

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE



RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL

3^{ème} TRIMESTRE (T3) —
NON AUDITÉ

Pour les neuf mois se terminant
le 31 Decembre 2016



CANADA 150

Canada 

Table des matières

1.0	SPFL.....	1
1.1	Mandat.....	1
1.2	Groupe de la SPFL	1
2.0	Rétrospective du T3 de 2016-2017	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	12
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 condensés non audité de la situation financière	17
4.3	État intermédiaire consolidé condensés non audité du résultat global.....	18
4.4	État intermédiaire consolidé condensés non audité des capitaux propres.....	19
4.5	État intermédiaire consolidé condensés 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 :

En haut, de gauche à droite : Vue aérienne du pont Blue Water à Point Edward, une section du pont des Mille-Îles à Lansdowne, et la travée canadienne du pont international de Sault Ste. Marie.

En bas, à gauche : Pont du chenal nord à Cornwall..

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

En 2015, la Société a fusionné avec deux autres sociétés d'État fédérales pour devenir propriétaire et exploiter des ponts internationaux au sein d'une nouvelle entité. Alors que le nom SPFL a été conservé, son mandat a été renouvelé pour inclure quatre ponts internationaux qui ouvrent des routes commerciales et établissent des liaisons vitales entre l'Ontario et les États du Michigan et de New York appuyant l'ensemble des économies canadiennes et américaines.

La diversité des opérations dans le portefeuille de ponts est importante. Le pont Blue Water est celui où il y a le plus grand volume de véhicules, le contexte opérationnel du pont international de la voie maritime est celui présentant le plus de défis, tandis que la démographie et les tendances du trafic présentent de grandes différences au pont international des Mille-Îles et à celui de Sault Ste. Marie.

Sault Ste. Marie, ON



Lansdowne, ON (Milles-Îles)



Point Edward, ON (Pont Blue Water)



Cornwall, ON (Pont international de la voie maritime)



1.2 Groupe de la SPFL (suite)

Le nouveau mandat de la SPFL fournit une occasion d'aligner le portefeuille, d'évaluer toutes les possibilités et de se concentrer sur un modèle de portefeuille pour chacun des quatre ponts internationaux, dans lequel les pratiques exemplaires sont partagées dans tous les emplacements et forment la base d'une société solide et autonome. La gouvernance et la responsabilisation constituent les principaux facteurs favorisant la réussite de la Société. Les règlements, les principales politiques et les pratiques ont fait l'objet d'un examen complet ou sont en cours de révision.

Les présents rapports financiers trimestriels consolidés comprennent les comptes de la SPFL (décrits plus haut), y compris sa part dans les opérations du pont international des Mille-Îles, ainsi que la part proportionnelle (50 %) de sa participation dans son partenariat avec le gouvernement, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM).

2.0 Rétrospective du T3 de 2016-2017

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 31 décembre 2016 (T3). 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 31 décembre 2016, la SPFL affiche un résultat net consolidé de 5,93 M\$ pour les neuf premiers mois de l'exercice (10,11 M\$ - T3 2015-2016). L'échéancier du financement gouvernemental associé à certains aspects des projets en cours, ainsi que les frais d'intérêt sur les obligations et les emprunts à rembourser ont une importante incidence sur ces valeurs déclarées. Ainsi, le bénéfice d'exploitation avant le financement public présente une meilleure image de l'efficacité de l'organisation. Au 31 décembre 2016, la SPFL affiche un bénéfice d'exploitation avant financement public de 6,43 M\$ (7,15 M\$ – T3 2015-2016).

Pour les neuf premiers mois de l'exercice, le produit des péages pour l'ensemble de la SPFL (les péages et services, ainsi que le pont international des Mille-Îles) s'est établi à 28,99 M\$ (26,15 M\$ – T3 2015-2016), ce qui représente 89,1 % du total budgété pour tout l'exercice financier (80,5 % – T3 2015-2016). Bien que le trafic total pour l'ensemble des ponts de la SPFL demeure moindre que celui de l'an dernier à pareil moment, les volumes du troisième trimestre se sont approchés de ceux de l'exercice précédent. La baisse des volumes au cours du semestre est principalement attribuable au recul du volume de véhicules de tourisme (4,1 % de moins qu'au 31 décembre de l'an dernier), alors que le volume des camions s'est constamment amélioré par rapport à l'exercice précédent (2,5 % de plus qu'au 31 décembre de l'an dernier). On trouvera une analyse plus détaillée des produits à la section 3.1.

2.1 Sommaire (suite)

Le fonds de roulement (l'actif à court terme moins le passif à court terme) continue d'afficher une forte progression par rapport aux résultats de la fin de l'exercice précédent. À la fin de l'exercice précédent (mars 2016), le fonds de roulement s'élevait à 14,77 M\$. Il s'élève désormais à 22,00 M\$, soit une augmentation de 7,23 M\$ provenant principalement des revenus d'exploitation. La trésorerie et les équivalents de trésorerie, ainsi que les autres créances ont augmenté de façon importante vers la fin de l'exercice précédent (de 2,57 M\$ et de 7,13 M\$, respectivement), alors que les placements à court terme ont diminué de 2,05 M\$ (compensés en partie par une augmentation de 1,09 M\$ des actifs à long terme). L'augmentation dans les créances provient principalement de trois projets en cours financés par le gouvernement et qu'exécute actuellement la SPFL. La saison active de construction lors du trimestre 3 a entraîné une hausse des transactions ayant un effet sur les flux de trésorerie.

Les acquisitions d'immobilisations depuis le début de l'exercice ont totalisé 43,66 M\$ (25,42 M\$ – T3 2015-2016). Les montants injectés dans les projets financés par le gouvernement comptaient pour environ 97 % de ces dépenses. Le projet de réfection de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) à Lansdowne a nécessité des dépenses de 27,34 M\$, celui de la réfection de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie, 10,45 M\$ et les travaux de réaligement de la route à Cornwall, 4,73 M\$.

2.2 Perspectives

Il n'y a eu aucune pause dans les projets de la SPFL, même pendant que l'été avançait. En ce qui concerne les immobilisations corporelles :

- a) Commencés en 2014, les travaux de démolition de l'ancienne structure à travée haute du pont du chenal nord à Cornwall se sont terminés au cours du premier trimestre. Avec la disparition de ce pont vieillissant, l'approche dans Cornwall a complètement changé. La SPFL se concentre désormais sur l'alignement de l'avenue Brookdale dans Cornwall menant au pont du chenal nord ainsi que sur le redressement de la voie d'accès à l'île Cornwall. Ce projet devrait être terminé au printemps 2017.
- b) La construction de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie se poursuit et le bâtiment opérationnel de l'ASFC a récemment été ouvert. Le projet avance comme prévu et devrait s'achever en 2018.
- c) La remise en état des installations douanières de Lansdowne, au pont international des Mille-Îles progresse rapidement, malgré la détection de contamination environnementale plus tôt cette année (un état qui existait avant que la SPFL ou ses anciennes sociétés soient propriétaires du pont). Des travaux de décontamination sont en cours et, selon les premières informations, la zone contaminée serait limitée à un secteur. L'investigation se poursuit. Ce projet devrait également s'achever en 2018.
- d) La SPFL a reçu un financement de 4 M\$ pour aller de l'avant et améliorer l'accès à la route internationale sur l'île Cornwall reliant le pont du chenal nord au pont du chenal sud. Cette amélioration assurera la sécurité et fournira l'infrastructure nécessaire à l'exploitation du pont ainsi qu'à l'ensemble de la communauté d'Akwesasne. Le projet, qui commencera au cours du présent exercice, se poursuivra jusqu'en mars 2019.

2.2 Perspectives (suite)

De plus, la SPFL a évalué les besoins à la traversée de Point Edward au pont Blue Water. Ici, les travaux portent sur l'infrastructure vieillissante de certaines installations et sur la façon d'améliorer la fluidité du trafic autour de l'esplanade. Ce projet sera financé par la SPFL; nous travaillons actuellement à mieux saisir la portée des projets et à les prioriser.

Les autres projets de l'organisation comprennent le ciblage et l'évaluation de diverses pistes d'efficacité interne. Ces projets permettront à la SPFL de continuer d'être à la fine pointe de son industrie et d'être un modèle pour les autres organisations.

Environ 69 employés travaillent à l'emplacement du pont Blue Water, 47 d'entre eux étant syndiqués. Ces derniers sont membres de l'Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC) Local 501 et leur contrat est échu depuis novembre 2014. Après plusieurs séances de négociation, le syndicat et la direction ne sont pas parvenus à s'entendre. Le syndicat a déclenché une grève le 21 novembre 2016 à 6 h. Jusqu'à ce qu'une entente puisse être conclue, la direction et le personnel non syndiqué assurent les opérations du pont Blue Water. Une entente conclue le 12 décembre 2016 a permis le retour au travail des employés syndiqués.

- a) *Photographies des parapets et lampadaires installés à Cornwall dans le cadre de la dernière année du projet de remplacement du pont du chenal nord.*



2.2 Perspectives (suite)

- b) *Progression des travaux réalisés dans le cadre du réaménagement de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie. Nouveaux postes à deux étages (en haut à gauche), travaux d'excavation en cours pour l'installation principale (en haut à droite) ainsi que cages d'escaliers et fondations du bâtiment commercial en construction (en bas).*



2.2 Perspectives (suite)

c) *Tableau de contrôle de l'ASFC, nouveau portique de signalisation, éclairage de type haut-mât, vue aérienne du site, voies d'inspection primaire au point d'entrée (VIP) et nouveaux soffites aux installations douanières de Lansdowne au pont des Mille-Îles.*



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

Actifs courants

Le total des actifs à court terme a augmenté de 8,03 M\$ au cours de l'exercice, passant de 43,12 M\$ au 31 mars 2016 à 51,15 M\$ au 31 décembre 2016. Cette hausse est attribuable à une augmentation de 2,57 M\$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, à une baisse de 2,05 M\$ des placements et à une hausse de 7,13 M\$ des créances. L'augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie est proportionnelle aux prévisions d'exploitation et compensée par le remboursement de la dette et des coûts d'acquisition des immobilisations. Les placements à court terme ont diminué de 2,05 M\$, puisque 1,01 M\$ ont été investis dans des placements à long terme et le solde a été placé temporairement en équivalents de trésorerie. L'augmentation des créances est principalement attribuable à une augmentation de 6,67 M\$ du financement attendu du gouvernement pour les projets d'immobilisation en cours.

Actifs non courants

Les actifs à long terme ont augmenté de 34,64 M\$ au cours de l'exercice, passant de 345,63 M\$ à la fin de l'exercice précédent à 380,27 M\$ à la fin de ce troisième trimestre. Les acquisitions d'immobilisations corporelles de 43,67 M\$ ont été compensées par une dépréciation de 9,66 M\$, ce qui a entraîné la plus grande partie de la hausse des actifs à long terme. Le gouvernement du Canada finance environ 97 % des acquisitions d'immobilisation cette année. Les placements à long terme ont augmenté, puisque 1,01 M\$ de placements à court terme sont réinvestis dans des investissements à plus long terme.

3.1 Résultats d'exploitation (suite)

Passif à court terme

Le passif à court terme a augmenté de 0,80 M\$. Les créances commerciales et autres créances ont augmenté de 4,63 M\$ en raison de paiements effectués pour de grands projets de construction. Un montant de 1,75 M\$ provenant des provisions a été consacré à des activités d'assainissement environnemental et de démolition, montant qui a augmenté en raison d'un transfert de 1,46 M\$ du passif à long terme vers le passif à court terme. La partie actuelle des prêts à payer a diminué de 3,68 M\$, en raison du remboursement complet d'un prêt au moment de son renouvellement au deuxième trimestre.

Passif à long terme

La tendance à la hausse du passif à long terme se poursuit, puisque la SPFL continue à recevoir des sommes pour les projets d'immobilisation financés par le gouvernement. La hausse de ce financement reporté d'immobilisation s'élève à un montant net de 39,79 M\$, englobant la totalité de la hausse de 36,09 M\$ du passif à long terme pour l'exercice financier.

PRODUIT

Produit des péages aux ponts internationaux

Les recettes de péages des ponts internationaux de la SPFL au cours des neuf premiers mois de l'exercice financier s'élèvent à 28,99 M\$ (26,15 M\$ – T3 2015-2016). Au troisième trimestre, les recettes de péages totalisent 8,86 M\$ (8,68 M\$ – T3 2015-2016). Le trafic aux ponts de la SPFL demeure plus faible par rapport à l'exercice précédent. Bien que tous les ponts présentent différentes variables associées au type de trafic ou à d'autres changements, il existe des similitudes entre les ponts de la SPFL.

Tous les ponts subissent une baisse du trafic touristique par rapport à l'exercice précédent, variant de 0,7 % à 7,4 % par pont et représentant une baisse totale de 4,1 % pour la SPFL. Dans l'ensemble, on a noté au troisième trimestre des écarts plus modestes par rapport à l'an dernier dans le volume de trafic touristique, et ce, malgré une hausse du trafic observée à deux ponts. L'ensemble des ponts de la SPFL a enregistré une baisse de 1,6 %, soit une baisse moindre que lors de l'exercice précédent. Cela représente une stabilisation du trafic qui s'explique par une baisse de 9,5 % au premier trimestre, suivie d'une baisse de 1,3 % au deuxième trimestre, et finalement, d'une baisse de 1,6 % au troisième trimestre. La SPFL et les autres exploitants de ponts observent une nouvelle tendance relativement au trafic touristique qui indique que les consommateurs s'ajustent à la baisse de la valeur du dollar canadien.

Cette année, le trafic commercial aux ponts de la SPFL continue d'augmenter. LA SPFL a observé une hausse de 2,5 % pour l'exercice en cours par rapport au précédent, avec un accroissement de 0,8 % au troisième trimestre. Ceci indique que le taux de croissance diminue malgré une tendance à la hausse du trafic commercial. Il s'agit malgré tout d'une situation positive pour la SPFL, puisque le volume accru de camions fournit une certaine stabilité des revenus pour l'organisation.

3.1 Résultats d'exploitation (suite)

Baux et permis

Au cours des neuf premiers mois de l'exercice financier, les revenus provenant des baux et permis s'élevèrent à 3,42 M\$ (3,35 M\$ – T3 2015-2016). Ces chiffres représentent 10,0 % du total des recettes (10,4 % – T3 2015-2016). Au troisième trimestre, les recettes totalisent 1,09 M\$ (1,10 M\$ – T3 2015-2016). La majorité de ces recettes proviennent de la location de propriété aux boutiques hors taxes, qui paient un loyer basé sur un pourcentage de leurs ventes.

Bureau de change

Les recettes provenant du bureau de change à Point Edward ont totalisé 1,03 M\$ au cours de l'exercice financier (1,11 M\$ – T3 2015-2016). Ces chiffres représentent 3,0 % du total des recettes (3,4 % – T3 2015-2016). Le montant au troisième trimestre s'élève à 0,11 M\$ (0,25 M\$ – T3 2015-2016). Cette diminution est principalement attribuable à l'interruption du service entre le 21 novembre 2016 et le 11 décembre 2016 en raison d'un conflit de travail.

CHARGES

Exploitation

Les frais d'exploitation pour l'exercice s'élevèrent à 5,07 M\$ (6,94 M\$ – T3 2015-2016). Cette différence de 1,87 M\$ par rapport à l'exercice précédent découle en grande partie d'une réallocation de l'amortissement par poste budgétaire effectuée à la fin de l'exercice précédent. La différence d'amortissement entre exercices pour le service de l'exploitation s'élevait à 1,73 M\$ de moins. En ce qui concerne les dépenses excluant l'amortissement, la SPFL a comptabilisé 0,14 M\$ de moins pour les autres frais.

Les charges d'exploitation au troisième trimestre s'élevèrent à 1,80 M\$ (2,41 M\$ – T3 2015-2016). De cette différence de 0,61 M\$, un montant de 0,67 M\$ s'explique par la rectification de l'amortissement. Les charges trimestrielles se comparent à celles de l'exercice précédent puisque les réductions des coûts liées à la grève ont été compensées par d'autres charges attribuables à ce poste.

Charges du pont international des Mille-Îles

Pour le pont international des Mille-Îles, les dépenses à ce jour s'élevèrent à 4,73 M\$ (4,40 M\$ – T3 2015-2016) et varient de 7.5 % par rapport à l'exercice précédent.

Pour le troisième trimestre, les dépenses du pont international des Mille-Îles s'élevèrent à 1,51 M\$ (1,03 M\$ – T3 2015-2016).

Bureau de change

Au cours des neuf premiers mois de l'exercice, les frais du bureau de change à Point Edward ont été de 0,51 M\$ (0,58 M\$ – T3 2015-2016), soit une différence légèrement inférieure à 2,0 %.

Au cours du trimestre, les charges étaient légèrement en deçà de celles de l'exercice précédent, à 0,14 M\$ (0,21 M\$ – T3 2015-2016), ce qui s'explique par l'interruption du service de change pendant le conflit de travail.

3.1 Résultats d'exploitation (suite)

Entretien

Au cours des neuf premiers mois de l'exercice financier en cours, les frais d'entretien s'élèvent à 8,38 M\$ (5,11 M\$ – T3 2015-2016). La différence de 3,27 M\$ s'explique par la réallocation des frais d'amortissement et par leur augmentation vers la fin de l'exercice précédent.

Les frais d'entretien au troisième trimestre s'élèvent à 2,49 M\$ (1,71 M\$ – T3 2015-2016). Encore une fois, l'amortissement a été le principal responsable de cette augmentation s'élevant à 1,09 M\$, l'écart résultant d'une différence dans l'échelonnement des dépenses entre le deuxième et le troisième trimestre du présent exercice par rapport à l'exercice précédent.

Activités de l'ASFC et de l'ACIA

Les dépenses comptabilisées dans cette catégorie découlent d'exigences législatives qui obligent à rendre des installations accessibles aux ponts internationaux (et à d'autres passages frontaliers). Il n'y a pas de produit associé à ces dépenses. Les frais d'entretien pour l'exercice représentent 2,84 M\$ (2,77 M\$ – T3 2015-2016). L'écart de 0,07 M\$ est associé à des charges d'amortissement

Les dépenses pour le trimestre ont représenté 0,87 M\$ (1,03 M\$ – 2015-2016).

Administration

Les coûts de gestion au cours de l'exercice s'élèvent à 6,38 M\$ (5,26 M\$ – T3 2015-2016). De cet écart de 1,12 M\$, un montant de 0,10 M\$ découle de sommes supplémentaires engagées par la SPFL pour l'amortissement. Une importante partie de la différence est attribuable à l'utilisation des services ponctuels de consultants externes nécessaires à l'évaluation de certains rôles et procédures de la SPFL, ainsi que des salaires prévus depuis la fin du troisième trimestre de l'exercice précédent.

Les dépenses d'administration au troisième trimestre se sont élevées à 2,24 M\$ (1,78 M\$ – T3 2015-2016).

Financement public

Le total du financement public comptabilisé au cours de l'exercice a été de 44,20 M\$ (22,27 M\$ – T3 2015-2016), réparti 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 dépenses pour la responsabilité en matière de déclassement (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, ainsi que la restauration environnementale sont immédiatement comptabilisés à l'état du résultat global. Ce montant s'est élevé à 2,88 M\$ pendant l'exercice en cours (6,73 M\$ – T3 2015-2016). Dans la mesure où le financement reçu du gouvernement du Canada (après la fusion) se rapporte aux nouvelles structures construites par la SPFL, il est comptabilisé dans l'état consolidé de la situation financière et, lorsque des éléments d'actif particuliers seront achevés et que l'amortissement commencera, le résultat sera alors comptabilisé dans ce compte de financement d'immobilisations différé selon les mêmes principes que pour l'amortissement. C'est le cas pour certains actifs représentant 0,20 \$ (0,41 M\$ – T3 2015-2016) sur l'état consolidé du résultat global, considéré comme amortissement du financement d'immobilisation différé.

3.1 Résultats d'exploitation (suite)

Le tableau suivant résume le financement public :

(en milliers de dollars)	Cumul annuel		Troisième trimestre	
	2016-17	2015-16	2016-17	2015-16
Amortissement du financement d'immobilisations différé	204 \$	414 \$	68 \$	138 \$
Financement public pour la responsabilité en matière de déclassement				
<ul style="list-style-type: none"> • Réfection des installations douanières de Lansdowne (Mille-Îles) 	1 113	-	194	-
<ul style="list-style-type: none"> • Pont du chenal nord 	1 726	6 729	-	1,521
<ul style="list-style-type: none"> • Réfection de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie 	44	-	-	-
Financement public pour le financement d'immobilisations différées				
<ul style="list-style-type: none"> • Réfection des installations douanières de Lansdowne (Mille-Îles) 	26 240	6 014	12 338	1 822
<ul style="list-style-type: none"> • Pont du chenal nord 	4 509	156	2 335	21
<ul style="list-style-type: none"> • Réfection de l'esplanade des douanes canadiennes à Sault Ste. Marie 	10 360	8 959	2 461	3 173
TOTAL	44 196 \$	22 272 \$	17 396 \$	6 675 \$

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

3.2 Flux de trésorerie

La SPFL rapporte une augmentation des flux de trésorerie au cours des deux premiers trimestres de l'exercice financier actuel, ce qui représente 2,57 M\$ (diminution de 6,62 M\$ – T3 2015-2016). Les activités d'exploitation continuent d'afficher une forte augmentation, générant 11,40 M\$ au cours de l'exercice actuel (14,35 M\$ – T3 2015-2016). Les activités de placement ont causé une diminution nette de la trésorerie de 2,86 M\$ (18,56 M\$ – T3 2015-2016). Les activités de financement au cours de l'exercice étaient associées au remboursement mensuel d'emprunts, à un paiement obligatoire et au remboursement d'un emprunt au montant total de 5,97 M\$ (2,41 M\$ – T3 2015-2016).

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 T3 à ce chapitre.

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

Le financement approuvé de 51,60 M\$ pour ce projet provient du Fonds pour les points d'entrée et les passages frontaliers. La première phase des travaux (le garage d'entretien, la boutique hors taxes et les ouvrages civils) est désormais terminée et les travaux de construction de la phase suivante progressent rapidement. Cette phase comporte la construction du nouveau bâtiment opérationnel qui héberge temporairement à la fois les activités qui ont trait au trafic et les activités commerciales, ainsi que la construction du nouvel édifice commercial pour l'ASFC. L'ASFC s'est engagée à ajouter 1,56 M\$ pour compléter certains éléments concernant la construction afin de se conformer à ses exigences révisées. L'ajout de ce financement au Fonds des points d'entrée et des passages frontaliers découle de l'approbation parlementaire du transfert de ces fonds à la SPFL, reçue au troisième trimestre. L'achèvement de ce projet est toujours prévu pour mars 2018.

Nouveau pont du chenal nord à travée basse (Cornwall)

Ce projet de 74,82 M\$ est financé par des crédits du gouvernement. La plupart des travaux associés à ce projet sont pratiquement terminés, notamment l'ouverture à la circulation du nouveau pont à travée basse, l'achèvement des installations permanentes de péage de la SIBC, la construction d'un bâtiment permanent de l'ASFC à l'extrémité nord du nouveau pont, ainsi que l'achèvement de la démolition de l'ancien pont à travée haute au premier trimestre du présent exercice financier. Les travaux effectués au cours du deuxième et du troisième trimestre du présent exercice financier visaient l'amélioration de l'avenue Brookdale et de la voie principale menant à la traversée internationale, ainsi que l'alignement de la route reliant le nouveau pont du chenal nord à l'île Cornwall. Les travaux de réfection de l'avenue Brookdale s'achèveront au printemps et en été, lorsque les travaux de paysagement et de pavage pourront être réalisés au moment où la température s'y prêtera. Tous les travaux devraient être achevés au cours du prochain exercice financier.

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 M\$. 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.

L'entrepreneur général continue de respecter les échéanciers de construction très serrés. En fait, il a fallu recourir à une avance sur le financement budgété dans les années à venir pour le projet afin de maintenir le rythme de construction. L'ASFC s'est également engagée à ajouter un montant supplémentaire de 1,21 M\$ pour compléter certains éléments concernant la construction afin de se conformer à ses exigences révisées. En raison d'un problème environnemental qui existait avant que la SPFL devienne propriétaire de l'emplacement et qui a été découvert à la fin de l'exercice précédent, la SPFL continue à prélever des

3.3 Analyse du risque (suite)

échantillons et à décontaminer le sol au besoin. Cette restauration est financée dans le cadre du projet original et le calendrier demeure inchangé, soit mars 2018.

VIABILITÉ FINANCIÈRE

En dépit de la stratégie de portefeuille qu'elle a adoptée pour la gestion des ponts internationaux, la SPFL doit continuer de revoir ses plans et ses activités pont par pont afin d'assurer la viabilité à long terme de tous les passages internationaux. Ainsi, au cours de l'exercice précédent, elle a apporté des modifications aux droits de péage à différents emplacements en raison de situations présentes à chaque pont. Il y a eu notamment les pressions financières au passage de Cornwall consécutives à la dévaluation du dollar canadien et à la baisse du nombre de passages payants, l'uniformisation des taux de change courants au pont de Sault Ste. Marie, ainsi qu'à la mise en place d'une politique semblable d'équilibre des péages au pont de Point Edward. De plus, la SPFL continue de faire face aux exigences de plus en plus lourdes de l'ASFC et de l'ACIA à ses passages internationaux, et elle doit trouver un équilibre entre les exigences de ces organismes et ce que lui permet son financement.



L'esplanade des douanes au Pont international de la Voie maritime, avec les piles résiduelles du vieux pont du chenal nord

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 il est couvert par un accord de contribution. Les premières estimations pour le financement des deux projets pour l'exercice s'établissaient à 31,41 M\$. Le léger retard subi au cours de l'exercice précédent et qui s'est poursuivi au cours du présent exercice découlait de la prise en charge du projet et de la gestion de la construction des installations de l'ASFC par la SPFL à Cornwall, accaparant ainsi une grande part des 2,64 M\$ nécessaires au report. De plus, le progression du travail à Lansdowne est plus rapide qu'attendu et a signifié le transfert du 4,51 M\$ des exercices futurs à l'exercice courant. D'autres projets nécessitent un financement, notamment des projets pour satisfaire aux exigences de l'ASFC à deux emplacements et un autre projet lancé sur l'île Cornwall.

	Neuf mois se terminant le 31 décembre 2016	Neuf mois se terminant le 31 décembre 2015
	SPFL Vote 1	SPFL Vote 1
(milliers de dollars)	<u>Capital</u>	<u>Capital</u>
Budget principal des dépenses ⁽¹⁾	31 414	35 282
Demandes additionnelles	3 221	-
Demande de report des années précédentes	2 638	-
aux années futures ⁽¹⁾	4 508	(13 669)
Financement disponible	41 781	21 613
Prélèvement ⁽²⁾		
Réal	32 767	13 281
Plan	9 014	8 332
Prélèvement total	41 781	21 613
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 neuf mois se terminant le 31 décembre 2016

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.

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 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 non audités.

La Société des ponts fédéraux Limitée a complété la consolidation des états financiers intermédiaires consolidés 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 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 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 non audités.



Micheline Dubé
President and Chief Executive Officer



Natalie Kinloch
Chief Financial and Operating Officer

Ottawa, Canada
22 février 2017

4.2 État intermédiaire consolidé condensés non audité de la situation financière au 31 décembre 2016

(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	31 décembre 2016 (non audité) \$	31 mars 2016 \$
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		15 808	13 240
Placements	5	21 735	23 787
Clients et autres débiteurs	6	12 812	5 684
Charges payées d'avance		791	407
Total des actifs courants		51 146	43 118
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	7	354 769	320 732
Immeubles de placement	8	19 329	19 791
Immobilisations incorporelles	8	18	25
Incitatif à la location du bailleur		269	280
Placements	5	5 886	4 800
Total des actifs non courants		380 271	345 628
Total de l'actif		431 417	388 746
Passif			
Passifs courants			
Fournisseurs et autres créditeurs		15 984	11 350
Avantages du personnel		512	565
Provisions	9	2 238	2 526
Retenues de garantie		2 382	2 157
Produits différés		2 807	3 200
Partie à court terme des emprunts		328	4 006
Partie à court terme des obligations à payer		4 625	4 269
Partie à court terme du financement d'immobilisations différé		272	272
Total des passifs courants		29 148	28 345
Passifs non courants			
Emprunts à payer		13 156	13 566
Obligations à payer		64 230	66 471
Avantages du personnel		7 776	7 435
Produits différés		1 858	1 971
Financement différé lié aux immobilisations corporelles		70 413	30 628
Provisions	9	-	1 462
Incitatif à la location du preneur		257	65
Total des passifs non courants		157 690	121 598
Capitaux propres			
Capital social – deux actions sans valeur nominale		-	-
Bénéfices non distribués		244 657	238 723
Cumul des autres éléments du résultat global		(78)	80
Total des capitaux propres		244 579	238 803
Total des capitaux propres et du passif		431 417	388 746

4.3 État intermédiaire consolidé condensés non audité du résultat global

pour les trois et neuf mois se terminant le 31 décembre 2016

(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Neuf mois se terminant le	
	31 décembre 2016	31 décembre 2015	31 décembre 2016	31 décembre 2015
	\$	\$		
Produits				
Péages et services	7 407	7 120	23 851	21 419
Contrats de location et permis	1 094	1 100	3 419	3 351
Bureau de change	107	248	1 027	1 106
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	1 448	1 563	5 140	4 728
Intérêts	100	157	419	488
Profit de change	(386)	(72)	169	937
Autres	(1)	52	321	182
Total des produits	9 769	10 168	34 346	32 211
Charges				
Fonctionnement	1 802	2 407	5 071	6 937
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 505	1 031	4 734	4 403
Bureau de change	138	219	506	580
Entretien	2 492	1 712	8 381	5 106
Agence des services frontaliers du Canada et Agence canadienne d'inspection des aliments	870	1 030	2 842	2 773
Administration	2 236	1 775	6 378	5 261
Total des charges	9 043	8 174	27 912	25 060
Résultat d'exploitation avant le financement public	726	1 994	6 434	7 151
Financement gouvernemental				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	68	138	204	414
Financement lié au passif relatif au démantèlement	388	1 531	3 077	6 729
Total du financement gouvernemental	456	1 669	3 281	7 143
Éléments hors exploitation				
Charges d'intérêts	(1 206)	(1 456)	(3 781)	(4 185)
Total du résultat hors exploitation	(1 206)	(1 456)	(3 781)	(4 185)
Résultat net	(24)	2 207	5 934	10 109
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	(277)	(6)	(147)	(210)
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de placements disponibles à la vente	-	(36)	(11)	(95)
Total des autres éléments du résultat global	(277)	(42)	(158)	(305)
Total du résultat global de la période	(301)	2 165	5 776	9 804

4.4 État intermédiaire consolidé condensés non audité des capitaux propres

pour les neuf mois se terminant le 31 décembre 2016

(en milliers de dollars canadiens)

	Bénéfices non distribués	Cumul des autres éléments du résultat global	Total
	\$	\$	\$
Solde au 1 avril 2015	232 741	306	233 047
<i>Total du bénéfice global</i>			
Bénéfice net	10 109	-	10 109
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Profit cumulé reclassé au résultat suite à la vente des placements disponibles à la vente	-	(95)	(95)
Perte de réévaluation des placements disponibles à la vente	-	(210)	(210)
Total des autres éléments du résultat global		(305)	(305)
Total du résultat global	10 109	(305)	9 804
Solde au 31 décembre 2015	242 850	1	242 851
Solde au 1er avril 2016	238 723	80	238 803
<i>Total du bénéfice global</i>			
Bénéfice net	5,934	-	5,934
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Gain actuariel			
Profit cumulé reclassé au résultat suite à la vente des placements disponibles à la vente	-	(11)	(11)
Perte de réévaluation des placements disponibles à la vente	-	(147)	(147)
Total des autres éléments du résultat global	-	(158)	(158)
Total du résultat global	5 934	(158)	5 776
Solde au 31 décembre 2016	244 657	(78)	244 579

4.5 État intermédiaire consolidé condensés non vérifié des flux de trésorerie

pour les neuf mois se terminant le 31 décembre 2016

(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Neuf mois se terminant le	
	31 décembre 2016 (non audité)	31 décembre 2015 (non audité)	31 décembre 2016 (non audité)	31 décembre 2015 (non audité)
	\$	\$	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation				
Bénéfice net	(24)	2 207	5 934	10 109
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	(68)	(138)	(204)	(414)
Amortissement des immobilisations corporelles	3 037	2 641	9 186	7 533
Amortissement des immobilisations incorporelles	2	7	7	16
Amortissement des immeubles de placement	154	136	462	442
Perte à la cession d'actifs	344	-	437	-
Variation des avantages du personnel	131	138	288	150
	3 576	5 076	16 110	17 977
Variations du fonds de roulement :				
Clients et autres débiteurs	(3 171)	2 049	(7 128)	4 524
Incitatif à la location du bailleur	3		11	
Charges payées d'avance	17	315	(384)	(40)
Fournisseurs et autres créditeurs	(1 023)	(668)	4 634	26
Provisions	15	(2 049)	(1 750)	(8 803)
Retenues de garantie	(307)	(226)	225	717
Incitatif à la location du preneur	64	-	192	-
Produits différés	(15)	(86)	(506)	(52)
	(4 417)	(665)	(4 706)	(3 628)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	(841)	4 411	11 404	14 349
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement				
Paiements au titre d'immobilisations corporelles	(18 228)	(10 256)	(43 660)	(25 415)
Financement public lié aux acquisitions d'immobilisations corporelles reçu	17 129	5 017	39 989	15 131
Paiements pour immeubles de placement	-	(1)	-	(13)
Produit de la vente de placements	(1 579)	4 066	10 530	8 784
Achats de placements	-	(12 476)	(9 722)	(17 048)
Flux de trésorerie nets (affectés) provenant des activités d'investissement	(2 678)	(13 650)	(2 863)	(18 561)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement				
Remboursement d'emprunts	(346)	(139)	(4 088)	(445)
Remboursement des obligations	215		(1 885)	(1 967)
Flux de trésorerie nets affectés des activités de financement	(131)	(139)	(5 973)	(2 412)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(3 650)	(9 378)	2 568	(6 624)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	19 458	26 316	13 240	23 562
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	15 808	16 938	15 808	16 938

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

1. POUVOIRS ET ACTIVITÉS

La Société des ponts fédéraux Limitée (la « Société ») est une société régie par la Loi canadienne sur les sociétés par actions (LCSA) qui figure à l'annexe III, partie I, de la Loi sur la gestion des finances publiques (LGFP). Elle est une mandataire de Sa Majesté et non assujettie à l'impôt sur le revenu en vertu des dispositions de la Loi sur l'impôt sur le revenu. Elle est une société d'État mère qui rend compte au Parlement du Canada par l'intermédiaire du ministre des Transports. La Société est une nouvelle entité issue de la fusion de l'ancienne Société des ponts fédéraux Limitée (l'« ancienne SPFL »), qui était une société d'État mère, avec sa filiale la Société du pont de la rivière Ste Marie (la « SPRSM ») le 27 janvier 2015, et avec une autre société d'État mère, l'Administration du pont Blue Water (l'« APBW ») le 1er février 2015, conformément aux pouvoirs accordés par la Loi no 2 sur le plan d'action économique de 2013, modifiée par la Loi no 2 sur le plan d'action économique de 2014. La dernière fusion prévue de cette Loi, avec la filiale en propriété exclusive de la Société, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (la « CPVIM »), n'a pas encore été réalisée.

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 (les « É.-U. »). En outre, la Société peut aussi mener d'autres activités accessoires à l'exploitation des ponts.

La filiale en propriété exclusive de la Société, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (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 Saint Lawrence Seaway Development Corporation (la « SLSDC »), le propriétaire américain. En tant que société d'État, la CPIVM est également assujettie aux mêmes pouvoirs que la Société. La Société est aussi partie à deux autres accords pour l'exploitation de ponts internationaux. Dans le cas du pont international de Sault Ste. Marie, l'accord a été conclu avec le propriétaire américain, le département des Transports du Michigan (le « MDOT »). La supervision du pont est confiée à une entité internationale commune, la Sault Ste. Marie Bridge Administration (la « SSMB »), et son exploitation est assurée par l'International Bridge Authority (l'« IBA »), une entité du MDOT. L'accord applicable à l'exploitation du pont international des Mille-Îles a aussi été conclu avec le propriétaire américain, la Thousand Islands Bridge Authority (la « TIBA »), une entité du comté de Jefferson, dans l'État de New York. Au passage frontalier entre Point Edward, en Ontario, et Port Huron, au Michigan, la Société détient et exploite la partie canadienne du poste. La partie américaine du passage frontalier est détenue et exploitée par le MDOT.

En vertu du 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 aux fins de la propriété et de la gestion des ponts internationaux faisant partie du portefeuille de la Société. Selon l'article 6 de la Loi sur les douanes, la Société est tenue de fournir, d'équiper et d'entretenir, sans frais, les locaux ou autres installations nécessaires pour les douanes et l'Agence des services frontaliers du Canada (l'« ASFC »). Une disposition semblable de la Loi sur la protection des végétaux prévoit le même soutien pour l'Agence canadienne d'inspection des aliments (l'« ACIA ») basée aux passages frontaliers terrestres.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

(en milliers de dollars)

1. POUVOIRS ET ACTIVITÉS (suite)

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.

La Société est assujettie à des directives en vertu de l'article 89 de la Loi sur la gestion des finances publiques. En vertu du décret C.P. 2014-1382 daté du 10 décembre 2014, la Société doit :

(a) Veiller à ce que les régimes de retraite prévoient :

(i) un ratio de partage des coûts de 50/50 pour le service courant, au titre des cotisations au régime entre les employés et l'employeur, qui sera instauré graduellement pour tous les participants d'ici le 31 décembre 2017,

ii) à partir du 1er janvier 2015, pour les nouveaux employés, que l'âge normal de la retraite passe à 65 ans et que l'âge d'admissibilité aux prestations de retraite autres que celles reçues à l'âge normal de la retraite corresponde à celui applicable à ce type de prestations au titre du Régime de pension de retraite de la fonction publique; et,

(b) Exposer sa stratégie de mise en œuvre quant aux engagements énoncés à l'alinéa a) dans son prochain plan d'entreprise et, jusqu'à ce que ceux-ci aient été entièrement mis en œuvre, dans chacun de ses plans d'entreprise ultérieurs.

La Société est en train d'instaurer graduellement le ratio de partage des coûts d'ici la date butoir et elle a modifié ses politiques afin de faire passer l'âge normal de la retraite à 65 ans pour les nouveaux employés (à partir du 1er janvier 2015).

En vertu du décret C.P. 2015-1114 daté du 16 juillet 2015, la Société doit également harmoniser ses politiques avec les politiques, directives et autres actes connexes émis par le Conseil du Trésor en matière de frais de voyage, d'accueil, de conférences et d'événements en vertu de l'article 89 de la Loi sur la gestion des finances publiques, comme suit :

(a) Harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques en matière de frais de voyage, d'accueil, de congrès et d'événements avec les politiques, directives et autres actes connexes émis par le Conseil du Trésor de manière conforme à ses exigences réglementaires; et,

(b) Signaler la mise en application de cette directive dans le prochain plan d'entreprise.

La Société a mis en application cette directive au cours du présent exercice financier, à compter du 1er décembre 2015.

Le siège social de la Société est situé au 55, rue Metcalfe, bureau 200, Ottawa (Ontario) K1P 6L5.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

(en milliers de dollars)

2. BASE DE PRÉSENTATION ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Ces états financiers intermédiaires ont été préparés sur la même base de présentation et en suivant les mêmes principes et méthodes comptables (sauf spécification contraire) que celles utilisées pour les plus récents états financiers annuels.

3. 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.

4. MODIFICATION FUTURES DES MÉTHODES COMPTABLES

The following accounting standards and amendments to existing standards are issued but not yet effective. Management is still assessing the potential impacts of these standards on its consolidated financial statements, and as such their impacts are not yet known at this time. However, management is expecting to implement these standards at their effective dates.

Les normes ci-après et les modifications aux normes existantes sont publiées, mais ne sont pas encore en vigueur. La direction continue d'évaluer l'incidence potentielle de ces normes sur ses états financiers consolidés et, par conséquent, leur incidence n'est pas encore connue à l'heure actuelle. Toutefois, la direction s'attend à mettre en place ces normes à leur date d'entrée en vigueur.

IAS 1 Présentation des états financiers

IAS 1, La norme, *Présentation des états financiers* (« IAS 1 »), a été modifiée par l'IASB le 18 décembre 2014. Les modifications ont trait 1) à l'importance relative; ii) à l'ordre des notes; iii) aux sous-totaux; iv) aux méthodes comptables; et v) au degré de ventilation. Elles ont pour but d'encourager les entités à exercer davantage leur jugement professionnel pour déterminer les informations qu'elles doivent présenter dans leurs états financiers. Cette norme entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2016.

IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients

IFRS 15, La norme, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients* (« IFRS 15 »), a été publiée par l'IASB le 28 mai 2014 et remplacera IAS 18, Produits des activités ordinaires, IAS 11, Contrats de construction, et les interprétations connexes qui portent sur les produits. IFRS 15 définit les exigences de comptabilisation des produits qui s'appliquent à tous les contrats conclus avec des clients, sauf les contrats visés par les normes sur les contrats de location, les contrats d'assurance et les instruments financiers. En vertu d'IFRS 15, les produits sont comptabilisés selon une approche basée

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

(en milliers de dollars)

4. MODIFICATION FUTURES DES MÉTHODES COMPTABLES (suite)

sur le contrôle, alors qu'ils sont comptabilisés selon une approche axée sur les risques et avantages en vertu de la norme actuelle. Les sociétés pourront choisir d'appliquer une approche rétrospective modifiée ou complète lorsqu'elles adopteront la norme, qui entrera en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018.

IFRS 9, Instruments financiers

L'IASB a publié la norme *IFRS 9, Instruments financiers* (« IFRS 9 ») le 24 juillet 2014. Cette norme remplacera IAS 39, Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation. IFRS 9 prescrit une approche unique pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur, laquelle remplace de nombreuses règles d'IAS 39. L'approche d'IFRS 9 est fondée sur le modèle économique que suit l'entité pour la gestion des instruments financiers et sur les caractéristiques des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers. Il existe toujours deux catégories d'évaluation pour comptabiliser les passifs financiers sous le régime d'IFRS 9 : à la juste valeur par le biais du résultat net et au coût amorti. Les passifs financiers détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur par le biais du résultat net, et tous les autres passifs financiers sont évalués au coût amorti, à moins que l'option de la juste valeur ne soit appliquée. Le traitement des dérivés incorporés conformément à la nouvelle norme est conforme à celui d'IAS 39 et il est appliqué aux passifs financiers et aux contrats hôtes non dérivés qui n'entrent pas dans le champ d'application de la norme. Cette norme entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018.

IFRS 16, Contrats de location

L'IASB a publié la norme *IFRS 16, Contrats de location* (« IFRS 16 ») le 13 janvier 2016, pour remplacer l'IAS 17, Contrats de location, et l'IFRIC 4, Déterminer si un accord contient un contrat de location. L'IFRS 16 précise la manière de comptabiliser, d'évaluer, de présenter les contrats et de fournir les informations à leur sujet. La norme contient un modèle unique de comptabilisation par le preneur exigeant la comptabilisation des actifs et des passifs pour tous les contrats, sauf si la durée du contrat est de 12 mois ou moins ou que l'actif sous-jacent a une faible valeur. Toutefois, la comptabilisation par le bailleur reste largement inchangée par rapport à IAS 17 et la distinction entre les contrats de location-financement et les contrats de location simple demeure. La date d'effet de cette norme est pour les exercices annuels commençant le ou après le 1er janvier 2019. L'application anticipée est permise si IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients a aussi été appliquée.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

(en milliers de dollars)

5. PLACEMENTS

	31 dec 2016	31 mars 2016
	\$	\$
Placements détenus jusqu'à l'échéance comptabilisés au coût amorti		
Certificats de dépôt	20 875	23 839
Total des placements détenus jusqu'à l'échéance	20 875	23 839
Placements disponibles à la vente comptabilisés à la juste valeur		
Obligations du gouvernement du Canada	1 126	753
Obligations provinciales	3 097	1 786
Obligations de sociétés	2 523	2 209
Total des placements disponibles à la vente	6 746	4 748
Total des placements	27 621	28 587
Moins : tranche à court terme	21 735	23 787
Tranche à long terme	5 886	4 800

6. CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

	31 dec 2016	31 mars 2016
	\$	\$
Ministères et organismes fédéraux	11 596	4 921
Créances clients	1 216	763
	12 812	5 684

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

(en milliers de dollars)

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Terrains	Ponts et routes	Véhicules et matériel	Bâtiments	Améliorations d'immeubles	Projets en cours	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût							
Solde, 1 avril 2016	14 126	235 419	21 014	88 425	20 359	40 293	419 636
Ajouts	24	132	399	285	82	42 818	43 740
Cessions	-	-	(79)	(1 136)	-	-	(1 215)
Transferts	-	-	28	261	66	(355)	-
Solde, 31 dec 2016	14 150	235 551	21 362	87 835	20 507	82 756	462 161
Amortissement cumulé							
Solde, 1 avril 2016	-	54 751	10 428	20 186	13 539	-	98 904
Amortissement	-	5 249	1 237	2 207	493	-	9 186
Cessions	-	-	(57)	(641)	-	-	(698)
Solde, 31 dec 2016	-	60 000	11 608	21 752	14 032	-	107 392
Valeur comptable nette, 31 dec 2016	14 150	175 551	9 754	66 083	6 475	82 756	354 769
Valeur comptable nette, 31 mars 2016	14 126	180 668	10 586	68 239	6 820	40 293	320 732

8. ACTIFS INCORPORELS ET IMMEUBLES DE PLACEMENT

	Actifs incorporels	Immeubles de placement
	\$	\$
Coût		
Solde, 1 avril 2016	1 028	23 817
Ajouts	-	-
Cessions	-	-
Solde, 31 dec 2016	1 028	23 817
Amortissement cumulé		
Solde, 1 avril 2016	1 003	4 026
Amortissement	7	462
Cessions	-	-
Solde, 31 dec 2016	1 010	4 488
Valeur comptable nette, 31 dec 2016	18	19 329
Valeur comptable nette, 31 mars 2016	25	19 791

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

(en milliers de dollars)

9. PROVISIONS

	Cornwall ⁱ	Sault Ste. Marie ⁱⁱ	Lansdowne ⁱⁱⁱ	Total
	\$	\$	\$	\$
Solde, 1 avril 2016	1 365	675	1 948	3 988
Désactualisation	-	7	18	25
Réductions découlant de paiements	(651)	(45)	(1 079)	(1 775)
Solde, 31 dec 2016	714	637	887	2 238
Moins : tranche à court terme	714	635	819	2 168
Tranche à long terme	-	2	68	70

i. La Société a construit un nouveau pont à bas niveau du chenal Nord à Cornwall. Le nouveau pont est ouvert à la circulation et la Société a presque terminé la démolition du pont à travée haute existant. L'estimation des coûts liés au passif relatif au démantèlement dépend des estimations techniques quant à l'échéancier, à l'inflation, aux conditions du site, à la disponibilité de main-d'œuvre spécialisée et aux prix des marchandises pour le recyclage des matières. Les flux de trésorerie estimés de 19 620 \$ requis pour régler le passif relatif au démantèlement ont été actualisés au cours des années antérieures au moyen d'un taux qui reflétait les évaluations courantes du marché de la valeur temporelle de l'argent et des risques propres au passif. Selon le calendrier actuel du projet, les paiements en espèces restants pour la mise au rebut du pont du chenal Nord existant devraient être effectués au cours de l'année civile 2016 donc ils n'ont pas été actualisés. Ces flux de trésorerie seront financés au moyen du financement gouvernemental qui sera reçu au moment de la démolition.

ii. La Société a entamé la construction d'un nouveau complexe canadien à Sault Ste. Marie. Dans le cadre de la construction du nouveau complexe, les actifs existants seront démolis. Les estimations liées au passif relatif au démantèlement dépendent de variables techniques comme l'échéancier, l'inflation, les conditions du site et l'échéancier de l'entrepreneur. Les flux de trésorerie estimés de 1 074 \$ requis pour régler le passif relatif au démantèlement ont été actualisés au moyen d'un taux qui reflète les évaluations courantes du marché de la valeur temporelle de l'argent et des risques propres au passif, soit un taux se situant entre 2,08 % et 2,10 %.

Selon le calendrier actuel du projet, les paiements en espèces pour la démolition des structures existantes devraient être effectués pendant les années civiles 2016 et 2017. Ces flux de trésorerie seront financés au moyen du financement gouvernemental qui sera reçu au moment de la démolition.

4.6 Notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

(en milliers de dollars)

9. PROVISIONS (suite)

- iii. La Société a également entrepris un projet de construction d'un nouveau complexe douanier à Lansdowne, pour le pont international des Mille-Îles. Dans le cadre de la construction du nouveau complexe, les actifs existants seront démolis. Les estimations liées au passif relatif au démantèlement dépendent de variables techniques comme l'échéancier, l'inflation, les conditions du site et l'échéancier de l'entrepreneur. Les flux de trésorerie estimés de 563 \$ requis pour régler le passif relatif au démantèlement ont été actualisés au moyen d'un taux qui reflète les évaluations courantes du marché de la valeur temporelle de l'argent et des risques propres au passif, soit un taux se situant entre 2,08 % et 2,10 %.

Selon le calendrier actuel du projet, les paiements en espèces pour la démolition des structures existantes devraient être effectués pendant les années civiles 2016 et 2017. Ces flux de trésorerie seront financés au moyen du financement gouvernemental qui sera reçu au moment de la démolition.

De plus, une provision pour le terrain contaminé à l'emplacement de Lansdowne a été comptabilisée en fonction des meilleures estimations de la direction sur les décaissements de trésorerie probables associés à l'assainissement du site en construction. En ce qui concerne l'estimation des montants non courants, la direction a envisagé une série de scénarios dont l'éventualité n'est pas plus probable pour l'un que pour l'autre. Les flux de trésorerie estimés de 1 420 \$ requis pour régler le passif relatif au terrain contaminé ont été actualisés au moyen d'un taux qui reflète les évaluations courantes du marché de la valeur temporelle de l'argent et des risques propres au passif, soit un taux se situant entre 0 % et 2,1 %.

Selon les meilleures estimations de la direction à l'égard de l'échéancier du projet, les décaissements de trésorerie pour l'assainissement du terrain doivent prendre fin d'ici l'été 2017. Ces flux de trésorerie seront financés au moyen du financement gouvernemental qui sera reçu au moment de l'assainissement du terrain.