



FEDERAL BRIDGE CORPORATION  
SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX

# RAPPORT TRIMESTRIEL

1<sup>ER</sup> TRIMESTRE (T1) – NON AUDITÉ  
POUR LE TRIMESTRE SE TERMINANT LE 30 JUIN 2021

2021 | 2022

Canada 



# TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	4
Déclarations prospectives.....	4
Importance relative .....	4
<b>Profil de l'Entreprise .....</b>	<b>5</b>
Mandat.....	5
Perspectives .....	6
Changements importants.....	7
<b>Gestion des Risques .....</b>	<b>8</b>
Profil de risque de la société .....	8
Risques financiers .....	8
<b>Résultats Trimestriels .....</b>	<b>10</b>
<b>Résultats d'exploitation .....</b>	<b>10</b>



## États Financiers Intermédiaires Consolidés

Condensés Non Audités de la SPFL .....	<b>16</b>
Déclaration de responsabilité de la direction .....	<b>17</b>
État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière .....	<b>18</b>
État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global .....	<b>19</b>
État intermédiaire consolidé condensé non audité des variations des capitaux propres .....	<b>20</b>
État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie .....	<b>21</b>
Sélection de notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités ...	<b>22</b>





# Introduction

Le présent rapport financier intermédiaire présente les principales activités et initiatives, les risques et les résultats financiers de la Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) pour le trimestre se terminant le 30 juin 2021. Le présent rapport financier intermédiaire a été préparé conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et de la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* 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.

## 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.

## Importance relative

La direction utilise le principe de « l'importance relative » pour déterminer le contenu du rapport financier intermédiaire. 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.



# 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.

## 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.

## 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.

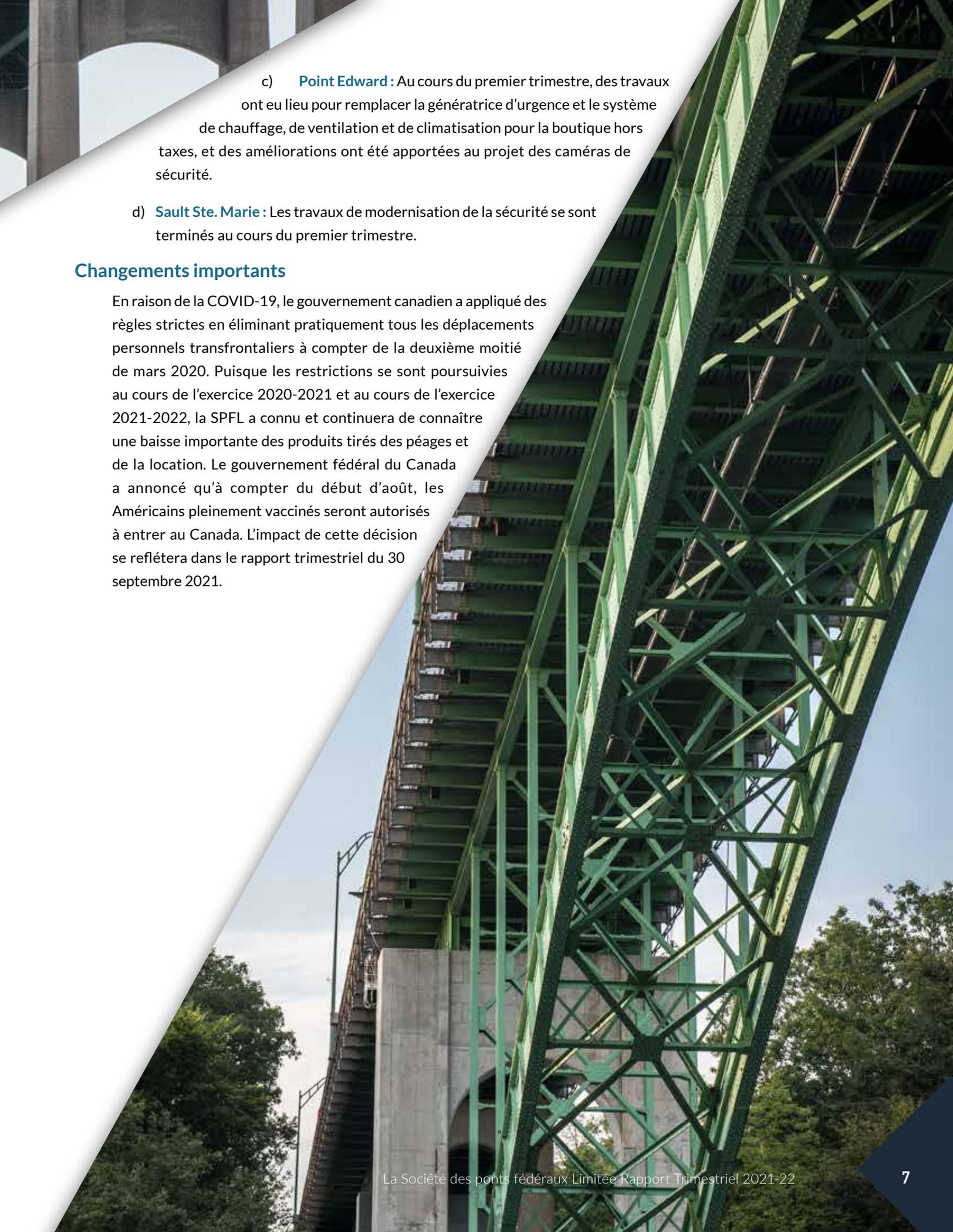
La Société a adopté une stratégie de gestion de portefeuille pour accomplir son mandat. La Société n'est pas un portefeuille de sociétés, mais plutôt une société d'État mère chargée de surveiller un portefeuille d'actifs fédéraux utilisés afin d'atteindre les objectifs stratégiques publics. Les principaux 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 davantage 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 ou 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. Pour la prochaine année, la stratégie de la SPFL relativement à l'acquisition d'immobilisation est d'investir uniquement dans les projets dans lesquels la Société était déjà engagée avant la pandémie de COVID-19 ou dans les projets qui ne peuvent pas être reportés au prochain exercice financier. Au cours du trimestre, les projets de construction importants comprenaient notamment :

- a) **Cornwall** : Le remplacement des échafaudages roulants pour le pont du chenal sud se poursuit, et le projet se terminera au cours de l'exercice 2021-2022. Les échafaudages roulants permettent d'effectuer l'entretien et les inspections de routine de la structure.
- b) **Lansdowne** : Les travaux de modernisation de la sécurité se sont terminés au cours du premier trimestre.



c) **Point Edward** : Au cours du premier trimestre, des travaux ont eu lieu pour remplacer la génératrice d'urgence et le système de chauffage, de ventilation et de climatisation pour la boutique hors taxes, et des améliorations ont été apportées au projet des caméras de sécurité.

d) **Sault Ste. Marie** : Les travaux de modernisation de la sécurité se sont terminés au cours du premier trimestre.

## 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. Puisque les restrictions se sont poursuivies au cours de l'exercice 2020-2021 et au cours de l'exercice 2021-2022, la SPFL a connu et continuera de connaître une baisse importante des produits tirés des péages et de la location. Le gouvernement fédéral du Canada a annoncé qu'à compter du début d'août, les Américains pleinement vaccinés seront autorisés à entrer au Canada. L'impact de cette décision se reflétera dans le rapport trimestriel du 30 septembre 2021.

# 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 mener 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 et de la location en raison des restrictions de déplacement transfrontalier 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. Au cours du deuxième trimestre, en août, le syndicat qui représente les employés de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a participé à une journée de grève du zèle ce qui a ralenti le traitement du trafic de toutes les frontières canadiennes. Heureusement, les actions supplémentaires ont été limitées par les conventions collectives négociées après une journée.

## 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 et à l'accès des consommateurs aux boutiques hors taxes, 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. La SPFL travaille à l'heure actuelle avec Transports Canada pour finaliser le plan d'entreprise de l'année en cours. On l'a d'ailleurs autorisée à recevoir du financement public pour l'exercice financier en cours afin de compenser la diminution des produits du péage.

Au cours des dernières années, même en ne tenant pas compte des effets de la pandémie, d'importants risques financiers ont pesé sur la CPIVM, car celle-ci doit composer avec la valeur du dollar canadien, le trafic commercial limité sur ce pont, et un déclin manufacturier généralisé des deux côtés de la frontière dans la région, ce qui se traduit par une diminution importante du trafic à cet endroit. La Société maintient quand même son niveau d'activité, car les passages gratuits dans la région demeurent élevés. 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.

La SPFL est heureuse d'annoncer que l'agence de notation Standard & Poor's (S&P) Global Ratings maintient sa note d'émetteur à long terme et de dette de premier rang à A+ pour 2021, réaffirmant ainsi ses perspectives concernant le cadre stratégique régissant les activités de la Société. En raison de l'incertitude associée à l'assouplissement des restrictions en matière de déplacement transfrontalier non essentiel, l'agence a également maintenu ses perspectives « négatives » telles qu'établies vers le début de la pandémie mondiale.

Le niveau global de la dette de la Société devrait diminuer à mesure que ses prêts sont remboursés.

La stratégie consiste à rembourser les emprunts lorsqu'ils deviennent exigibles, puisque la

SPFL souhaite également maintenir un ratio de couverture du service de la dette élevé. Cette judicieuse stratégie de gestion de la dette permet le remboursement de celle-ci pendant la durée des prêts et réduit au minimum le besoin de s'endetter davantage. 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. Dans ce contexte d'incertitude, la SPFL a obtenu toutes les autorisations nécessaires, ce qui lui permettra d'emprunter jusqu'à 10 M\$ entre le 1er janvier 2021 et le 31 mars 2022, si nécessaire. Aucun remboursement accéléré de la dette n'a été effectué au cours du trimestre se terminant le 30 juin 2021, et le prochain remboursement accéléré est prévu en juillet 2021. À l'heure actuelle, le montant d'emprunt de 10 M\$ n'a pas été utilisé.

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 qui existent entre les politiques du Canada et celles des États-Unis. Les droits de péage au pont Blue Water pour le trafic à destination des États-Unis ont été rajustés le 1er avril 2021. Les principaux facteurs ayant une incidence sur les nouveaux tarifs sont les suivants : les besoins de fonctionnement et d'entretien continus, les tendances du travail au cours des cinq dernières années et les différences entre les deux devises. Lorsqu'elle a pris cette décision, la direction de la SPFL a tenu compte des mesures de santé publique visant à réduire la manutention et l'échange d'argent comptant et d'autres modes de paiement entre les voyageurs et les percepteurs de péage, tout en accélérant le processus de paiement pour tous les voyageurs. Le rajustement des droits de péage incite les voyageurs à profiter de la facilité, de la rapidité et des économies qu'offre le programme de péage prépayé sans contact ConneXion. Les droits de péage au pont des Mille-Îles ont également été rajustés le 1er avril 2021.

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'ASFC 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.

# Résultats Trimestriels

## 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, les produits depuis le 1er avril 2020 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, la COVID-19 a eu un impact important sur les volumes de trafic commercial depuis le début de la pandémie.

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		
	30 juin	30 juin	Écart
	2021	2020	
	(non audités)	(non audités)	
Péages	6 074	3 998	2 076
Pont international des Mille-Îles	1 080	794	286
Contrats de location et permits	365	331	34
Intérêts	10	92	(82)
Gain sur investissements	-	412	(412)
Autres	51	89	(38)
<b>TOTAL DES PRODUITS</b>	<b>7 580</b>	<b>5 716</b>	<b>1 864</b>
<b>FINANCEMENT PUBLIC</b>	<b>5 441</b>	<b>1 162</b>	<b>4 279</b>



## Résultats d'exploitation (continué)

**Péage et pont international des Mille-Îles :** Le volume de trafic, le taux de change par rapport au dollar américain ainsi que les modifications aux droits de péage ont des répercussions sur les produits du péage.

### VOLUMES DE TRAFIC

Au cours du premier trimestre de 2021-2022, les volumes totaux de trafic commercial et de véhicules de tourisme ont respectivement augmenté de 33 % et de 39 % par rapport au premier trimestre de 2020-2021. Le volume de trafic commercial par pont a varié entre 8 % et 49 % tandis que le trafic des véhicules de tourisme par pont a varié entre 22 % et 113 %. Il convient de noter que les volumes de trafic commercial étaient au niveau historique le plus bas au cours du premier trimestre de 2020-2021, car c'était le début de la pandémie. Les volumes de trafic commercial au cours de l'année précédente ont finalement rebondi.

Étant donné que le trafic commercial aux ponts internationaux de Sault Ste. Marie et de la voie maritime ne représente habituellement que 5 % des volumes de trafic, ces activités ont été considérablement perturbées par les restrictions de déplacement non essentiel en raison de la COVID-19. La situation au pont international de la voie maritime est aggravée par l'obligation de maintenir ses niveaux d'exploitation normaux pour aider plus de 70 % des voyageurs normalement exemptés de péage qui dépendent du pont pour accéder aux fournisseurs de services alimentaires et médicaux nécessaires. Par rapport à l'exercice précédent, les volumes des véhicules de tourisme payants ont augmenté respectivement de 39 % et de 42 % par rapport à l'exercice précédent, et les volumes de trafic commercial ont respectivement augmenté de 19 % et de 8 %. Toutefois, les volumes des véhicules de tourisme de l'année précédente par rapport aux volumes d'il y a deux ans étaient respectivement inférieurs de 95 % et de 82 %.

Pour le pont international des Mille-Îles, les véhicules commerciaux représentent habituellement environ 20 % des usagers du pont, et la construction en cours de nouvelles installations douanières et de protection des frontières des États-Unis sur l'île Wellesley a contribué à produire une source vitale de liquidités. Malgré ces avantages, l'industrie du tourisme transfrontalier dans cette région, normalement vigoureuse, a été considérablement touchée par les restrictions courantes imposées à la frontière. Au premier trimestre, les volumes des véhicules de tourisme ont augmenté de 22 % et les volumes de véhicules commerciaux de 29 % par rapport à l'exercice précédent. Toutefois, les volumes des véhicules de tourisme de l'année précédente ont diminué de 67 % par rapport à ceux d'il y a deux ans.

Au sein du portefeuille, le pont Blue Water est particulièrement bien placé pour faire face aux conséquences de cette pandémie. En tant que deuxième poste frontalier commercial le plus fréquenté du Canada, il bénéficie d'une base d'usagers composée d'environ 35 à 40 % de véhicules commerciaux. Au début, la pandémie a causé d'importantes diminutions dans le trafic commercial, mais les tendances commerciales se situent à nouveau dans la fourchette des valeurs saisonnières et annuelles prévues, même si elles se situent dans la partie inférieure de la fourchette typique. Au premier trimestre, par rapport à l'exercice précédent, les volumes des véhicules de tourisme ont augmenté de 113 % et les volumes de véhicules commerciaux de 49 %. Toutefois, les volumes des véhicules de tourisme de l'année précédente ont diminué de 94 % par rapport à ceux d'il y a deux ans.



## Résultats d'exploitation (continué)

### TAUX DE CHANGE DU DOLLAR CANADIEN PAR RAPPORT AU TAUX DE CHANGE AMÉRICAIN

Le taux de change pour le premier trimestre de 2021-2022 s'est élevé à 1,23 en moyenne, alors que le taux de change pour le premier trimestre de 2020-2021 s'élevait à 1,39. La SPFL examine la parité des taux de change à ses ponts pour s'assurer que les taux sont équitables dans les deux devises, et elle peut rajuster les taux afin de minimiser toute perte de devises sur les produits du péage.

### CHANGEMENTS DANS LES DROITS DE PÉAGE

Les droits de péage ont été mis à jour aux ponts de Sault Ste Marie et de Cornwall à compter du 1er avril 2019, à Point Edward à compter du 1er avril 2021 et des Mille-Îles à compter du 1er avril 2021.

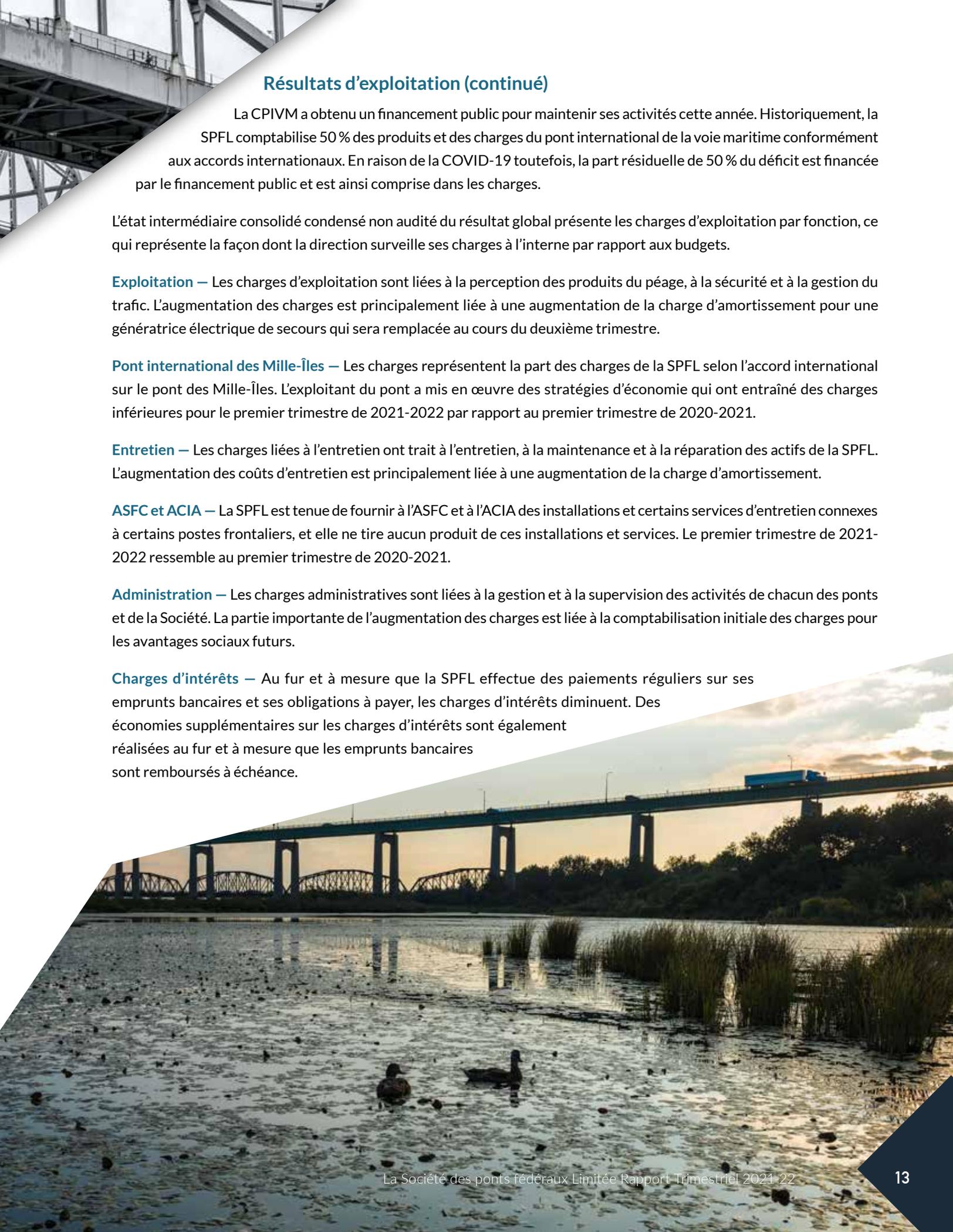
**Contrats de location et permis** – Habituellement, les contrats de location les plus importants sont pour les boutiques hors taxes de Point Edward, du pont des Mille-Îles et de Sault Ste. Marie. Dans tous ces cas, la majeure partie des produits de location de la SPFL sont prélevés directement sur le prix des articles vendus. En raison des restrictions de déplacement transfrontalier, les boutiques hors taxes ont généré des revenus minimes.

**Intérêt et gain de placements** – Compte tenu de la diminution des produits de péage, presque tous les placements ont été rachetés avant le 31 mars 2021.

**Financement public** – Le financement public comptabilisé dans les recettes consiste en l'amortissement du financement d'immobilisation différé d'un montant de 1 M\$ pour le premier trimestre de 2021-2022 (0,9 M\$ pour le premier trimestre de 2020-2021) et de 4,5 M\$ pour le premier trimestre de 2021-2022 relativement à l'exploitation des quatre ponts (0,3 M\$ pour le premier trimestre de 2020-2021 relativement à l'exploitation du pont international de la voie maritime). La section faisant état de l'utilisation des crédits parlementaires ci-dessous offre plus de détails à cet effet.

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

	POUR LE TRIMESTRE SE TERMINANT		Écart
	30 juin 2021 <i>(non audités)</i>	30 juin 2020 <i>(non audités)</i>	
Fonctionnement	2 573	2 084	489
Pont international des Mille-Îles	1 361	1 631	(270)
Entretien	3 459	3 284	175
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	1 981	1 924	57
Administration	1 987	1 836	151
Financement supplémentaire des charge d'exploitation de la CPIVM	154	142	12
<b>TOTAL DES CHARGES</b>	<b>11 515</b>	<b>10 901</b>	<b>614</b>
<b>CHARGES D'INTÉRÊTS</b>	<b>808</b>	<b>903</b>	<b>(95)</b>



## Résultats d'exploitation (continué)

La CPIVM a obtenu un financement public pour maintenir ses activités cette année. Historiquement, la SPFL comptabilise 50 % des produits et des charges du pont international de la voie maritime conformément aux accords internationaux. En raison de la COVID-19 toutefois, la part résiduelle de 50 % du déficit est financée par le financement public et est ainsi comprise dans les charges.

L'état intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global présente les charges d'exploitation par fonction, ce qui représente la façon dont la direction surveille ses charges à l'interne par rapport aux budgets.

**Exploitation** — Les charges d'exploitation sont liées à la perception des produits du péage, à la sécurité et à la gestion du trafic. L'augmentation des charges est principalement liée à une augmentation de la charge d'amortissement pour une génératrice électrique de secours qui sera remplacée au cours du deuxième trimestre.

**Pont international des Mille-Îles** — Les charges représentent la part des charges de la SPFL selon l'accord international sur le pont des Mille-Îles. L'exploitant du pont a mis en œuvre des stratégies d'économie qui ont entraîné des charges inférieures pour le premier trimestre de 2021-2022 par rapport au premier trimestre de 2020-2021.

**Entretien** — Les charges liées à l'entretien ont trait à l'entretien, à la maintenance et à la réparation des actifs de la SPFL. L'augmentation des coûts d'entretien est principalement liée à une augmentation de la charge d'amortissement.

**ASFC et ACIA** — La SPFL est tenue de fournir à l'ASFC et à l'ACIA des installations et certains services d'entretien connexes à certains postes frontaliers, et elle ne tire aucun produit de ces installations et services. Le premier trimestre de 2021-2022 ressemble au premier trimestre de 2020-2021.

**Administration** — Les charges administratives sont liées à la gestion et à la supervision des activités de chacun des ponts et de la Société. La partie importante de l'augmentation des charges est liée à la comptabilisation initiale des charges pour les avantages sociaux futurs.

**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.



## Résultats d'exploitation (continué)

### ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

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

	30 juin 2021 <i>(non audités)</i>	30 juin 2020 <i>(audités)</i>	Écart
<b>Actif</b>			
Actifs financiers	5 523	6 763	(1 240)
Actifs non financiers	377 436	381 387	(3 951)
<b>Total de l'actif</b>	<b>382 959</b>	<b>388 150</b>	<b>(5 191)</b>
<b>Passif</b>			
Passifs courants	15 340	20 485	(5 145)
Passifs non courants	147 296	148 144	( 848)
<b>Total du passif</b>	<b>162 636</b>	<b>168 629</b>	<b>(5 993)</b>
<b>Total des capitaux propres</b>	<b>220 323</b>	<b>219 521</b>	<b>802</b>

**Actifs financiers** — Les actifs financiers comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements et les créances. Au début de la pandémie de COVID-19 en mars 2020, la SPFL disposait d'un important solde de trésorerie et de placements s'élevant à 27 M\$, ce qui a permis à la SPFL de poursuivre ses activités pendant la majeure partie de l'exercice financier de 2020-2021 à trois de ses quatre ponts sans avoir besoin de financement public (la SPFL a obtenu accès à un fonds d'urgence pour toute l'année au pont international de la voie maritime). Tandis que les restrictions se poursuivaient, les produits et les réserves de trésorerie de la SPFL diminuaient considérablement. La Société a obtenu l'accès à des fonds publics d'urgence pouvant atteindre 18,5 M\$ pour l'exercice financier 2021-2022 afin de favoriser la continuité des activités aux quatre ponts. Ces fonds d'urgence aideront la SPFL à assurer la poursuite de ses activités.

**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. Un montant de 0,7 M\$ en primes d'assurance et paiements versés en remplacement d'impôts payés d'avance a été utilisé au cours du premier trimestre de 2021-2022. L'achat d'immobilisations corporelles s'élève à 1,9 M\$, alors que des charges d'amortissement de 5,1 M\$ ont été comptabilisées.

**Passifs courants** — Les passifs courants ont diminué de 5,1 M\$, principalement en raison du calendrier des créances clients et autres débiteurs ainsi que des paiements de la dette.

**Passif à long terme** — Le financement public reporté a diminué de 0,9 M\$, car il est amorti à titre de produits.

### RENDEMENT FINANCIER PAR RAPPORT AU PLAN D'ENTREPRISE

Le plan d'entreprise de 2021-2022 à 2025-2026 n'a pas été approuvé. En conséquence, les résultats financiers par rapport au plan d'entreprise n'ont pas été inclus dans le présent rapport trimestriel.

### PRÉSENTATION DE L'INFORMATION SUR L'UTILISATION DES CRÉDITS

Dans le cadre de la *Loi de crédits de 2021-2022* (approvisionnement intégral pour le budget principal des charges) qui a été adoptée comme loi par la Chambre des communes le 17 juin 2021, un montant de 18,5 M\$ a été accordé à la SPFL en vertu du crédit No 1. De ce montant, la SPFL a utilisé 3,8 M\$ pour le premier trimestre de 2021-2022.

# États Financiers Intermédiaires Consolidés Condensés Non Audités de la SPFL

**Pour le trimestre se terminant le 30 juin 2021**

*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.*

## 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 intermédiaire soit conforme, là où il y a lieu, aux états financiers consolidés condensés non audités.

La Société des ponts fédéraux Limitée a terminé la consolidation des états financiers intermédiaires consolidés non audités 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 activités et de trésorerie de la Société et en raison de la confiance que nous accordons à l'information financière recueillie et aux contrôles internes établis et appliqués par la filiale en propriété exclusive et les partenaires internationaux, ces états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités présentent avec précision et à tous les égards la situation financière, les résultats d'exploitation et la trésorerie de la Société à la date et pour les périodes indiquées dans les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités.



Natalie Kinloch  
Première dirigeante



Richard Iglinski  
Dirigeant principal des finances

Ottawa, Canada  
26 août 2021

# 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 pour les trois mois se terminant le 30 juin 2021 (en milliers de dollars canadiens)

	Notes	30 juin 2021 (non audités)	31 mars 2021 (non audités)
		\$	\$
<b>Actif</b>			
<i>Actifs courants</i>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		4 591	5 020
Placements		265	248
Clients et autres débiteurs		667	1 495
Charges payées d'avance		2 088	2 834
<b>Total des actifs courants</b>		<b>7 611</b>	<b>9 597</b>
<i>Actifs non courants</i>			
Immobilisations corporelles	6	357 193	360 216
Immeubles de placement		17 909	18 083
Immobilisations incorporelles		56	61
Incitatif à la location du bailleur		190	193
<b>Total des actifs non courants</b>		<b>375 348</b>	<b>378 553</b>
<b>Total de l'actif</b>		<b>382 959</b>	<b>388 150</b>
<b>Passif</b>			
<i>Passifs courants</i>			
Fournisseurs et autres créditeurs		460	2 065
Avantages du personnel		1 445	1 131
Retenues de garantie		293	337
Produits différés		2 460	2 462
Emprunts à payer		2 504	2 542
Obligations à payer		3 005	5 914
Passif associé aux contrats de location		212	189
Financement public reporté		4 961	5 845
<b>Total des passifs courants</b>		<b>15 340</b>	<b>20 485</b>
<i>Passifs non courants</i>			
Produits différés		1 177	1 214
Emprunts à payer		-	-
Obligations à payer		40 406	40 406
Passif associé aux contrats de location		1 059	1 119
Financement public reporté		96 168	97 025
Avantages du personnel		8 486	8 380
<b>Total des passifs non courants</b>		<b>147 296</b>	<b>148 144</b>
<b>Capitaux propres</b>			
Capital social – deux actions sans valeur nominale		-	-
Bénéfices non distribués		220 327	219 529
Cumul des autres éléments du résultat global		(4)	(8)
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>220 323</b>	<b>219 521</b>
<b>Total des capitaux propres et du passif</b>		<b>382 959</b>	<b>388 150</b>

# 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 mois se terminant le 30 juin 2021 (en milliers de dollars canadiens)

	June 30, 2021	June 30, 2020
	<i>unaudited</i>	<i>unaudited</i>
	\$	\$
<b>Produits</b>		(* ajusté)
Péages et services	6 074	3 998
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	1 080	794
Contrats de location et permis	365	331
Intérêts	10	92
Gains de placements	-	412
Autres	51	89
<b>Total des produits</b>	<b>7 580</b>	<b>5 716</b>
<b>Charges</b>		
Fonctionnement	2 573	2 084
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 361	1 631
Entretien	3 459	3 284
Agence des services frontaliers du Canada et Agence canadienne d'inspection des aliments	1 981	1 924
Administration	1 987	1 836
Financement supplémentaire des charge d'exploitation de la CPIVM	154	142
<b>Total des charges</b>	<b>11 515</b>	<b>10 901</b>
Perte d'exploitation avant le financement public	(3 935)	(5 185)
<b>Financement gouvernemental</b>		
Amortissement du financement d'immobilisations différé	1 048	876
Financement gouvernemental lié aux charges	4 493	286
<b>Total du financement gouvernemental</b>	<b>5 541</b>	<b>1 162</b>
<b>Éléments hors exploitation</b>		
Charges d'intérêts	(808)	(903)
<b>Total du résultat hors exploitation</b>	<b>(808)</b>	<b>(903)</b>
<b>Résultat net (Perte nette)</b>	<b>798</b>	<b>(4 926)</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	1	481
Profit cumulé (perte) reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	3	(412)
<b>Total des autres éléments du résultat global</b>	<b>4</b>	<b>69</b>
<b>Total du résultat global de la période</b>	<b>802</b>	<b>(4 857)</b>

\* Afin de respecter la présentation des états financiers consolidés, le financement supplémentaire des charges d'exploitation de la CPIVM est inclus dans un seul poste de charges contrairement à ce qui était indiqué dans la présentation précédente où l'intégralité des produits et des charges de la CPIVM était comptabilisée.

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

### La Société des ponts fédéraux Limitée

État intermédiaire consolidé condensé non audité des variations des capitaux propres pour les trois mois se terminant le 30 juin 2021 (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 2020</b>	234 525	551	235 076
Total du bénéfice global			
Bénéfice net	(4 926)	-	(4 926)
Autres éléments du résultat global			
Gain de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	481	481
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements		(412)	(412)
<b>Total des autres éléments du résultat global</b>	<b>-</b>	<b>69</b>	<b>69</b>
Total du résultat global	(4 926)	69	(4 857)
<b>Solde au 30 juin 2020</b>	<b>229 599</b>	<b>620</b>	<b>230 219</b>
<b>Solde au 1er avril 2021</b>	<b>219 529</b>	<b>(8)</b>	<b>219 521</b>
Total du bénéfice global			
Perte nette	798	-	798
Autres éléments du résultat global			
Gain de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	1	1
Perte cumulée reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements		3	3
<b>Total des autres éléments du résultat global</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
Total du résultat global	798	4	802
<b>Solde au 30 juin 2021</b>	<b>220 327</b>	<b>(4)</b>	<b>220 323</b>

# 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 trois mois se terminant le 30 juin 2021 (en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2021 <i>(non audités)</i>	30 juin 2020 <i>(non audités)</i>
	\$	\$
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>		
Bénéfice net	798	(4 926)
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :		
Amortissement du financement d'immobilisations différé	(1 048)	(876)
Amortissement des immobilisations corporelles	4 964	4 267
Amortissement des immobilisations incorporelles	5	4
Amortissement des immeubles de placement	174	174
(Gain) Perte à la cession d'actifs	3	(412)
Variation des avantages du personnel	420	592
	<b>5 316</b>	<b>(1 177)</b>
Variations du fonds de roulement :		
Clients et autres débiteurs	828	(295)
Incitatif à la location du bailleur	3	2
Charges payées d'avance	746	(369)
Fournisseurs et autres créditeurs	(1 605)	(420)
Provisions	(44)	143
Retenues de garantie	(693)	-
Produits différés	(39)	(24)
	<b>(804)</b>	<b>(963)</b>
<b>Flux de trésorerie nets provenant (affectés) des activités d'exploitation</b>	<b>4 512</b>	<b>(2 140)</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		
Paiements au titre d'immobilisations corporelles	(1 941)	(1 657)
Produit de la vente de placements	8	8 968
Achats de placements	(24)	(1 246)
<b>Flux de trésorerie nets provenant (affectés) des activités d'investissement</b>	<b>(1 957)</b>	<b>6 065</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		
Remboursement des obligations	(2 909)	-
Remboursement d'emprunts	(38)	(32)
Remboursement du passif associé aux contrats de location	(37)	(36)
<b>Flux de trésorerie nets affectés des activités de financement</b>	<b>(2 984)</b>	<b>(68)</b>
(Diminution) Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(429)	3 857
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	5 020	7 382
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>4 591</b>	<b>11 239</b>

## 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 « CPIVM »), n'a pas encore été réalisée.

Les principales activités de la Société sont la propriété 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 Great Lakes Saint Lawrence Seaway Development Corporation (la « GLS »), le propriétaire américain. En tant que société d'État, la CPIVM est également assujettie aux mêmes pouvoirs que la Société. La Société est aussi partie à deux autres accords pour l'exploitation de ponts internationaux. Dans le cas du pont international de Sault Ste. Marie, l'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 fait octroyer toutes les approbations nécessaires de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* aux fins de la propriété et de la gestion des ponts internationaux faisant partie du portefeuille de la Société. Selon l'article 6 de la *Loi sur les douanes*, la Société est tenue de fournir, d'équiper et d'entretenir, sans frais, les locaux ou autres installations nécessaires pour les douanes et l'ASFC. Une disposition semblable de la *Loi sur la protection des végétaux* prévoit le même soutien pour 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 2021. Ces états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités 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 2021.

## Sélection de notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités (continuées)

### 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 1er 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, les volumes de trafic commercial sont particulièrement touchés 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 juin 2021 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 2021.

### 5. MODIFICATIONS FUTURES DES MÉTHODES COMPTABLES

Au cours du trimestre, il n'y a aucune émission de nouvelles normes ou de nouveaux amendements par l'International Accounting Standards Board (IASB) qui aurait eu une incidence future sur la Société, sauf ceux communiqués dans la note 5 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2021.



## Sélection de notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités (continuées)

### 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 1er avril 2020	14 810	269 671	33 498	144 098	31 223	1 622	2 739	497 661	
Ajouts	27	69	1 114	54	278	4	11 365	12 911	
Cessions	-	(556)	(2 661)	(93)	(2 775)	-	-	(6 085)	
Transferts	-	-	389	356	7 241	-	(7 986)	-	
<b>Solde au 31 mars 2021</b>	<b>14 837</b>	<b>269 184</b>	<b>32 340</b>	<b>144 415</b>	<b>35 967</b>	<b>1 626</b>	<b>6 118</b>	<b>504 487</b>	
Ajouts	-	-	73	-	-	-	1 868	1 941	
Cessions	-	-	-	-	-	-	-	-	
Transferts	-	-	910	124	98	-	(1 132)	-	
<b>Solde au 30 juin 2021</b>	<b>14 837</b>	<b>269 184</b>	<b>33 323</b>	<b>144 539</b>	<b>36 065</b>	<b>1 626</b>	<b>6 854</b>	<b>506 428</b>	

Cumulé Amortissement	Terrain	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 2020	-	72 579	16 617	27 866	15 681	210	-	132 953	
Éliminé à la cession d'actifs	-	(546)	(2 657)	(93)	(2 775)	-	-	(6 071)	
Amortissement	-	9 866	1 992	4 103	1 218	210	-	17 389	
<b>Solde au 31 mars 2021</b>	<b>-</b>	<b>81 899</b>	<b>15 952</b>	<b>31 876</b>	<b>14 124</b>	<b>420</b>	<b>-</b>	<b>144 271</b>	
Éliminé à la cession d'actifs	-	-	-	-	-	-	-	-	
Transferts	-	-	-	-	-	-	-	-	
Amortissement	-	2 454	1 066	1 034	358	52	-	4 964	
<b>Solde au 30 juin 2021</b>	<b>-</b>	<b>84 353</b>	<b>17 018</b>	<b>32 910</b>	<b>14 482</b>	<b>472</b>	<b>-</b>	<b>149 235</b>	
<b>Valeur comptable nette, 30 juin 2021</b>	<b>14 837</b>	<b>184 831</b>	<b>16 305</b>	<b>111 629</b>	<b>21 583</b>	<b>1 154</b>	<b>6 854</b>	<b>357 193</b>	
<b>Valeur comptable nette, 31 mars 2021</b>	<b>14 837</b>	<b>187 285</b>	<b>16 388</b>	<b>112 539</b>	<b>21 843</b>	<b>1 206</b>	<b>6 118</b>	<b>360 216</b>	

## Sélection de notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités (continuées)

### 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 juin	2021		
	Valeur	Coût	Niveau
	\$	\$	
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	265	265	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Emprunts à payer	2 504	2 504	Niveau 2
Obligations à payer	50 746	43 411	Niveau 2
Au 31 mars	2021		
	Valeur	Coût	Niveau
	\$	\$	
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	248	248	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Emprunts à payer	2 563	2 542	Niveau 2
Obligations à payer	54 322	46 320	Niveau 2