour les dépenses d'entretien (sans l'amortissement) à la fin de l'année fiscale.

Opérations de l'ASFC et de l'ACIA

Les charges dans cette catégorie sont le résultat de l'obligation que fait la loi de mettre des installations à disposition aux emplacements de ponts internationaux (et autres passages frontaliers). Il n'y a pas de produits associés à ces charges. Les charges pour la période ont représenté 10,7 % du total pour le trimestre, ou 0,85 million de dollars. Sur ce montant, l'amortissement a constitué 0,35 million de dollars. Les charges (avant amortissement) coïncident essentiellement avec le budget pour l'année à ce stade-ci de l'année.

Administration

Les charges d'administration pour le trimestre représentent 20,4 % des charges totales, soit 1,62 million de dollars. L'amortissement représentait 0,15 million de dollars de ces charges. Les charges dans ce service sont considérées comme essentiellement statiques pour l'année, à l'abri des variations saisonnières. Par conséquent, les charges (avant

3.1 Résultats d'exploitation (suite)

amortissement) devraient être en deçà du budget pour l'année. L'Administration est le service où sont actuellement réalisées un grand nombre des économies d'efficience liées à la fusion.

Financement public

Le total du financement public comptabilisé au cours du trimestre a été de 7,43 millions de dollars, qui ont été répartis entre l'état intermédiaire consolidé de la situation financière et l'état intermédiaire consolidé du résultat global. La nouvelle SPFL, tout comme l'ancienne, a déjà engagé une bonne part des charges pour la responsabilité en matière de déclassement (selon les états préparés selon les Normes comptables pour le secteur public NCSP pour l'ancienne SPFL, il s'agissait de la responsabilité en matière de déclassement liée à la mise hors service d'immobilisations), si bien que tout le financement public reçu pour les diverses démolitions de ponts et d'autres structures est immédiatement comptabilisé à l'état du résultat global. Au cours de ce trimestre, cela a représenté des coûts de démolition de 3,58 millions de dollars pour le vieux pont du chenal nord à Cornwall. Dans la mesure où le financement se rapporte aux nouvelles structures construites par la SPFL, le financement reçu du gouvernement du Canada (après la fusion) est comptabilisé à l'état consolidé de la situation financière et, lorsque des actifs particuliers sont achevés et que l'amortissement commence, alors le résultat commence à être comptabilisé dans ce compte de financement d'immobilisations différées selon les mêmes principes que pour l'amortissement. C'est le cas pour certains actifs finis représentant un total de 0,14 millions de dollars sur l'état consolidé du résultat global dénommé amortissement du financement d'immobilisations différé.

Le tableau suivant résume le financement public :

	1^{er} trimestre
(en milliers de dollars)	2015-2016
Amortissement du financement d'immobilisations différé	138 \$
Financement public pour la responsabilité en matière de déclassement	
• Pont du chenal nord	3 584 \$
Financement public pour le financement d'immobilisations différées	
• Réfection des installations douanières de Lansdowne (Mille-Îles)	2 507
• Réfection de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie	1 197
TOTAL	7 426 \$

La section 3.4 comprend aussi une annexe qui donne les détails des crédits parlementaires.

3.2 Flux de trésorerie

Au premier trimestre complet d'activité pour la SPFL, les soldes de l'encaisse ont augmenté de 6,12 millions de dollars. Les activités d'exploitation ont représenté une augmentation de 9,42 millions de dollars, qui comprenait une régularisation de 1,22 million de dollars des intérêts dus sur les obligations au 30 juin 2015. Les activités de placement ont représenté une dépense nette de 3,15 millions de dollars, dont 5,89 millions de dollars sont allés aux acquisitions d'immobilisations, et un montant net de 2,74 millions de dollars a été reçu à l'arrivée à échéance de placements. C'est un excellent résultat pour la SPFL, qui ne s'attend toutefois pas qu'il se répète chaque trimestre, étant donné que les remboursements d'obligations ont lieu deux fois l'an et compte tenu d'une gestion prudente de l'encaisse, y compris des placements de l'encaisse excédentaire et d'autres initiatives.

3.3 Analyse du risque

Grands projets

La SPFL et sa filiale travaillent actuellement à de grands projets sur les ponts et les structures connexes dont la SPFL est responsable. Voici une description des principales réalisations du T1 à ce chapitre.

Réaménagement de l'esplanade des douanes canadiennes (Sault Ste. Marie)

Ce projet dispose d'un financement approuvé de 51,60 millions de dollars provenant du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers. L'entrepreneur général pour la première phase des travaux (le garage d'entretien, la boutique hors taxes et les ouvrages civils) a terminé le gros des travaux.

La première phase de la construction (phase B), qui comprenait la construction de la boutique hors taxes et du garage d'entretien, est ouverte, y compris pour l'accès par camion à l'esplanade et au pont depuis Carmen's Way. La deuxième phase de la construction (phase A) a été mise en soumission en 2014, mais toutes les soumissions conformes dépassaient considérablement le budget. La SPFL a lancé un projet de gestion de la valeur et de révision de la conception, sans changer l'énoncé des besoins de l'ASFC.

La SPFL a engagé des négociations et lancé des séances de gestion de la valeur qui ont débouché sur une nouvelle soumission négociée et une adjudication de contrat en avril 2015.

La démolition de la vieille boutique hors taxes a laissé le champ libre pour la construction du nouvel immeuble opérationnel, qui servira temporairement aussi d'immeuble commercial pendant la construction du nouvel immeuble commercial. La construction des nouvelles installations de l'ASFC, prochaine phase du projet de réaménagement de l'esplanade des douanes canadiennes, a commencé en juin. Elle a été précédée d'une longue planification destinée à limiter le plus possible les impacts sur la circulation et les opérations du pont pendant la construction.

Le projet devrait être terminé pour mars 2018.

Nouveau pont du chenal nord à travée basse (Cornwall)

Ce projet de 74,82 millions de dollars, financé par des crédits du gouvernement, a progressé considérablement, avec l'ouverture à la circulation du nouveau pont à travée basse en janvier 2014, y compris l'achèvement des postes de péage permanents de la CPIVM et d'un immeuble plus permanent de l'ASFC à l'extrémité nord du nouveau pont.

Les travaux hautement techniques de démolition du vieux pont à travée haute ont débuté en août 2014, et ont très bien progressé malgré les rigueurs de l'hiver 2014-2015 et s'étendront sur deux ans. La première phase des travaux est l'enlèvement du tablier du pont, qui est à près de 85 % achevé, tandis que les travaux sur la superstructure et les

3.3 Analyse du risque (suite)

piliers sont bien engagés. La démolition de grandes parties de la superstructure a obligé à construire une route de contournement temporaire. La route et le poste de péage ont été ouverts à la circulation grâce à un effort d'équipe du personnel de la SPFL et de la CPIVM, qui a travaillé sans relâche pour permettre un accès ininterrompu au pont pendant la démolition de diverses sections du vieux pont.

Viendront ensuite les améliorations nécessaires des approches et l'alignement final des voies d'accès. Le projet doit prendre fin en 2016-2017.

Réfection des installations douanières de Lansdowne (Mille-Îles)

La SPFL gère le projet de réfection du bureau d'entrée de Lansdowne de l'ASFC. Elle estime qu'il faudra quatre ans pour le réaliser, au coût de 60,00 millions de dollars. Le projet de réfection des installations douanières de Lansdowne comporte cinq composantes : planification, étude et conception du site; ouvrages civils et dérochement; construction du nouvel immeuble commercial et opérationnel; démolition des installations existantes; et améliorations et alignement finals des voies d'accès et paysagement. Les opérations et la sécurité seront maintenues pendant toute la phase de construction.

Les premiers travaux de préparation du chantier, y compris les services publics, sont en cours et le contrat de dérochement a débuté en février 2015 et prendra fin cet été. L'achat d'une propriété pour améliorer l'efficience de l'emplacement a été effectué. Le contrat de dérochement de masse respecte le budget et l'échéancier. On estime que le projet sera terminé en 2017-2018.

3.3 Analyse du risque (suite)

VIABILITÉ FINANCIÈRE

Malgré l'approche de son modèle de portefeuille pour la gestion des ponts internationaux, la SPFL doit continuer de revoir ses plans et ses opérations en fonction de chaque pont pour assurer la viabilité à long terme de tous les passages internationaux. Ainsi, à cause de pressions financières au passage de Cornwall, en conséquence de la dévaluation du dollar canadien et de la baisse du nombre de traversées payantes, une augmentation des taux de péage a été approuvée au cours du trimestre et sera mise en œuvre au deuxième trimestre. La SPFL continue de répondre aux besoins de l'ASFC et de l'ACIA à ses ponts internationaux et doit trouver un équilibre entre les besoins de ces organisations et ce qui est possible dans une perspective de financement de la SPFL. La SPFL pourra faire des prévisions de financement à long terme avec les données plus abondantes de la nouvelle organisation issue de la fusion.



Au mois de juin, la Présidente, Connie Graham, et la Première dirigeante, Micheline Dubé, on fait le dévoilement de la plaque LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) de certification Argent, décerné au complexe de bureau du pont Blue Water par le Conseil du bâtiment durable du Canada

3.4 Rapport sur l'utilisation des crédits

La SPFL reçoit actuellement des crédits parlementaires uniquement pour ses projets aux ponts de Cornwall et de Lansdowne. Le projet de Sault Ste. Marie est financé par le gouvernement du Canada, mais par un véhicule de financement différent. Les premières estimations pour le financement des deux projets pour l'année fiscale s'établissaient à 35,28 millions de dollars. Les contrats actuellement en cours respectent l'échéancier, mais tous les contrats prévus n'ont pas encore été mis en soumission. Par conséquent, selon les prévisions actuelles, il faudra reporter à l'an prochain l'utilisation de certains fonds. Par contre, cela n'a rien changé aux échéanciers projetés d'achèvement des projets.

Sur les 22,74 millions de dollars de prévisions de dépenses pour l'exercice, 11,00 millions de dollars sont destinés au projet de Lansdowne (1,96 million de dollars a été utilisé au premier trimestre) et 11,74 millions de dollars seront consacrés au projet du pont du chenal nord (0,89 million de dollars a été utilisé au premier trimestre).

	Trois mois se terminant le 30 juin 2015
	SPFL
	Vote 1
	<u>Capital</u>
(milliers de dollars)	
Budget principal des dépenses	35 282
Demande de report ⁽¹⁾ aux années futures ⁽¹⁾	(12 540)
Financement disponible	22 742
Prélèvement ⁽²⁾	
Réal	2 849
Plan	19 893
Prélèvement total	22 742
Crédits parlementaire résiduel	-

⁽¹⁾ Les approbations seront recherchées lors d'exercices budgétaires futurs.

⁽²⁾ SPFL reçoit généralement leurs financements seulement lorsque les dépenses ont été encourues.

4.0 ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES CONSOLIDÉS CONDENSÉS NON AUDITÉS DE LA SPFL

Pour les trois mois se terminant le 30 juin 2015

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 et approuvés par le conseil d'administration de la SPFL. Les auditeurs externes de la SPFL n'ont pas audité ni révisé ces états intermédiaires consolidés condensés non audités.

Nota : Le présent rapport constitue la deuxième version des états financiers du premier trimestre de l'exercice de la SPFL. Ce retraitement est nécessaire en raison du fait que les états financiers vérifiés pour l'exercice précédent ont été achevés après la publication des états financiers du premier trimestre originaux. Certains redressements et changements ont été apportés aux valeurs et aux éléments de présentation des états de l'exercice précédent, lesquels sont présentés dans les états financiers retraités.

4.1 Déclaration de responsabilité de la direction

La direction de la Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est responsable de la préparation et de la présentation juste de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés retraités non audités conformément à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Conseil du Trésor du Canada, 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 renferme ce rapport financier trimestriel soit conforme, là où il y a lieu, aux états financiers consolidés condensés retraités non audités.

La Société des ponts fédéraux Limitée a complété la consolidation des états financiers intermédiaires consolidés retraités non audités et a mis en place et applique désormais les contrôles internes appropriés à cette fin. Pour préparer les états financiers intermédiaires consolidés condensés retraités non audités, la direction de la Société des ponts fédéraux Limitée s'en remet à l'information financière non vérifiée que lui communique sa filiale en propriété exclusive, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, et à l'information financière non auditée provenant de ses partenaires internationaux. L'information financière que lui fournit la filiale et les partenaires internationaux, ainsi que les contrôles internes établis et appliqués pour recueillir cette information, sont la responsabilité de la direction de chacune de ces filiales.

Compte tenu de notre connaissance de la situation financière, des résultats des opérations et des liquidités de la Société des ponts fédéraux Limitée 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 retraités non audités présentent avec précision et à tous les égards la situation financière, les résultats d'exploitation et les liquidités de la Société à la date et pour les périodes indiquées dans les états financiers intermédiaires consolidés condensés retraités non audités.



Micheline Dubé
Présidente et première dirigeante



Natalie Kinloch
Chef des opérations

Ottawa, Canada

24 février 2016

4.2 État intermédiaire consolidé non audité de la situation financière

au 30 juin 2015

(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	30 juin 2015 (retraités) (non-audité)	31 mars 2015
		\$	\$
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		29 683	23 562
Placements	6	12 340	14 003
Clients et autres débiteurs	7	6 126	7 685
Charges payées d'avance		198	378
Total des actifs courants		48 347	45 628
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	8	305 042	301 735
Immeubles de placement	9	20 327	20 458
Immobilisations incorporelles	9	39	43
Placements	6	4 703	5 940
Total des actifs non courants		330 111	328 186
Total de l'actif		378 458	373 814
Passif			
Passifs courants			
Fournisseurs et autres créditeurs		10 584	11 120
Avantages du personnel		291	654
Montant à payer au partenaire américain des entreprises communes		1 854	1 849
Passif relatif au démantèlement	10	9 370	12 183
Retenues de garantie		1 354	1 075
Produits différés		2 997	2 864
Partie à court terme des emprunts		625	619
Partie à court terme des obligations à payer		3 999	3 999
Partie à court terme du financement d'immobilisations différés		564	564
Total des passifs courants		31 638	34 927
Passifs non courants			
Emprunts à payer		17 414	17 572
Obligations à payer		70 740	70 740
Avantages du personnel		7 765	7 531
Produits différés		2 135	2 142
Financement différé lié aux immobilisations corporelles		10 130	6 564
Passif relatif au démantèlement		1 291	1 291
Total des passifs non courants		109 475	105 840
Capitaux propres			
Capital social – deux actions sans valeur nominale		–	–
Bénéfices non distribués		237 197	232 741
Cumul des autres éléments du résultat global		148	306
Total des capitaux propres		237 345	233 047
Total des capitaux propres et du passif		378 458	373 814

4.3 État intermédiaire consolidé non audité du résultat global
pour la période de trois mois se terminant le 30 juin 2015
(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2015 (retraités) (non-audité)
	\$
Produits	
Péages et services	6 991
Contrats de location et permis	975
Bureau de change	263
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	1 207
Intérêts	157
Profit de change	401
Autres	47
Total des produits	10 041
Charges	
Fonctionnement	2 209
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 262
Bureau de change	200
Entretien	1 801
Fonctionnement de l'Agence des services frontaliers du Canada et de l'Agence canadienne d'inspection des aliments	851
Administration	1 620
Total des charges	7 943
Résultat d'exploitation avant le financement public	2 098
Financement gouvernemental	
Amortissement du financement d'immobilisations différé	138
Financement lié au passif relatif au démantèlement	3 584
Total du financement gouvernemental	3 722
Éléments hors exploitation	
Charges d'intérêts	(1 364)
Total du résultat hors exploitation	(1 364)
Résultat net	4 456
Autres éléments du résultat global	
Éléments qui pourraient être reclassés ultérieurement en résultat net lorsque certaines conditions seront remplies	
Perte à la réévaluation des placements disponibles à la vente	(154)
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de placements disponibles à la vente	(4)
Total des autres éléments du résultat global	(158)
Total du résultat global de la période	4 298

4.4 État intermédiaire consolidé non audité des capitaux propres

pour la période de trois mois se terminant le 30 juin 2015

(en milliers de dollars canadiens)

	Bénéfices non distribués (retraités)	Cumul des autres éléments du résultat global (retraités)	Total (retraités)
	\$	\$	\$
Solde au 1 ^{er} avril 2015	232 741	306	233 047
<i>Total du bénéfice global</i>			
Bénéfice net	4 456	–	4 456
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Gain cumulatif reclassé au résultat sur la vente de placements disponible à la vente	–	(4)	(4)
Perte à la réévaluation des placements disponibles à la vente	–	(154)	(154)
Total des autres éléments du résultat global		(158)	(158)
Total du résultat global	4 456	(158)	4 298
Solde au 30 juin 2015	237 197	148	237 345

4.5 État intermédiaire consolidé non vérifié des flux de trésorerie

pour la période de trois mois se terminant le 30 juin 2015

(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2015 (retraités) (non-audité)
	\$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	
Résultat net	4 456
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :	
Amortissement du financement d'immobilisations différé	(138)
Amortissement des immobilisations corporelles	2 572
Amortissement des immobilisations incorporelles	4
Amortissement des immeubles de placement	153
Variation des avantages du personnel	(129)
	6 918
Variations du fonds de roulement :	
Diminution des clients et autres débiteurs	1 559
Diminution des charges payées d'avance	180
Diminution des fournisseurs et autres créditeurs	(536)
Diminution du passif relatif au démantèlement	(2 813)
Augmentation des retenues de garantie	279
Augmentation du financement d'immobilisation différé	3 704
Augmentation des produits différés	126
	2 499
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	9 417
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	
Paiements au titre d'immobilisations corporelles	(5 879)
Financement public lié aux acquisitions d'immobilisations corporelles reçu	(12)
Produit de la vente de placements	3 484
Achats de placements	(742)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement	(3 149)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	
Trésorerie et équivalents de trésorerie reçus d'anciennes sociétés	
Augmentation du montant à payer au partenaire américain des entreprises communes	5
Remboursement des emprunts	(152)
Flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement	(147)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	6 121
Trésorerie et équivalents de trésorerie au 1er avril 2015	23 562
Trésorerie et équivalents de trésorerie au 30 juin 2015	29 683

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

I. AUTORISATION ET ACTIVITÉS

La Société des ponts fédéraux Limitée (la « Société ») est une nouvelle entité issue des fusions, en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, de l'ancienne Société des ponts fédéraux Limitée (l'« ancienne SPFL »), 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, conformément aux autorisations données par la *Loi n° 2 sur le Plan d'action économique de 2013*, modifiée par la *Loi n° 2 sur le Plan d'action économique de 2014*. La Société est une société d'État mère mandataire inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu en vertu des dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

Les principales activités de la Société sont la détention et l'exploitation de quatre ponts internationaux reliant la province d'Ontario au Canada et l'État de New York ou l'État du Michigan aux États-Unis d'Amérique (É.-U.). En outre, la Société peut aussi mener d'autres activités accessoires à l'exploitation des ponts.

La filiale en propriété exclusive de la Société, la CPIVM, exploite le pont international de la voie maritime à Cornwall, en tant qu'exploitation conjointe selon un accord intervenu entre la Corporation, le propriétaire canadien, et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), le propriétaire américain. La Société est aussi signataire de deux autres accords pour l'exploitation de ponts internationaux. Dans le cas du pont international de Sault Ste. Marie; l'accord est avec le propriétaire américain, le Département des Transports du Michigan (MDOT). La supervision du pont est confiée à une entité internationale, la Sault Ste. Marie Bridge Administration (SSMBA), et son exploitation est assurée par l'International Bridge Authority, une entité du MDOT. L'accord applicable aux opérations du pont international des Mille-Îles est aussi avec le propriétaire américain, la Thousand Islands Bridge Authority (TIBA), une entité du comté de Jefferson, dans l'État de New York. Au passage entre Sarnia (Ontario) et Port Huron (Michigan), la SPFL possède et exploite la partie canadienne du passage. L'autre côté est exploité par le (MDOT), qui en est aussi le propriétaire.

Par le décret C.P. 2015-31 daté du 26 janvier 2015, la Société s'est vu octroyer toutes les approbations nécessaires de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* pour détenir la propriété et assurer la gestion des ponts internationaux faisant partie du portefeuille de la Société. L'article 6 de la *Loi sur les douanes* oblige la Société à fournir, équiper et entretenir, à ses frais, les locaux et autres installations nécessaires pour l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Une disposition semblable de la *Loi sur la protection des végétaux* prévoit le même soutien pour l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) basée aux passages frontaliers terrestres. La filiale, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (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, suite 1210, Ottawa (Ontario) K1P 6L5.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités (suite) (en milliers de dollars)

2. FUSION DE LA SOCIÉTÉ

L'ancienne SPFL a été constituée le 2 septembre 1998 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. L'ancienne SPFL était une société d'État mère mandataire inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et non assujettie à l'impôt sur le revenu en vertu des dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. L'ancienne SPFL avait trois filiales en propriété exclusive : Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (« PJCCI »), la SPRSM et la CPIVM.

L'APBW a été créée par la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water* le 21 mai 1964, et est devenue société d'État le 26 avril 2002. Elle était une société d'État mère non-mandataire inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et n'était pas assujettie à l'impôt sur le revenu en vertu des dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

En 2013, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de restructurer la Société en trois phases, comme suit :

- Phase I – PJCCI devient une société d'État mère autonome;
- Phase II – Fusion de l'ancienne SPFL avec ses deux filiales, la CPIVM et la SPRSM;
- Phase III – Fusion de l'ancienne SPFL avec l'APBW.

Le 13 février 2014, moyennant l'autorisation du décret C.P. 2014-0142, l'ancienne SPFL a cédé au ministre des Transports 100 % de ses actions de PJCCI, qui représentaient également la totalité des actions en circulation de PJCCI.

Avec l'autorisation de la loi, l'ancienne SPFL a réalisé sa fusion avec la SPRSM le 27 janvier 2015. La fusion entre l'ancienne SPFL et l'APBW a eu lieu le 1^{er} février 2015.

La fusion de la Société avec la CPIVM n'est pas encore réalisée.

3. BASE DE PRÉSENTATION ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés condensés ont été produits conformément aux Normes internationales de rapports financiers (IFRS). Ils constituent les premiers états financiers intermédiaires consolidés condensés de la Société préparés conformément aux IFRS.

Monnaie fonctionnelle et monnaie de présentation

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars canadiens, la monnaie fonctionnelle de la Société.

Base de préparation

Les états financiers sont consolidés condensés en raison de la propriété des opérations conjointes et ont été préparés sur la base du coût historique, sauf certaines exceptions permises par les IFRS.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités (suite) (en milliers de dollars)

3. BASE DE PRÉPARATION ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Le coût historique est généralement fondé sur la juste valeur de la contrepartie donnée en échange de biens et services.

La juste valeur est le prix que rapporterait la vente d'un actif ou qui serait payé pour la cession d'un passif dans une transaction ordonnée entre participants au marché à la date de la mesure, peu importe que ce prix soit directement observable, ou estimé par une autre technique d'évaluation. Dans l'estimation de la juste valeur d'un actif ou d'un passif, la Société tient compte de ce que seraient les caractéristiques de l'actif ou du passif si les participants au marché tenaient compte de ces caractéristiques pour l'établissement du prix de l'actif ou du passif à la date de la mesure.

Les principales méthodes comptables sont énoncées ci-dessous.

Fusion

La fusion de la Société a nécessité, entre autres choses : (i) la création d'une nouvelle Société et la combinaison consécutive, poste par poste, des états de la situation financière à la date de la fusion et (ii) la comptabilisation des actifs et des passifs de la Société à leur valeur comptable. Auparavant, l'ancienne SPFL préparait ses états financiers consolidés conformément aux Normes comptables pour le secteur public (« NCSP ») du Canada, et l'APBW appliquait les IFRS.

Participation aux opérations conjointes

Une opération conjointe est un accord conjoint où les parties qui ont la maîtrise conjointe de l'accord ont des droits sur les actifs, et des obligations pour les passifs, liées à l'accord. La maîtrise conjointe est un partage convenu par contrat de la maîtrise d'un accord, qui n'existe que lorsque des décisions au sujet des activités pertinentes demandent le consentement unanime des parties qui partagent la maîtrise.

Lorsqu'elle mène ses activités dans le cadre d'opérations conjointes, la Société, comme exploitant conjoint, comptabilise, relativement à sa participation à une opération conjointe :

- ses activités, y compris sa part des actifs détenus conjointement;
- ses passifs, y compris sa part des passifs engagés conjointement;
- le produit de la vente de sa part de la production découlant de l'exploitation conjointe;
- sa part du produit provenant de la vente de la production de l'exploitation conjointe; et,
- ses charges, y compris sa part des charges engagées conjointement.

La Société comptabilise les actifs, les passifs, les produits et les charges liés à sa participation à une exploitation conjointe conformément aux IFRS applicables aux actifs, passifs, produits et charges.

La Société a deux accords qui sont classés comme opérations conjointes, aux ponts de Cornwall (CPIVM) et de Sault Ste. Marie (SSMBA). Bien que filiale en propriété exclusive, en raison de l'accord international régissant ses opérations, la CPIVM est considérée comme une coentreprise.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités (suite) (en milliers de dollars)

3. BASE DE PRÉPARATION ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Comptabilisation des opérations du pont international des Mille-Îles

Le pont international des Mille-Îles est géré par Thousand Islands Bridge Authority (TIBA). Conformément à un accord binational, et en raison de la nature de la structure de cet accord avec TIBA, la SPFL a droit à 50 % des produits bruts générés par l'exploitation du pont, et est aussi responsable de 50 % des dépenses d'exploitation. Puisqu'elle n'a pas la maîtrise conjointe de TIBA, qu'il ne s'agit pas d'un accord conjoint et qu'elle n'a pas d'influence déterminante sur TIBA, la Société n'est pas une associée. La Société comptabilise sa part proportionnelle des produits bruts, des charges brutes, de l'amortissement des immobilisations corporelles, ainsi que de l'acquisition des immobilisations corporelles associées à sa part du pont. La SPFL est responsable de la propriété et du gros entretien des ponts du côté canadien de la frontière. Toutes les charges d'entretien engagées pour l'ASFC sont aussi la responsabilité exclusive de la SPFL. La SPFL n'a aucune participation aux actifs ou aux passifs de TIBA.

Financement public

La Société se finance par son résultat d'exploitation. Elle reçoit du financement du gouvernement fédéral pour la construction spécifique d'immobilisations corporelles et de propriétés de placement d'importance, ainsi que pour le démantèlement d'immobilisations particulières. Le financement public est comptabilisé comme compte débiteur lorsque la dépense correspondante est effectuée.

Le financement public pour les immobilisations corporelles et immeubles de placement qui sont sujets à amortissement est comptabilisé comme financement d'immobilisations reportées dans l'état consolidé de la situation financière dans l'exercice au cours duquel l'achat est comptabilisé, et le résultat figure à l'état consolidé du résultat global au même titre et pour les mêmes périodes que les actifs acquis à l'aide du financement public.

Le financement public lié au démantèlement d'immobilisations est comptabilisé dans l'état consolidé du résultat global dans l'exercice au cours duquel le travail de démantèlement est effectué plutôt qu'au moment de la comptabilisation du démantèlement.

Comptabilisation des produits

Les produits sont mesurés à la juste valeur de la contrepartie reçue ou à recevoir.

Présentation fonctionnelle des charges

La direction de la Société examine ses charges par fonction, et ses états financiers sont présentés comme tels. Les services fonctionnels sont définis comme tels :

- Entretien : charges d'entretien et de réparation des actifs de la Société;
- Opérations : charges liées à la perception des produits de péage;
- Pont international des Mille-Îles : représente la part des charges de la Société selon l'accord international sur le pont des Mille-Îles;
- Change de devises : charges se rapportant à l'exploitation du bureau de change exploité à Point Edward;

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités (suite) (en milliers de dollars)

3. BASE DE PRÉPARATION ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

- Opérations de l'Agence des services frontaliers du Canada et de l'Agence canadienne d'inspection des aliments : La Société est tenue de fournir des installations à ces Agences à ses passages frontaliers, sans contrepartie; et,
- Administration : les charges liées à la gestion et à la supervision des opérations de la Société.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds et les placements très liquides à échéance de trois mois ou moins de la date d'acquisition.

Immobilisations corporelles, actifs incorporels et immeubles de placement

Les éléments d'immobilisations corporelles, d'actifs incorporels et de propriété d'immeubles de placement sont mesurés au coût moins l'amortissement cumulé et la moins-value.

La comptabilisation de l'amortissement sert à radier le coût des actifs (autres que les terrains et les projets en cours) moins leurs valeurs résiduelles sur leur durée d'utilité. La durée d'utilité estimative, les valeurs résiduelles et la méthode d'amortissement sont revues à la fin de chaque période de rapport, et l'effet des changements d'estimation est comptabilisé de manière prospective.

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt imputables directement à l'acquisition, à la construction ou à la production d'actifs admissibles, qui sont des actifs nécessitant une assez longue période pour être prêts à être utilisés comme prévu ou à être vendus, sont ajoutés au coût de ces actifs, jusqu'à ce que les actifs soient substantiellement prêts à être utilisés comme prévu.

Responsabilité en matière de déclassement

La responsabilité en matière de déclassement reflète le passif associé à la mise hors service de certaines immobilisations corporelles de longue durée, comme des ponts et chaussées, et d'autres structures.

La responsabilité en matière de déclassement est comptabilisée lorsque la Société a une obligation (juridique ou calculée) par suite d'un événement passé, qu'il est probable que la Société sera tenue de régler l'obligation, et qu'il est possible d'en faire une estimation fiable. Lorsque le conseil d'administration décide de démolir un actif important pour le remplacer, les coûts de démolition sont capitalisés.

Le montant comptabilisé comme provision est la meilleure estimation de la contrepartie requise pour régler l'obligation présente à la fin de la période de rapport, compte tenu des risques et des incertitudes entourant l'obligation. Lorsqu'une disposition est mesurée à l'aide des flux de trésorerie estimés pour régler l'obligation présente, sa valeur comptable est la valeur présente de ces flux de trésorerie (lorsque l'effet de la valeur temporelle de l'argent est important).

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités (suite) (en milliers de dollars)

3. BASE DE PRÉPARATION ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Les coûts associés à la responsabilité en matière de déclassement sont capitalisés dans le coût de l'actif de longue durée. Les coûts de démantèlement associés au remplacement intégral d'actifs établis sont capitalisés dans l'actif remplacé. Les coûts de démantèlement qui sont requis dans le cadre de travaux de rénovation ou d'ajout à des propriétés établies sont capitalisés dans l'ajout à l'actif. Ces coûts sont amortis ensuite selon la méthode de l'amortissement linéaire réparti sur la période allant jusqu'à la fin de la vie utile de l'actif concerné.

Après l'évaluation initiale de la responsabilité en matière de déclassement, l'obligation peut être rajustée à la fin de chaque période de manière à refléter le temps écoulé, les changements des flux de trésorerie futurs estimatifs qui sous-tendent l'obligation et les mises à jour des hypothèses, comme les taux d'actualisation. Les coûts réels engagés pour l'aliénation de l'actif réduiront la responsabilité en matière de déclassement. Le règlement du passif pourra produire un gain ou une perte.

Avantages sociaux

Prestations de retraite et autres avantages postérieurs à l'emploi :

Les employés de la CPIVM sont couverts par le Régime de pension de retraite de la fonction publique (Régime), c'est-à-dire un régime à prestations déterminées établi par la loi et parrainé par le gouvernement du Canada. Les employés et la Société doivent y cotiser pour couvrir les coûts actuels des services rendus au cours de la période. Conformément à la législation en vigueur, la Société n'a aucune obligation légale ou implicite de verser d'autres cotisations à l'égard des services passés ou de toute sous-capitalisation du Régime. Les cotisations sont donc comptabilisées comme charges au cours de l'année auxquels les employés ont rendu leurs services et représentent l'obligation totale de la Société au titre des pensions.

Les employés de la Sault Ste. Marie Bridge Authority (SSMBA) participent aux régimes de pension à prestations définies et à cotisations définies de l'État du Michigan. Les employés et la Société doivent y cotiser pour couvrir le coût des services rendus au cours de la période. Les cotisations sont comptabilisées comme charges de l'exercice au cours duquel les employés ont rendu leurs services et représentent l'obligation totale de la Société au titre des pensions.

Les autres employés de la SPFL participent à un régime de retraite privé à cotisations déterminées dont ils se partagent le coût avec la SPFL (société mère). Les paiements au régime de retraite à cotisations définies sont comptabilisés comme charges lorsque les employés ont rendu les services leur donnant droit aux cotisations. Ce coût est partagé entre les employés et la Société.

La Société verse aussi à certains employés admissibles des prestations définies postérieures à l'emploi, comme l'assurance maladie, soins dentaires, assurance vie et un programme d'aide aux employés. Pour ces prestations définies postérieures à l'emploi, le coût des avantages sociaux est déterminé par la méthode de répartition prospective des cotisations, avec évaluations actuarielles à la fin de chaque période de rapport annuel. Le taux d'actualisation servant à déterminer l'obligation au titre des indemnités constituées est fondé sur les taux du marché pour les obligations à long terme de grande qualité.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités (suite) (en milliers de dollars)

3. BASE DE PRÉPARATION ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

Les gains et les pertes actuariels sont reflétés immédiatement à l'état consolidé de la situation financière, avec report d'une charge ou d'un crédit dans les autres éléments du résultat net au cours de la période où ils surviennent. Les gains et pertes actuariels comptabilisés dans les autres éléments du résultat net sont reflétés immédiatement dans les bénéfices non répartis et ne seront pas reclassés au résultat net. Le coût des services passés est comptabilisé dans le résultat net dans la période de modification du régime. Les intérêts nets sont calculés par application du taux d'actualisation au début de la période à l'actif ou au passif au titre des prestations définies. Les coûts des prestations définis sont catégorisés comme suit :

- coût des services (y compris le coût des services rendus au cours de la période, le coût des services passés, ainsi que les gains et les pertes sur les réductions et les règlements);
- charges ou produits nets d'intérêts; et,
- gains et pertes actuariels.

La Société présente les deux premières composantes des coûts des prestations définies dans la fonction dans laquelle ces coûts sont engagés.

4. PRINCIPALES SOURCES D'INCERTITUDE RELATIVE AUX ESTIMATIONS ET JUGEMENTS CRITIQUES

La préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés conformément aux IFRS oblige la direction à porter des jugements, à faire des estimations et à formuler des hypothèses sur les valeurs comptables des actifs et des passifs qui ne sont pas facilement apparentes à d'autres sources. Les estimations et les hypothèses associées sont fondées sur la connaissance de l'industrie, la consultation d'experts et d'autres facteurs qui sont jugés pertinents. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

5. CHANGEMENTS FUTURS DES MÉTHODES COMPTABLES

Les normes ci-après et les modifications aux normes existantes sont publiées, mais pas encore en vigueur. La direction est toujours en voie d'évaluer les répercussions éventuelles de ces normes, qu'elle ne prévoit toutefois pas mettre en œuvre avant les dates d'entrée en vigueur.

IFRS 15, Revenus de contrats avec des clients

L'IASB a publié, le 28 mai 2014, l'IFRS 15, Revenus de contrats avec des clients, qui remplacera l'IAS 18, Revenus, et l'IAS 11, Contrats de construction, et les interprétations connexes sur les revenus. L'IFRS 15 fixe les exigences pour la comptabilisation des charges qui s'appliquent à tous les contrats avec des clients, sauf les contrats qui tombent sous le coup des normes sur les baux, les contrats d'assurance et les instruments financiers. L'IFRS 15 utilise l'approche à base de contrôle pour comptabiliser les charges; c'est un changement par rapport à l'approche du risque et des récompenses que prévoit la norme actuelle. Les sociétés peuvent choisir d'utiliser une approche rétrospective intégrale ou modifiée lorsqu'elles adoptent cette norme, qui est en vigueur pour les périodes annuelles commençant le ou après le 1^{er} janvier 2017. La Société est en voie d'évaluer l'effet de l'IFRS 15 sur ses états financiers consolidés.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités
(suite)
(en milliers de dollars)

5. CHANGEMENTS FUTURS DES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

IFRS 9, Instruments financiers

L'IASB a publié l'IFRS 9, Instruments financiers (« IFRS 9 ») le 24 juillet 2014, pour remplacer l'IAS 39, Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation. L'IFRS 9 utilise une approche unique, qui remplace les règles multiples de l'IAS 39, pour déterminer si un actif financier est évalué au coût après amortissement ou à sa juste valeur. L'approche utilisée dans l'IFRS 9 est basée sur la façon dont une entité gère ses instruments financiers dans le contexte de son modèle d'affaires et sur les caractéristiques contractuelles de trésorerie des actifs financiers. L'IFRS 9 a encore deux catégories d'évaluation pour rendre compte des passifs financiers; la juste valeur par le biais du compte de résultat et le coût amorti. Les passifs financiers détenus à des fins de transaction sont mesurés à la juste valeur par le biais du compte de résultat, et tous les autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement, à moins que ne soit appliquée l'option de juste valeur. Le traitement des dérivés incorporés selon la nouvelle norme est compatible avec l'IAS 39 et appliqué aux passifs financiers et aux contrats hôtes non dérivés qui échappent à la portée de la norme. La date d'effet de cette norme est pour les exercices annuels commençant le ou après le 1^{er} janvier 2018. La Société évalue présentement l'effet de l'IFRS 9 sur ses états financiers consolidés.

6. PLACEMENTS

	30 juin 2015	31 mars 2015
	\$	\$
Placements détenus jusqu'à l'échéance, au coût amorti		
Certificats de dépôt	11 354	14 174
Total des placements détenus jusqu'à l'échéance	11 354	14 174
Placements disponibles à la vente, à leur juste valeur		
Obligations du gouvernement du Canada	1 079	1 208
Obligations provinciales	2 122	2 149
Obligations d'entreprise	2 488	2 412
Total des placements disponibles à la vente	5 689	5 769
Total des placements	17 043	19 943
Moins la partie à court terme	12 340	14 003
Partie à long terme	4 703	5 940

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités
(suite)
(en milliers de dollars)

7. COMPTES CLIENTS ET CRÉANCES DIVERSES

	30 juin 2015	31 mars 2015
	\$	\$
Ministères et organismes fédéraux	4 542	6 268
Créances commerciales	1 584	1 417
	6 126	7 685

8. ACTIFS CORPORELS

	Terrains	Ponts et chaussées	Véhicules et matériel	Immeubles	Améliorations immobilières	Projets en cours	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût							
Solde au 1 ^{er} avril 2015	13 602	236 276	17 360	80 336	17 454	26 159	391 187
Ajouts	25	23	89	-	44	5 698	5 879
Aliénations	-	-	-	-	-	-	-
Cessions	-	6	74	2 633	-	(2 713)	-
Solde au 30 juin 2015	13 627	236 305	17 523	82 969	17 498	29 144	397 066
Cumul des amortissements							
Solde au 1 ^{er} avril 2015	-	48 114	10 963	17 405	12 969	-	89 451
Charge d'amortissement	-	1 364	389	713	107	-	2 573
Aliénations	-	-	-	-	-	-	-
Solde au 30 juin 2015	-	49 478	11 352	18 118	13 076	-	92 024
Valeur comptable nette au 30 juin 2015	13 627	186 827	6 171	64 851	4 422	29 144	305 042

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités
(suite)
(en milliers de dollars)

9. ACTIFS INCORPORELS ET IMMEUBLES DE PLACEMENT

Au 30 juin 2015

	Actifs incorporels	Immeubles de placement
	\$	\$
Coût		
Solde au 1 ^{er} avril 2015	1 028	23 882
Ajouts	-	12
Aliénations	-	-
Solde au 30 juin 2015	1 028	23 894
Cumul des amortissements		
Solde au 1 ^{er} avril 2015	985	3 414
Dotations aux amortissements	4	153
Aliénations	-	-
Solde au 30 juin 2015	989	3 567
Valeur comptable nette au 30 juin 2015	39	20 327

10. RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE DÉCLASSEMENT

Au 30 juin 2015

	Pont du chenal nord ⁱ	Sault Ste. Marie ⁱⁱ	Mille-Îles ⁱⁱⁱ	Total
	\$	\$	\$	\$
Solde au 1 ^{er} avril 2015	11 933	856	685	13 474
Autres provisions comptabilisées	-	-	-	-
Réductions découlant de paiements	(2 813)	-	-	(2 813)
Solde au 30 juin 2015	9 120	856	685	10 661

- i. La Société a construit un nouveau pont à travée basse du chenal Nord à Cornwall. Le nouveau pont est ouvert à la circulation et la Société procède à la démolition de l'ancien pont à travée haute. L'estimation des coûts de cette responsabilité en matière de déclassement dépend des devis techniques liés au moment pertinent, à l'inflation, à l'état du site, à la disponibilité d'une main-d'œuvre spécialisée et aux prix des produits de base pour le recyclage des matériaux. Les flux de trésorerie estimatifs de 19 585 \$ nécessaires pour régler la responsabilité en matière de déclassement ont été actualisés à un taux qui reflète les évaluations marchandes actuelles de la valeur temporelle de l'argent et les risques liés à l'obligation, soit 2,92 % à 3,04 %. Selon le calendrier actuel du projet, des versements pour l'aliénation de l'actuel pont du chenal nord devraient être effectués au cours des années civiles 2015 et 2016. Ces flux de trésorerie seront financés par des fonds publics à recevoir au moment de la démolition.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés non audités (suite) (en milliers de dollars)

10. RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE DÉCLASSEMENT (suite)

- ii. La Société a aussi entrepris les travaux de construction d'une nouvelle esplanade douanière à Sault Ste. Marie. Pendant la construction de cette nouvelle esplanade, les actifs existants seront démolis. Les estimations relatives à la responsabilité en matière de déclassement dépendent des variables techniques comme le moment pertinent, l'inflation, l'état du site et l'échéancier de l'entrepreneur. Les flux de trésorerie estimatifs de 1 100 \$ nécessaires pour régler la responsabilité en matière de déclassement ont été actualisés à un taux qui reflète les évaluations marchandes actuelles de la valeur temporelle de l'argent et les risques liés à l'obligation, soit 2,68 % à 2,86 %. Selon l'échéancier actuel du projet, des versements pour la démolition des structures existantes devraient être effectués au cours des années civiles 2015, 2016 et 2017. Ces flux de trésorerie seront financés par des transferts à recevoir du gouvernement au moment de la démolition.
- iii. En outre, la Société a entrepris un projet pour la construction d'une nouvelle esplanade douanière à Lansdowne (Ontario), au pont international des Mille-Îles. Pendant la construction de la nouvelle esplanade, les actifs existants seront démolis. Les estimations liées à cette responsabilité en matière de déclassement dépendent de variables techniques comme le moment pertinent, l'inflation, l'état du site et l'échéancier de l'entrepreneur. Les flux financiers de 700 \$ nécessaires pour régler la responsabilité en matière de déclassement ont été actualisés à un taux qui reflète les évaluations marchandes actuelles de la valeur temporelle de l'argent et des risques propres à l'obligation, soit 2,70 %. Selon l'échéancier actuel du projet, des versements pour la démolition de structures existantes devraient être effectués au cours des années civiles 2015 et 2017. Ces flux de trésorerie seront financés par des fonds publics à recevoir au moment de la démolition.