



FEDERAL BRIDGE CORPORATION  
SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX

# RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL 2<sup>e</sup> TRIMESTRE (T2) — NON AUDITÉ

Pour la période de six mois se terminant le 30 septembre 2020

# TABLE DES MATIÈRES

1.0	Introduction	2
1.1	Déclarations prospectives	2
1.2	Importance relative	2
2.0	Profil de l'entreprise	3
2.1	Mandat	3
2.2	Perspectives	3
2.3	Changements importants	4
3.0	Gestion des risques	5
4.0	Résultats trimestriels	7
4.1	Résultats d'exploitation	7
4.2	Rendement financier par rapport au plan d'entreprise	11
4.3	Présentation de l'information sur l'utilisation des crédits	11
5.0	États financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL	12
5.1	Déclaration de responsabilité de la direction	13
5.2	État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière	14
5.3	État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global	15
5.4	État intermédiaire consolidé condensé non audité des capitaux propres	16
5.5	État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie	17
5.6	Sélection de notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités	18



# 1.0 INTRODUCTION

Le présent rapport financier trimestriel intermédiaire présente les principales activités et initiatives, les risques et les résultats financiers de la Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) pour la période de six mois se terminant le 30 septembre 2020. Le présent rapport financier a été préparé conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et de la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* publiées par le Secrétariat du Conseil du Trésor ainsi que de la norme internationale d'information financière au Canada : *IAS 34 – Information financière intermédiaire*. Il doit se lire de pair avec les états financiers intermédiaires condensés non audités et ses notes afférentes, jointes aux présentes. Tous les montants sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire.

## 1.1 Déclarations prospectives

Le présent rapport contient des déclarations et des renseignements de nature prospective. Ces prévisions se fondent sur des résultats anticipés, attendus ou projetés par la SPFL. Elles comportent des risques connus ou inconnus, des incertitudes et d'autres facteurs pouvant faire en sorte que les résultats actuels ou les réalisations de la Société diffèrent substantiellement des réalisations ou des résultats futurs explicitement ou implicitement mentionnés dans ces prévisions.

## 1.2 Importance relative

La direction utilise le principe de « l'importance relative » pour déterminer le contenu du rapport financier trimestriel. Elle tient compte de tout renseignement qui pourrait influencer les décisions financières des parties prenantes de la SPFL, soit par son omission ou par son inexactitude, en fonction des circonstances.

1-2: Pont international de Sault Ste. Marie

3-5: Pont international des Mille-Îles

6: Pont Blue Water

7-10: Pont international de la voie maritime





## 2.0 PROFIL DE L'ENTREPRISE

La SPFL est une société d'État fédérale responsable des intérêts fédéraux canadiens pour quatre des onze ponts internationaux entre l'Ontario et les États-Unis. Chaque pont possède des caractéristiques liées à la géographie, à la culture, au climat, au commerce, à l'emploi et à la gestion présentant des défis qui lui sont propres, tout en apportant des avantages essentiels aux collectivités locales. La SPFL est propriétaire d'actifs et elle assure la supervision à l'égard de l'exploitation des ponts, gère les accords internationaux associés aux ponts, dirige les fonctions d'ingénierie et d'inspection ainsi que celles de la gestion des projets d'investissements en immobilisations.

### 2.1 Mandat

Le mandat de la SPFL consiste à fournir le plus haut niveau d'intendance de sorte que ses ponts internationaux et structures associées soient sécuritaires et efficaces pour les usagers.

Les activités ou les réalisations de la Société se limitent à ce qui suit :

- a) la conception, la construction, l'acquisition, le financement, l'entretien, l'exploitation, la gestion, l'aménagement, la réparation, la démolition ou la reconstruction de ponts ou d'autres structures, installations, travaux ou propriétés connexes, y compris les approches, les servitudes, l'équipement de transmission d'électricité ou de communication, les pipelines intégrés avec ces ponts, autres structures, installations, travaux ou propriétés connexes, reliant la province de l'Ontario, au Canada, et l'état de New York ou l'état du Michigan, aux États-Unis, soit par la Société seule, soit conjointement ou en collaboration avec une autre personne, entité juridique ou administration gouvernementale au Canada ou aux États-Unis;
- b) la conception, la construction, l'acquisition, le financement, l'entretien, l'exploitation, la gestion, l'aménagement, la réparation, la démolition ou la construction d'autres ponts ou structures, installations, travaux ou propriétés connexes, selon l'avis du gouverneur en conseil et aux conditions que le gouverneur en conseil peut fixer;
- c) les entreprises ou autres activités accessoires aux ponts, autres structures, installations, travaux ou propriétés connexes, visées au paragraphe (a) ou (b).

Aux fins qui précèdent, et sous réserve de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA) et des présents statuts, avec les modifications apportées à l'occasion, la Société a les capacités et les pouvoirs d'une personne physique.

### 2.2 Perspectives

La SPFL est responsable des intérêts canadiens dans les quatre ponts reliant l'Ontario aux États-Unis. Chaque pont comporte des caractéristiques distinctes. Les ponts sont le reflet dynamique de leurs collectivités et sont soumis à des modèles distincts de copropriété et de gestion. Ensemble, ils renforcent l'objectif de la SPFL de générer une réserve en capital pour la gestion des risques et l'entretien de ses immobilisations, tout en nécessitant une évaluation individuelle.

La Société a adopté une stratégie de gestion de portefeuille pour accomplir son mandat. La Société n'est pas un portefeuille de sociétés, mais plutôt une société d'État mère chargée de surveiller un portefeuille d'actifs fédéraux utilisés afin d'atteindre les objectifs stratégiques publics. Les principaux éléments de la stratégie de gestion de portefeuille comprennent :

- des fonds excédentaires aux besoins de fonctionnement utilisés pour réinvestir dans les immobilisations de l'ensemble du portefeuille de ponts afin d'appuyer les objectifs stratégiques publics;
- des produits gérés de façon centralisée, chaque pont étant considéré comme un centre de coûts, y compris une répartition appropriée des services organisationnels;
- des charges d'exploitation et d'entretien de chaque pont qui sont établies en fonction de politiques uniformes;
- le développement d'un plan d'immobilisations intégré à long terme sur lequel s'appuyer pour définir les priorités en matière d'immobilisations et élaborer le budget annuel d'immobilisations;
- des services internes partagés.

La constitution de cette approche de la direction offre une occasion unique d'évaluer toutes les possibilités, à la fois en adoptant des pratiques exemplaires et une approche globale commune à l'égard du portefeuille ainsi qu'en déterminant d'avantage d'occasions stratégiques. De plus, cette approche soutient l'exploitation et la surveillance du portefeuille de ponts de la SPFL durant les restrictions de déplacement transfrontalier qui sont en vigueur à la frontière canado-américaine depuis mars 2020. Ces restrictions ont eu un impact important sur les produits de la SPFL, et chaque pont a dû réduire et reporter ses dépenses, lorsqu'il était possible et sécuritaire de le faire. La SPFL continue d'effectuer un suivi et une évaluation de l'impact du maintien des restrictions aux frontières sur ses prévisions.

À titre d'intendante de quatre ponts internationaux du Canada, la SPFL doit investir prudemment dans l'entretien, dans la réfection et, parfois, dans le remplacement complet de ponts et d'esplanades. La partie la plus importante des projets détaillés ci-dessous a été engagée avant la pandémie de COVID-19. Au cours du trimestre, les projets de construction importants comprenaient notamment :

- a) **Cornwall** : Les travaux de remplacement des échafaudages roulants pour le pont du chenal sud se poursuivent. Les échafaudages roulants permettent d'effectuer l'entretien et les inspections de routine de la structure.
- b) **Lansdowne** : Il n'y a aucun projet de grande envergure en cours à Lansdowne.
- c) **Point Edward** : Au cours du trimestre, les améliorations apportées à la conception de l'esplanade se sont poursuivies pour améliorer la fluidité du trafic, notamment des travaux d'asphalte sur l'esplanade. De plus, le remplacement de la signalisation avec grands écrans à messages variables est pratiquement terminé. Les deux projets lancés au cours de l'exercice précédent devraient se terminer pendant l'exercice en cours.
- d) **Pont international de Sault Ste. Marie** : Il n'y a aucun projet de grande envergure en cours à Sault Ste. Marie.

## 2.3 Changements importants

En raison de la COVID-19, le gouvernement canadien a appliqué des règles strictes en éliminant pratiquement tous les déplacements personnels transfrontaliers à compter de la deuxième moitié de mars 2020. En outre, le volume du trafic commercial a diminué de façon importante. Alors que les restrictions se poursuivent au cours de l'exercice 2020-2021, la SPFL a connu et continuera de connaître une baisse importante des produits tirés des péages.



# 3.0 GESTION DES RISQUES

## PROFIL DE RISQUE DE LA SOCIÉTÉ

Conformément aux pratiques exemplaires en matière de gestion, la SPFL met à jour et révisé sa politique de gestion des risques de l'entreprise de façon continue, en déterminant et en tenant compte de toute modification dans son environnement. Afin de gérer le profil de risque de la Société et de ramener l'exposition au risque à des niveaux raisonnables, des stratégies efficaces à l'égard de l'atténuation des risques et des plans d'action ont été élaborés, sous la supervision de membres de la haute direction assignés.

La direction surveille les progrès de la mise en œuvre des stratégies d'atténuation des risques dans le cadre de la gestion des risques de l'entreprise et fait régulièrement rapport au Conseil d'administration. Les risques continus relatifs à la diminution des produits tirés des péages en raison de volumes de trafic payant restreints à la CPVIM et de la pandémie de COVID-19 sont considérés comme étant des risques importants, puisqu'ils ont un impact direct sur la capacité de la SPFL à atteindre ses objectifs stratégiques.

## RISQUES FINANCIERS

Puisque la mise place de restrictions aux frontières a un impact direct sur la capacité de la FBCL à percevoir les produits des péages, l'impact financier est important et continuera de s'accroître tant et aussi longtemps que les frontières resteront fermées. La durée et la portée des mesures de lutte contre la pandémie de COVID-19 ainsi que les restrictions sur les déplacements connexes restent imprécises pour l'heure. Ainsi, il est impossible d'estimer de façon fiable l'incidence globale sur la SPFL. Par conséquent, la SPFL revoit son plan d'entreprise et détermine les coûts qui peuvent être reportés aux années futures et les coûts qui peuvent être considérablement réduits dans l'intervalle. Une demande spéciale de financement d'urgence visant à appuyer la filiale CPIVM a été obtenue pour la poursuite de ses activités en raison de la pandémie.

Au cours des dernières années, même en ne tenant pas compte des effets de la pandémie, d'importants risques financiers pèsent sur la CPIVM, car celle-ci doit composer avec la valeur du dollar canadien, le trafic commercial limité sur ce pont, et un déclin manufacturier généralisé des deux côtés de la frontière dans la région, ce qui se traduit par une diminution importante du trafic à cet endroit. La Société maintient quand même son niveau d'activité, car les passages gratuits dans la région sont en nette croissance. Pour compenser cette baisse de produits provenant des passages payants, l'administration a décidé de se limiter aux dépenses essentielles, mais il faudra trouver une autre solution à long terme.

Standard and Poor's Financial Services LLC (S&P) évalue régulièrement les risques financiers de la SPFL. En août 2020, S&P a maintenu ses notes d'émetteur à long terme et de dette de premier rang non garantie à A+, sur la base de son évaluation du profil de risque de la SPFL. Elle avait révisé son évaluation de « stable » à « négative » en avril 2020 en raison de l'incertitude quant à la durée de la période de restrictions pour le trafic voyageur transfrontalier. Dans son évaluation d'août, elle a maintenu cette perspective négative. S&P a toutefois souligné l'habileté remarquable de la Société en matière de gestion et de gouvernance, et a relevé plusieurs facteurs pour maintenir sa cote à A+ : ses produits découlant du trafic commercial, son faible niveau d'endettement, son autosuffisance en matière de financement, et ses liens privilégiés avec le gouvernement fédéral.



Le niveau global de la dette de la Société devrait diminuer à mesure que ses prêts sont remboursés. Bien que la stratégie consiste à rembourser les emprunts lorsqu'ils deviennent exigibles, la SPFL souhaite également maintenir un ratio de couverture du service de la dette élevé. Cette judicieuse stratégie de gestion de la dette permettra le remboursement de celle-ci pendant la durée des prêts et réduira au minimum le besoin de s'endetter davantage. Aucun remboursement accéléré de la dette n'a été effectué au cours du semestre se terminant le 30 septembre 2020 et aucun autre remboursement accéléré de la dette n'est prévu avant l'exercice 2021-2022. En raison de la pandémie de COVID-19 qui sévit actuellement, la Société surveille de près ses liquidités et ses placements pour déterminer la voie la plus prudente pour son avenir.

Bien que la SPFL exerce un certain contrôle sur les droits de péage, il est important de noter que la plupart des ponts internationaux sont gérés de façon conjointe avec les partenaires américains en vertu d'accords internationaux. En ce qui concerne les produits, la capacité de modifier unilatéralement les droits de péage pour générer des produits supplémentaires est soumise aux différences existant entre les politiques du Canada et celles des États-Unis. Aucun changement n'a été apporté aux droits de péage au cours du semestre se terminant le 30 septembre 2020.

En ce qui concerne les charges, alors que les propriétaires des ponts canadiens doivent se conformer à l'article 6 de la *Loi sur les douanes* ainsi qu'à la *Loi sur la santé des animaux* et fournir des installations à l'Agence des services frontaliers du Canada ainsi qu'à l'Agence canadienne d'inspection des aliments, les propriétaires ou les exploitants des ponts américains n'ont pas l'obligation de payer de telles charges pour les installations douanières du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (U.S. Customs and Border Protection). De plus, compte tenu des ententes signées par la Couronne prévoyant le passage gratuit pour les membres de la communauté autochtone, cet article de la *Loi sur les douanes* ne s'applique pas au pont à Cornwall, puisque le péage non concurrentiel nuirait grandement à la viabilité financière de ces installations.

# 4.0 RÉSULTATS TRIMESTRIELS

## 4.1 Résultats d'exploitation

### TENDANCES SAISONNIÈRES

La circulation sur les ponts du portefeuille de la SPFL a traditionnellement connu des variations saisonnières. En ce qui concerne les produits, on observe un nombre accru de passages durant la période allant de mai à octobre. De novembre à avril, le nombre de passages est toujours moindre, d'où la baisse des produits de péage. Cette tendance de la demande découle principalement de la présence des touristes, d'une météo favorable et de la préférence des voyageurs à se déplacer entre la fin du printemps et le début de l'automne. Toutefois, depuis le 1<sup>er</sup> avril 2020, les produits sont nettement inférieurs en raison des restrictions aux frontières mises en œuvre pour ralentir la propagation de la COVID-19, ce qui élimine presque tout le tourisme.

La conjoncture économique au Canada et aux États-Unis a également un fort impact sur le trafic international, notamment les véhicules commerciaux qui doivent payer des droits de péage beaucoup plus élevés. Les conditions économiques varient moins au fil des saisons, mais dépendent davantage des conséquences du contexte économique de chaque pays. Une fois de plus, le volume de trafic commercial a été particulièrement touché par la COVID-19 lors du premier semestre. À cet égard, le deuxième trimestre a été nettement meilleur que le premier trimestre, mais les résultats varient grandement selon le pont.

Quant aux charges, la SPFL assume d'importants frais 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'exercice financier. Les charges prévues peuvent varier selon les conditions climatiques, surtout au cours du troisième trimestre, avec l'arrivée de l'hiver. On estime que les charges d'exploitation et d'administration varient peu au fil des saisons.

### ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

#### PRODUITS ET FINANCEMENT PUBLIC (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Pour le trimestre se terminant au			Pour les six mois se terminant au		
	30 sept. 2020 (non audités)	30 sept. 2019 (non audités)	Écart	30 sept. 2020 (non audités)	30 sept. 2019 (non audités)	Écart
Péages	5 665	8 760	(3 095)	9 776	16 937	(7 161)
Pont international des Mille-Îles	1 084	1 748	(664)	1 878	3 487	(1 609)
Contrats de location et permis	324	1 606	(1 282)	675	2 713	(2 038)
Intérêts	76	142	(66)	170	291	(121)
Gains de placements	11			423	-	423
Autres	79	7	72	151	75	76
<b>Total des produits</b>	<b>7 239</b>	<b>12 263</b>	<b>(5 035)</b>	<b>13 073</b>	<b>23 503</b>	<b>(10 430)</b>
<b>Financement public</b>	<b>1 276</b>	<b>884</b>	<b>392</b>	<b>2 428</b>	<b>1 769</b>	<b>659</b>



*Péages et pont international des Mille-Îles* : En comparant les deux premiers trimestres de 2020-2021 aux deux premiers trimestres de 2019-2020, la SPFL a connu une diminution du volume de trafic payant global de 71,7 %, soit 84 % du volume des véhicules de tourisme et 16,8 % du volume de véhicules commerciaux. Cette baisse est représentative des ponts internationaux en Ontario, puisque le volume moyen du trafic voyageur a chuté de 84,1 %, tandis que celui du trafic commercial a fléchi de 16,6 %. La diminution des volumes de véhicules de tourisme varie de 67,3 % à 95,5 % selon les emplacements, tandis qu'elle varie entre 13,8 % et 30,5 % pour les véhicules commerciaux. Les volumes moyens du trafic voyageur au premier et au deuxième trimestre ont peu fluctué, mais les volumes commerciaux se sont accrus au deuxième trimestre. Au premier trimestre, le volume du trafic commercial était de 28,3 % inférieur à celui de l'exercice précédent, tandis qu'au deuxième trimestre, il n'était que 5,3 % inférieur à celui de l'exercice précédent, ce qui correspond à la moyenne pour l'Ontario.

*Contrats de location et permis* : Habituellement, les contrats de location les plus importants sont pour les boutiques hors-taxes de Point Edward, du pont des Mille-Îles et de Sault Ste. Marie. Dans tous ces cas, la majeure partie des produits de location de la SPFL sont prélevés directement sur le prix des articles vendus. En raison des restrictions de déplacement transfrontalier en vigueur durant le premier trimestre, soit ces boutiques hors-taxes étaient fermées, soit elles ont réalisé des ventes négligeables.

*Intérêts et gains de placements* : Compte tenu de la diminution des produits de péage, la Société a décidé d'encaisser 8,7 M\$ en placements pour satisfaire ses besoins d'exploitation et de remboursement de la dette. Puisque la valeur marchande de ces placements avait augmenté, la SPFL a pu réaliser un profit lors de cette transaction. Toutefois, l'encaissement de placements et les bas taux d'intérêt sur le marché ont entraîné une baisse des intérêts perçus au cours des deux premiers trimestres.

*Financement public* : Les produits consistant en un financement public comprennent un amortissement de 0,9 M\$ par trimestre pour le financement reporté lié aux immobilisations (un montant similaire à celui des deux premiers trimestres de l'année précédente), ainsi que 0,7 M\$ pour l'année en cours (0,4 M\$ pour le deuxième trimestre) pour rembourser les charges d'exploitation de la CPIVM qui n'étaient pas couvertes par les produits externes (péage, produits locatifs, permis, intérêts). La CPIVM n'a pas reçu de tel financement lors du premier trimestre de 2019-2020.

## CHARGES D'EXPLOITATION ET D'INTÉRÊTS (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	Pour le trimestre se terminant au			Pour les six mois se terminant au		
	30 sept. 2020 (non audités)	30 sept. 2019 (non audités)	Écart	30 sept. 2020 (non audités)	30 sept. 2019 (non audités)	Écart
Fonctionnement	1 920	2 058	(138)	4 120	4 029	91
Pont international des Mille-Îles	1 332	1 758	(426)	2 963	3 271	(308)
Entretien	3 707	3 599	108	7 081	7 045	36
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	1 815	1 913	(98)	3 739	3 817	(78)
Administration	1 721	1 887	(166)	3 611	3 761	(150)
<b>Total des charges</b>	<b>10 495</b>	<b>11 215</b>	<b>(720)</b>	<b>21 514</b>	<b>21 923</b>	<b>(409)</b>
<b>Charges d'intérêt</b>	<b>862</b>	<b>982</b>	<b>(120)</b>	<b>1 765</b>	<b>2 024</b>	<b>(259)</b>

La CPIVM a obtenu des crédits parlementaires pour financer ses activités cette année. Par conséquent, la SPFL a comptabilisé la totalité des charges de la CPIVM en 2020-2021, alors que seulement la moitié de ces charges avait été comptabilisée par celle-ci en 2019-2020, l'autre moitié étant comptabilisée par son pendant américain, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC). Cela a eu pour effet d'ajouter environ 578 k\$ en charges supplémentaires pour les six premiers mois de l'exercice. De plus, la Société a revu ses méthodes pour l'imputation de ses charges au quatrième trimestre de l'exercice précédent, avec pour résultat que certaines de ses charges ne sont plus imputées au même poste qu'auparavant.

*Exploitation* : Les frais d'entretien pour le trimestre sont plus élevés en raison de frais supplémentaires d'entretien de la CPIVM de 0,1 M\$ (0,2 M\$ depuis le début de l'exercice), compensés par une diminution de l'amortissement de 0,1 M\$ (0,1 M\$ depuis le début de l'exercice) et des salaires de 0,1 M\$ (0,1 M\$ depuis le début de l'exercice). De plus, les frais ont augmenté de 0,1 M\$ au cours du premier trimestre en raison du reclassement des frais du poste de l'entretien au poste de l'exploitation.

*Pont international des Mille-Îles* : Les frais d'exploitation directs sont inférieurs de 0,4 M\$ si l'on compare le deuxième trimestre de 2020-2021 au deuxième trimestre 2019-2020, la baisse la plus significative étant celle des frais d'entretien directement encourus par le pont international des Mille-Îles.

*Entretien* : Les frais d'entretien sont comparables à ceux de l'exercice précédent, mais on observe des fluctuations à l'égard de divers éléments des frais d'entretien. Les frais d'entretien pour le trimestre sont plus élevés en raison de frais supplémentaires d'entretien de la CPIVM de 0,2 M\$ (0,2 M\$ depuis le début de l'exercice) qui sont liés aux inspections menées plus tôt au cours de l'exercice. Cette hausse est compensée par une diminution de 0,1 M\$ (0,1 M\$ depuis le début de l'exercice) des projets d'entretien menés à Point Edward.

*ASFC et ACIA* : Les résultats du cumul annuel et de ceux du deuxième trimestre de 2020-2021 sont comparables aux résultats du cumul annuel et à ceux du deuxième trimestre de 2019-2020.

*Administration* : Les charges administratives de la Société sont inférieures de 0,2 M\$ au premier trimestre de 2020-2021 par rapport à celles du premier trimestre de 2019-2020 en raison d'une baisse des déplacements (0,1 M\$) et des frais informatiques (0,1 M\$). Les charges administratives pour le premier trimestre de 2020-2021 comprennent l'imputation d'un montant de 0,1 M\$ vers le poste de l'entretien compensé par la comptabilisation d'une perte de 0,1 M\$ attribuable à la conversion de devises.

*Charges d'intérêts* : Au fur et à mesure que la SPFL effectue des paiements réguliers sur ses emprunts bancaires et ses obligations à payer, les charges d'intérêts diminuent. Des économies supplémentaires sur les charges d'intérêts sont également réalisées au fur et à mesure que les emprunts bancaires sont remboursés à échéance.

## ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

### ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE (EN MILLIERS DE DOLLARS)

	30 sept. 2020 (non audités)	31 mars 2020 (audités)	Écart
<b>Actifs</b>			
Actifs financiers	19 599	28 165	(8 566)
Actifs non financiers	380 966	384 104	(3 138)
<b>Total des actifs</b>	<b>400 565</b>	<b>412 269</b>	<b>(11 704)</b>
<b>Passif</b>			
Passifs courants	20 876	17 290	3 586
Passifs non courants	152 308	159 903	(7 595)
<b>Total du passif</b>	<b>173 184</b>	<b>177 193</b>	<b>(4 009)</b>
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>227 381</b>	<b>235 076</b>	<b>(7 695)</b>

*Actifs financiers* : Les actifs financiers comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements et les créances. Un montant de 8,1 M\$, provenant de la trésorerie et des placements, a servi à financer les immobilisations (5,3 M\$) et le remboursement de la dette (2,9 M\$). Les comptes clients et les comptes débiteurs ont diminué de 0,5 M\$, car les soldes au 31 mars 2020 comprennent une créance de la Thousand Islands Bridge Authority pour la période de six mois se terminant le 29 février 2020, tandis que les soldes au 30 septembre 2020 comprennent un compte créditeur du pont des Mille-Îles pour la période de six mois se terminant le 31 août 2020.

*Actifs non financiers* : Les actifs non financiers se composent principalement d'immobilisations corporelles et d'immeubles de placement, ainsi que des charges payées d'avance, des immobilisations incorporelles et des mesures incitatives à la location. Les immobilisations ont diminué de 3,5 M\$, résultant de 8,9 M\$ en acquisitions compensées par 5,4 M\$ en amortissement pour ces acquisitions. D'autre part, les primes d'assurance prépayées ont augmenté de 0,4 M\$.

*Passifs courants* : Globalement, les fournisseurs et autres crédateurs, ainsi que les avantages sociaux à court terme, sont restés au même niveau qu'au 31 mars 2020. La SPFL a enregistré une augmentation de 0,4 M\$ des retenues de garantie, principalement à cause du remplacement des panneaux à messages variables à Point Edward. La partie courante des obligations à payer a augmenté de 0,2 M\$ puisque le paiement a été effectué comme prévu en juillet 2020 et que le prochain paiement sera effectué en janvier 2021. La partie courante des emprunts à payer a augmenté de 2,9 M\$, elle sera remboursée en totalité comme prévu au deuxième trimestre de l'exercice 2021-2022.

*Passif à long terme* : Le financement reporté des immobilisations a diminué de 1,7 M\$, car il est amorti à titre de produits; les obligations à payer ont diminué de 2,9 M\$, car un paiement a été effectué en juillet 2020; le solde du passif à long terme est maintenant comptabilisé comme un passif courant de 2,9 M\$.

## ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

État consolidé des flux de trésorerie (en milliers de dollars)

	Pour le trimestre se terminant au			Pour les six mois se terminant au		
	30 sept. 2020 (non audités)	30 sept. 2019 (non audités)	Écart	30 sept. 2020 (non audités)	30 sept. 2019 (non audités)	Écart
Flux de trésorerie nets provenant (affectés) des activité d'exploitation	1 876	(1 138)	3 014	148	2 440	(2 292)
Flux de trésorerie nets (affectés) provenant par des activité d'investissement	(2 332)	1 883	(4 215)	3 321	1 561	1 760
Flux de trésorerie nets affectés par des activités de financement	(2 854)	(4 902)	2 048	(2 922)	(5 005)	2 083
<b>(Diminution) Augmentation nette de la trésorerie</b>	<b>(3 310)</b>	<b>(4 157)</b>	<b>847</b>	<b>547</b>	<b>(1 004)</b>	<b>1 551</b>

Le flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation est positif au deuxième trimestre en raison des fluctuations des comptes créditeurs, des comptes débiteurs et des retenues de garantie. Avant de tenir compte de l'effet de la variation du fonds de roulement, le flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation était supérieur de 0,3 M\$ au deuxième trimestre et le flux de trésorerie depuis le début de l'année est inférieur de 0,5 M\$. Au cours de l'exercice précédent, le flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation était négatif en raison des travaux de démolition des piles immergées du pont du chenal nord à Cornwall. Depuis le début de l'exercice, l'encaissement de placements d'un montant de 8,7 M\$ a permis de payer l'acquisition d'immobilisations corporelles de 5,4 M\$ et de rembourser un prêt de 2,9 M\$. Les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement pour l'année précédente comprenaient le remboursement accéléré d'un prêt.

### 4.2 Rendement financier par rapport au plan d'entreprise

Le plan d'entreprise de la Société pour 2020-2021 n'a pas encore été autorisé par le parlement. Le Conseil d'administration de la SPFL a approuvé un plan d'entreprise en janvier 2020, mais il est actuellement en processus de modification pour l'adapter à la pandémie. Elle ne produira donc pas de comparaison aux plans précédents dans le cadre du présent rapport.

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

Le gouvernement fédéral a consenti des sommes afin de financer les charges d'exploitation qui dépassent les produits de la CPIVM. La Société a ainsi comptabilisé 0,7 M\$ dans ses états financiers des deux premiers trimestres. Lors de l'exercice 2019-2020, aucun projet ni aucune activité n'a nécessité de crédits parlementaires.

# 5.0 ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES CONSOLIDÉS CONDENSÉS NON AUDITÉS DE LA SPFL

## **Pour la période de six mois se terminant le 30 septembre 2020**

*Les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL ont été préparés par la direction, révisés par le comité de finance et d'audit, puis 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.*

## 5.1 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 justes de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités conformément à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Conseil du Trésor du Canada, à la norme IFRS IAS 34 *Information financière intermédiaire*, ainsi qu'aux contrôles internes qu'elle juge nécessaires afin de permettre la préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités. La direction a aussi la responsabilité de veiller à ce que toute autre information que contient le présent rapport financier 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 auditée que lui communique sa filiale en propriété exclusive, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, et à l'information financière non auditée provenant de ses partenaires internationaux. L'information financière que lui 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 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.



Natalie Kinloch  
Première dirigeante



Richard Iglinski  
Dirigeant principal des finances

Ottawa, Canada  
26 novembre 2020

## 5.2 État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière

### La Société des ponts fédéraux Limitée

État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière au 30 septembre 2020

(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	30 septembre, 2020 (non audités)	March 31, 2020 (audités)
		\$	\$
<b>ACTIF</b>			
<i>Actifs courants</i>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		7 929	7 382
Placements		9 240	17 847
Clients et autres débiteurs		430	936
Charges payées d'avance		702	346
<b>Total des actifs courants</b>		<b>18 301</b>	<b>26 511</b>
<i>Actifs non courants</i>			
Immobilisations corporelles	7	361 576	364 708
Immeubles de placement		18 429	18 777
Immobilisations incorporelles		60	69
Incitatif à la location du bailleur		199	204
Placements		2 000	2 000
<b>Total des actifs non courants</b>		<b>382 264</b>	<b>385 758</b>
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>		<b>400 565</b>	<b>412 269</b>
<b>PASSIF</b>			
<i>Passifs courants</i>			
Fournisseurs et autres créditeurs		4 115	4 041
Avantages du personnel		1 303	1 327
Retenues de garantie		533	88
Produits différés		2 483	2 476
Partie à court terme des emprunts		3 010	132
Partie à court terme des obligations à payer		5 724	5 540
Partie à court terme du financement d'immobilisations différé		3 505	3 504
Partie à court terme du passif associé aux contrats de location		203	182
<b>Total des passifs courants</b>		<b>20 876</b>	<b>17 290</b>
<i>Passifs non courants</i>			
Emprunts à payer		-	2 943
Obligations à payer		43 412	46 320
Avantages du personnel		7 402	7 220
Produits différés		1 290	1 323
Financement différé lié aux immobilisations corporelles		98 992	100 731
Passif associé aux contrats de location		1 212	1 366
<b>Total des passifs non courants</b>		<b>152 308</b>	<b>159 903</b>
<b>CAPITAUX PROPRES</b>			
Capital social – deux actions sans valeur nominale		-	-
Bénéfices non distribués		226 757	234 525
Cumul des autres éléments du résultat global		624	551
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>227 381</b>	<b>235 076</b>
<b>TOTAL DES CAPITAUX PROPRES ET DU PASSIF</b>		<b>400 565</b>	<b>412 269</b>

## 5.3 État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global

### La Société des ponts fédéraux Limitée

État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global pour les trois et six mois se terminant le 30 septembre 2020 (en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Six mois se terminant le	
	30 septembre 2020 (non audités)	30 septembre 2019 (non audités)	30 septembre 2020 (non audités)	30 septembre 2019 (non audités)
	\$	\$	\$	\$
<b>Produits</b>				
Péages et services	5 665	8 760	9 776	16 937
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	1 084	1 748	1 878	3 487
Contrats de location et permis	324	1 606	675	2 713
Intérêts	76	142	170	291
Gains de placements	11	-	423	-
Autres	79	7	151	75
<b>Total des produits</b>	<b>7 239</b>	<b>12 263</b>	<b>13 073</b>	<b>23 503</b>
<b>Charges</b>				
Fonctionnement	1 920	2 058	4 120	4 029
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 332	1 758	2 963	3 271
Entretien	3 707	3 599	7 081	7 045
Agence des services frontaliers du Canada et Agence canadienne d'inspection des aliments	1 815	1 913	3 739	3 817
Administration	1 721	1 887	3 611	3 761
<b>Total des charges</b>	<b>10 495</b>	<b>11 215</b>	<b>21 514</b>	<b>21 923</b>
<b>(Perte) Résultat d'exploitation avant le financement public</b>	<b>(3 256)</b>	<b>1 048</b>	<b>(8 441)</b>	<b>1 580</b>
<b>Financement gouvernemental</b>				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	876	884	1 752	1 769
Financement gouvernemental lié aux charges	400	-	686	-
<b>Total du financement gouvernemental</b>	<b>1 276</b>	<b>884</b>	<b>2 438</b>	<b>1 769</b>
<b>Éléments hors exploitation</b>				
Charges d'intérêts	(862)	(982)	(1 765)	(2 024)
<b>Total du résultat hors exploitation</b>	<b>(862)</b>	<b>(982)</b>	<b>(1 765)</b>	<b>(2 024)</b>
<b>(Perte nette) Résultat net</b>	<b>(2 842)</b>	<b>950</b>	<b>(7 768)</b>	<b>1 325</b>
<b>Autres éléments du résultat global</b>				
Éléments qui pourraient être reclassés ultérieurement en résultat net (perte nette)				
Gain (perte) de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	15	40	496	212
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	(11)	32	(423)	30
<b>Total des autres éléments du résultat global</b>	<b>4</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>242</b>
<b>Total du résultat global de la période</b>	<b>(2 838)</b>	<b>1 022</b>	<b>(7 695)</b>	<b>1 567</b>



## 5.4 État intermédiaire consolidé condensé non audité des capitaux propres

### La Société des ponts fédéraux Limitée

État intermédiaire consolidé condensé non audité des variations des capitaux propres pour les six mois se terminant le 30 septembre 2020 (en milliers de dollars canadiens)

	Bénéfices non distribués (non audités)	Cumul des autres éléments du résultat global (non audités)	Total (non audités)
	\$	\$	\$
<b>Solde au 1 avril 2019</b>	235 997	257	236 254
<i>Total du bénéfice global</i>			
Bénéfice net	1 325	-	1 325
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Gain de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	213	213
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	29	29
<b>Total des autres éléments du résultat global</b>		<b>242</b>	<b>242</b>
<b>Total du résultat global</b>	<b>1 325</b>	<b>242</b>	<b>1 567</b>
<b>Solde au 30 septembre 2019</b>	<b>237 322</b>	<b>499</b>	<b>237 821</b>
<b>Solde au 1er avril 2020</b>	<b>234 525</b>	<b>551</b>	<b>235 076</b>
<i>Total du bénéfice global</i>			
Perte nette	(7 768)	-	(7 768)
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Gain de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	496	496
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	(423)	(423)
<b>Total des autres éléments du résultat global</b>	<b>-</b>	<b>73</b>	<b>73</b>
<b>Total du résultat global</b>	<b>(7 768)</b>	<b>73</b>	<b>(7 695)</b>
<b>Solde au 30 septembre 2020</b>	<b>226 757</b>	<b>624</b>	<b>227 381</b>

Les notes afférentes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

## 5.5 État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie

### La Société des ponts fédéraux Limitée

État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie pour les six mois se terminant le 30 septembre 2020 (en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Six mois se terminant le	
	30 septembre 2020	30 septembre 2019	30 septembre 2020	30 septembre 2019
	(non audités)	(non audités)	(non audités)	(non audités)
	\$	\$	\$	\$
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>				
Bénéfice net	(2 842)	950	(7 768)	1 325
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	(876)	(884)	(1 752)	(1 769)
Amortissement des immobilisations corporelles	4 235	4 276	8 502	8 548
Amortissement des immobilisations incorporelles	5	5	9	10
Amortissement des immeubles de placement	174	174	348	349
(Gain) Perte à la cession d'actifs	3	(30)	3	(30)
Variation des avantages du personnel	(434)	(273)	158	(162)
	265	4 218	(500)	8 271
<b>Variations du fonds de roulement :</b>				
Clients et autres débiteurs	801	(221)	506	(40)
Incitatif à la location du bailleur	3	21	5	25
Charges payées d'avance	13	(76)	(356)	180
Fournisseurs et autres créditeurs	494	(1 542)	74	(1 624)
Provisions	-	(3 766)	-	(4 412)
Retenues de garantie	302	195	445	72
Produits différés	(2)	33	(26)	(32)
	1 611	(5 356)	648	(5 831)
<b>Flux de trésorerie nets provenant (affectés) des activités d'exploitation</b>	<b>1 876</b>	<b>(1 138)</b>	<b>148</b>	<b>2 440</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>				
Paiements au titre d'immobilisations corporelles	(3 716)	(598)	(5 373)	(1 793)
Paiements au titre d'immeubles de placement	-	(72)	-	(72)
Paiements au titre d'immobilisations incorporelles	-	(12)	-	(12)
Financement public lié aux acquisitions d'immobilisations corporelles reçu	14	-	14	-
Produit de la vente d'immobilisations corporelles	-	30	-	30
Produit de la vente de placements	2 432	3 556	10 988	5 041
Achats de placements	(1 062)	(1 021)	(2 308)	(1 633)
<b>Flux de trésorerie nets provenant (affectés) des activités d'investissement</b>	<b>(2 332)</b>	<b>1 883</b>	<b>3 321</b>	<b>1 561</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>				
Remboursement d'emprunts	(33)	(2 300)	(65)	(2 356)
Remboursement des obligations	(2 724)	(2 553)	(2 724)	(2 553)
Remboursement du passif associé aux contrats de location	(97)	(49)	(133)	(96)
<b>Flux de trésorerie nets affectés des activités de financement</b>	<b>(2 854)</b>	<b>(4 902)</b>	<b>(2 922)</b>	<b>(5 005)</b>
(Diminution) Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(3 310)	(4 157)	547	(1 004)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	11 239	12 207	7 382	9 054
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>7 929</b>	<b>8 050</b>	<b>7 929</b>	<b>8 050</b>

## 5.6 Sélection de notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

### 1. POUVOIRS ET ACTIVITÉS

La Société des ponts fédéraux Limitée (la « Société ») est 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 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. Cela s'est fait conformément aux autorisations prévues par la *Loi n° 2 sur le plan d'action économique de 2013*. La dernière fusion prévue par cette loi, avec la filiale en propriété exclusive de la Société, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (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 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 « SSMBA »), 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 reliant Point Edward en Ontario à Port Huron au Michigan, la Société détient et exploite la partie canadienne du pont. La partie américaine du pont est détenue et exploitée par le MDOT.

En vertu du décret C.P. 2015—31 daté du 26 janvier 2015, la Société s'est vue 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. La filiale, la CPIVM, est aussi assujettie à la *Loi maritime du Canada* aux fins de la gestion du pont international sur le fleuve Saint-Laurent.

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

## 2. BASE DE PRÉSENTATION ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la Société ont été préparés selon la Norme internationale d'information financière 34 (IAS 34) et ne comprennent pas toute l'information nécessaire pour les états financiers consolidés annuels complets. Les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités doivent être lus conjointement avec les états financiers consolidés audités annuels de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2020. Ces états financiers consolidés résumés non vérifiés suivent les mêmes politiques et méthodes comptables, comme déclaré à la note 2 des états financiers consolidés vérifiés de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2020.

La méthode comptable de la Société comptabilise les actifs, les passifs, les produits et les charges relatifs à ses intérêts dans une entreprise commune en conformité avec les normes IFRS qui s'appliquent à ces actifs, passifs, produits et charges. La SPFL a estimé que deux de ses passages frontaliers répondent aux critères d'entreprise commune, comme expliqués dans la note 6 des états financiers consolidés vérifiés de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2020. Bien que ses principales méthodes comptables demeurent inchangées, elle a ajusté la comptabilisation des charges et des produits de la CPIVM au cours de l'exercice.

Ainsi, la SPFL a établi une entente avec son homologue américain, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, afin de partager les charges et les produits de sa filiale, la CPIVM. Elle a reçu des crédits parlementaires pour financer les charges d'exploitation de la CPIVM qui dépassaient ses produits afin de pallier les effets de la pandémie. Toutes les charges et tous les produits de la CPIVM ont notamment été imputés à la SPFL pour l'exercice en cours, et ils seront donc comptabilisés dans ses états financiers intermédiaires consolidés condensés non vérifiés.

## 3. TENDANCES SAISONNIÈRES

La circulation sur les ponts du portefeuille de la SPFL a traditionnellement connu des variations saisonnières. En ce qui concerne les produits, on observe un nombre accru de passages durant la période allant de mai à octobre. De novembre à avril, le nombre de passages est toujours moindre, d'où la baisse des produits de péage. Cette tendance de la demande découle principalement de la présence des touristes, d'une météo favorable et de la préférence des voyageurs à se déplacer entre la fin du printemps et le début de l'automne. Toutefois, depuis le 1<sup>er</sup> avril 2020, les produits sont nettement inférieurs en raison des restrictions aux frontières mises en œuvre pour ralentir la propagation de la COVID-19, ce qui élimine presque tout le tourisme.

La conjoncture économique au Canada et aux États-Unis a également un fort impact sur le trafic international, notamment les véhicules commerciaux qui doivent payer des droits de péage beaucoup plus élevés. Les conditions économiques varient moins au fil des saisons, mais dépendent davantage des conséquences du contexte économique de chaque pays. Encore une fois, le volume du trafic commercial est particulièrement touché par la pandémie de COVID-19.

Quant aux charges, la SPFL assume d'importants frais 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'exercice financier. Les charges prévues peuvent varier selon les conditions climatiques, surtout au cours du troisième trimestre, avec l'arrivée de l'hiver. On estime que les charges d'exploitation et d'administration varient peu au fil des saisons.

#### **4. UTILISATION DE JUGEMENTS ET D'ESTIMATIONS**

La préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités en conformité avec les normes IFRS oblige la direction à émettre des jugements, à faire des estimations et à formuler des hypothèses sur les valeurs comptables des actifs et des passifs pouvant avoir une incidence importante sur les montants comptabilisés dans les états financiers consolidés. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Lorsque c'est le cas, l'incidence est comptabilisée dans des trimestres subséquents. Les jugements et estimations d'importance au 30 septembre 2020 sont compatibles avec ceux communiqués dans la note 4 des états financiers consolidés vérifiés de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2020.

#### **5. MODIFICATIONS FUTURES DES MÉTHODES COMPTABLES**

Au cours de la période de six mois, aucune nouvelle norme ou aucun nouvel amendement n'ont été émis par le conseil sur les normes internationales d'information financière (ISAB) pouvant avoir eu une incidence future sur la Société, sauf ceux communiqués dans la note 5 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2020.

## 6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coûts	Terrains \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel \$	Bâtiments \$	Améliorations d'immeubles \$	Actif au titre du droit d'utilisation \$	Projets En cours \$	Total \$
Solde au 1 avril 2019	14 791	266 834	30 789	143 632	27 362	-	9 219	492 627
Ajustements (IFRS 16)	-	-	-	-	-	1 579	-	1 579
Ajouts	19	97	594	38	19	43	3 560	4 370
Cessions	-	-	(169)	-	(746)	-	-	(915)
Transferts	-	2 740	2 284	428	4 588	-	(10 040)	-
<b>Solde au 31 mars 2020</b>	<b>14 810</b>	<b>269 671</b>	<b>33 498</b>	<b>144 098</b>	<b>31 223</b>	<b>1 622</b>	<b>2 739</b>	<b>497 661</b>
Ajouts	6	33	564	24	2	-	4 744	5 373
Cessions	-	-	-	(87)	-	-	(3)	(90)
Transferts	-	-	389	-	-	-	(389)	-
<b>Solde au 30 septembre 2020</b>	<b>14 816</b>	<b>269 704</b>	<b>34 451</b>	<b>144 035</b>	<b>31 225</b>	<b>1 622</b>	<b>7 091</b>	<b>502 944</b>

  

Cumulé Amortissement	Terrains \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel \$	Bâtiments \$	Améliorations d'immeubles \$	Actif au titre du droit d'utilisation \$	Projets En cours \$	Total \$
Solde au 1er avril 2019	-	62 750	14 877	23 807	15 262	-	-	116 696
Éliminé à la cession d'actifs	-	-	(169)	-	(746)	-	-	(915)
Amortissement	-	9 829	1 909	4 059	1 165	210	-	17 172
<b>Solde au 31 mars 2020</b>	<b>-</b>	<b>72 579</b>	<b>16 617</b>	<b>27 866</b>	<b>15 681</b>	<b>210</b>	<b>-</b>	<b>132 953</b>
Éliminé à la cession d'actifs	-	-	-	(87)	-	-	-	(87)
Transferts	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortissement	-	4 839	1 011	2 029	519	104	-	8 502
<b>Solde au 30 septembre 2020</b>	<b>-</b>	<b>77 418</b>	<b>17 628</b>	<b>29 808</b>	<b>16 200</b>	<b>314</b>	<b>-</b>	<b>141 368</b>
<b>Valeur comptable nette, 30 septembre 2020</b>	<b>14 816</b>	<b>192 286</b>	<b>16 823</b>	<b>114 227</b>	<b>15 025</b>	<b>1 308</b>	<b>7 091</b>	<b>361 576</b>
<b>Valeur comptable nette, 31 mars 2020</b>	<b>14 810</b>	<b>197 092</b>	<b>16 881</b>	<b>116 232</b>	<b>15 542</b>	<b>1 412</b>	<b>2 739</b>	<b>364 708</b>

## 7. INSTRUMENTS FINANCIERS

### Juste valeur

La juste valeur des créances clients et autres débiteurs, des dettes fournisseurs et autres créditeurs, des retenues de garantie, de la partie à court terme des emprunts à payer et de la partie à court terme des obligations à payer se rapproche de leur valeur comptable en raison de la nature à court terme de ces instruments.

De plus, aux fins de la présentation de l'information financière, les évaluations de la juste valeur sont divisées en trois catégories, soit les niveaux 1, 2 ou 3, selon le degré d'observabilité des données servant à évaluer la juste valeur et leur importance pour l'évaluation de la juste valeur dans son intégralité. Les niveaux sont décrits ci-après :

- les données d'intrants de niveau 1 s'entendent des cours (non rajustés) auxquels l'entité peut avoir accès à la date d'évaluation, sur des marchés actifs, pour des actifs ou des passifs identiques;
- les données d'intrants de niveau 2 sont des données concernant l'actif ou le passif, autres que les cours du marché compris dans les données d'entrée de niveau 1, observables directement ou indirectement;
- les données d'entrée de niveau 3 sont des données non observables concernant l'actif ou le passif.

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

Au 30 septembre	2020		
	Valeur \$	Coût \$	Niveau
Instrument financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	9 114	9 114	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti.			
Coût amorti des placements	2 126	2 126	Niveau 1
Emprunts à payer	3 008	3 010	Niveau 2
Obligations à payer	57 963	49 136	Niveau 2

  

Au 31 mars	2020		
	Valeur \$	Coût \$	Niveau
Instrument financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	16 342	16 342	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti.			
Coût amorti des placements	3 505	3 505	Niveau 1
Emprunts à payer	3 111	3 075	Niveau 2
Obligations à payer	61 619	51 860	Niveau 2