



FEDERAL BRIDGE CORPORATION
SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX

RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL

2^e TRIMESTRE (T2) — NON AUDITÉ

Pour le semestre se terminant le 30 septembre 2022

Table des matières

1.0	Introduction	2
1.1	Énoncés prévisionnels	2
1.2	Importance relative	2
2.0	Profil de l'entreprise.....	2
2.1	Mandat.....	2
2.1	Mandat (suite).....	Error! Bookmark not defined.
2.2	Perspectives	3
2.3	Changements importants.....	4
3.0	Gestion des risques	4
4.0	Résultats trimestriels.....	5
4.1	Résultats d'exploitation	5
4.2	Rendement financier par rapport au plan d'entreprise	10
4.3	Présentation de l'information sur l'utilisation des crédits.....	10
5.0	États financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL.....	11
5.1	Énoncé de responsabilité de la direction.....	12
5.2	État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière	13
5.3	État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global.....	13
5.4	État intermédiaire consolidé condensé non audité des capitaux propres	15
5.5	5.5 État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie	16
5.6	Sélection de notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités	17

1.0 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 la période de six mois se terminant le 30 septembre 2022. 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.

1.1 Énoncés prévisionnels

Le présent rapport contient des énoncés et des renseignements de nature prévisionnelle. En général, 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 d'importance relative pour déterminer le contenu du rapport financier intermédiaire. Elle tient compte de tout renseignement susceptible d'influencer les décisions financières des parties prenantes de la SPFL, soit par omission ou par inexactitude, en fonction des circonstances.

2.0 PROFIL DE L'ENTREPRISE

La SPFL est une société d'État responsable des intérêts fédéraux canadiens pour quatre ponts internationaux reliant l'Ontario aux 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 supervise l'exploitation des ponts, gère les accords internationaux liés aux ponts, dirige les fonctions d'ingénierie et d'inspection ainsi que celles de la gestion des projets de dépenses en immobilisations.

2.1 Mandat

Le mandat de la SPFL, approuvé par le ministre des Transports, consiste à fournir le plus haut niveau d'intendance de sorte que ses ponts internationaux et les structures connexes soient sécuritaires et efficaces pour les usagers.

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

a) la conception, la construction, l'acquisition, le financement, l'entretien, l'exploitation, la gestion, l'aménagement, la réparation, la démolition ou la reconstruction de ponts ou d'autres structures, installations, travaux ou propriétés connexes, y compris les approches, les servitudes, l'équipement de transmission d'électricité ou de communication, les pipelines intégrés aux ponts, autres structures, installations, travaux ou propriétés connexes, reliant la province de l'Ontario, au Canada, à l'état de New York ou à l'état du Michigan, aux États-Unis, soit par la Société seule, soit conjointement ou en collaboration avec une personne, une entité juridique ou une administration publique au Canada ou aux États-Unis;

b) la conception, la construction, l'acquisition, le financement, l'entretien, l'exploitation, la gestion, l'aménagement, la réparation, la démolition ou la construction d'autres ponts ou structures, installations,

ouvrages 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, ouvrages 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*, de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et des présents statuts, avec les modifications apportées à l'occasion, la Société a les capacités et les pouvoirs d'une personne physique.

2.2 Perspectives

La SPFL est responsable des intérêts canadiens pour 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, l'entretien de ses actifs et la gestion des imprévus, tout en nécessitant une évaluation individuelle.

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

- 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 coût, y compris une répartition appropriée des services organisationnels;
- des charges d'exploitation et d'entretien de chaque pont établies en fonction de politiques communes;
- l'élaboration d'un plan d'immobilisations intégré à long terme servant de base pour la définition des priorités en matière d'immobilisations et pour l'élaboration du budget annuel des 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 supervision des ponts de la SPFL durant les restrictions de déplacement transfrontalier en vigueur à la frontière canado-américaine depuis mars 2020. Toutefois, depuis le 1^{er} avril 2022, bon nombre de ces restrictions ont été assouplies ou levées. Ces restrictions ont eu de graves conséquences sur les produits de la SPFL. Les ponts de la SPFL ont réagi en réduisant et en reportant les charges lorsque cela était prudent et sécuritaire de le faire. La SPFL continue à effectuer un suivi et une évaluation des impacts de volumes inférieurs à la normale 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 l'année courante, la SPFL reçoit des crédits parlementaires, en tout ou en partie, pour l'exécution d'importants projets d'immobilisations. Ces projets comprennent des travaux de peinture des garde-fous au pont de Sault Ste. Marie, le remplacement du système de perception du péage à Point Edward, ainsi que divers équipements et projets à Cornwall. Au cours du trimestre, les projets d'immobilisations corporelles d'importance comprenaient notamment :

- a) **Cornwall** — L'exécution complète des travaux pour le remplacement des bras pendulaires au pont du chenal sud.
- b) **Lansdowne** — Aucun projet de construction d'importance au cours du deuxième trimestre.
- c) **Point Edward et Sault Ste. Marie** — Mise en service du nouveau système de perception du péage effectuée, alors que la mise en service du système commun aura lieu au deuxième trimestre. De plus, les garde-fous des trottoirs et des passages pour piétons du pont menant aux arches canadiennes ont été repeints.

2.3 Changements importants

En raison de la COVID-19, les gouvernements canadien et américain ont appliqué des règles strictes en éliminant pratiquement tout déplacement transfrontalier personnel à compter de la deuxième moitié de mars 2020. Durant les deux exercices précédents, la SPFL a connu une baisse importante des produits tirés du péage et de la location. À compter du 1^{er} avril 2022, bon nombre de ces restrictions ont été levées et les volumes de trafic ont commencé à augmenter. Au cours des deux premiers trimestres de l'exercice, les volumes de trafic passager ont représenté de 45 % à 75 % des volumes précédant la pandémie, selon l'emplacement du pont. Sur le plan du portefeuille des ponts, cette situation s'est traduite par 58 % du trafic précédant la pandémie, ce qui est cohérent avec les valeurs des deux premiers trimestres. À partir du 1^{er} octobre 2022, les restrictions en vigueur au Canada ont été levées, entraînant une augmentation progressive du trafic passager allant jusqu'à 8 %. L'effet manifeste de la diminution des restrictions à la frontière sur le trafic passager ne sera réel qu'au cours des prochains trimestres. Il reste encore beaucoup d'incertitudes en ce qui concerne les prévisions de retour aux volumes de trafic précédant la pandémie et l'échéancier du rétablissement complet de ces volumes de trafic.

3.0 GESTION DES RISQUES

PROFIL DE RISQUE DE LA SOCIÉTÉ

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

La direction effectue un suivi des progrès de la mise en œuvre des stratégies d'atténuation des risques de l'entreprise et fait régulièrement rapport au Conseil d'administration. Les risques continus liés à la diminution des produits tirés du péage et de la location découlant des restrictions de déplacement transfrontalier en raison 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. De plus, la Corporation du pont international de la voie maritime (CPIVM) est exposée à un risque financier élevé en raison du volume de passages exemptés de péage et des déficits d'exploitation continus. La SPFL poursuit le dialogue avec le gouvernement du Canada concernant des sources de financement possibles pour la SPFL et la CPIVM, ainsi que l'examen du rajustement des droits de péage de même que d'autres sources de produits.

RISQUES FINANCIERS

Puisque la mise en place de restrictions à la frontière a un impact direct sur la capacité de la SPFL à percevoir les droits de péage et sur l'accès des consommateurs aux boutiques hors taxes, toutes les réserves de trésorerie précédentes ont été utilisées pour financer les activités au cours des exercices 2021 et 2022. Le plan d'entreprise actuel comprend un financement approuvé pour trois ans pour les immobilisations et un financement d'exploitation limité pour tous les emplacements en raison de la réduction considérable des volumes de trafic passager. Par conséquent, la direction continue à surveiller de près la diminution des produits tirés du péage en n'engageant que les charges essentielles. Le financement approuvé pour les immobilisations ne permet que l'exécution de travaux essentiels au cours des trois prochains exercices.

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 commercial à cet endroit. Les enjeux d'exploitation restent cependant les mêmes, puisque les passages gratuits dans la région binationale demeurent élevés. La combinaison de ces facteurs a mis à mal les ressources financières de la CPIVM depuis un certain temps.

La SPFL était heureuse d'apprendre qu'au cours du deuxième trimestre, l'agence internationale de notation Standard & Poor's (S&P) a maintenu la note d'émetteur à long terme et de dette de premier rang de la SPFL à A+. En outre, la perspective est passée de « négative » à « stable », soulignant la gestion financière rigoureuse en place à la SPFL, ses liens étroits avec le gouvernement fédéral, et l'espoir que l'assouplissement des restrictions frontalières « continuera à soutenir les volumes de trafic et le résultat avant intérêts, impôts et amortissements ».

Le niveau global de la dette de la Société devrait diminuer au fur et à mesure que les soldes sont remboursés à intervalles réguliers. La stratégie de la SPFL est de s'endetter le moins possible et de continuer à effectuer tous les paiements de prêts et d'obligations à échéance. En même temps, la stratégie reste axée sur le maintien d'un ratio de couverture du service de la dette élevé. En raison de la pandémie de COVID-19, la Société continue à surveiller de près ses liquidités et ses placements pour déterminer la voie la plus prudente à suivre. Au quatrième trimestre de 2021-2022, la SPFL a dû contracter un prêt de 10 M\$ pour l'aider à couvrir le déficit d'exploitation prévu pour l'année en cours.

Bien que la SPFL exerce un certain contrôle sur les droits de péage, il importe de noter que la plupart des ponts internationaux sont gérés de façon conjointe avec les partenaires américains en vertu d'accords 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.

En ce qui concerne les charges, tandis 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 (ASFC) ainsi qu'à l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), 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 libre passage aux membres de la collectivité autochtone, cet article de la *Loi sur les douanes* ne s'applique pas au pont à Cornwall, puisqu'un 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 de la SPFL connaît traditionnellement 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 historiquement moindre, ce qui entraîne une baisse des produits tirés du péage. Cette tendance de la demande découle principalement de la présence des touristes, d'une météo favorable et de la préférence des voyageurs à se déplacer entre la fin du printemps et le début de l'automne. À compter du 1^{er} avril 2020, et pendant plus de deux ans, les produits ont toutefois été nettement inférieurs en raison de l'absence quasi totale du tourisme attribuable à la pandémie de COVID-19. On observe toutefois une amélioration des volumes de trafic depuis le 1^{er} avril 2022.

La conjoncture économique au Canada et aux États-Unis a également un fort impact sur le trafic international, notamment pour les véhicules commerciaux qui doivent payer des droits de péage beaucoup plus élevés. Les conditions économiques varient moins au fil des saisons, mais dépendent davantage des conséquences du contexte économique de chaque pays. La perspective d'une récession mondiale prolongée pourrait avoir un effet sur les produits tirés du trafic commercial de la SPFL sur ses ponts; la direction continue à surveiller la situation de près.

Quant aux charges, la SPFL assume d'importantes charges annuelles d'entretien et de remise en état de ses actifs au cours de la saison de construction, laquelle 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, en raison de l'arrivée de l'hiver. On estime que les charges d'exploitation et d'administration varient peu au fil des saisons.

4.1 Résultats d'exploitation (suite)

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

Produits et financement public (en milliers de dollars)						
	Pour les trois mois terminant			Pour les six mois terminant		
	30 sept 2022 (non audités)	30 sept 2021 (non audité)	Écart	30 sept 2022 (non audités)	30 sept 2021 (non audités)	Écart
Péages	7 636	6 216	1 420	15 070	12 290	2 780
Pont international des Mille-Îles	1 940	1 328	612	3 525	2 408	1 117
Contrats de location et permis	940	442	498	1 654	807	847
Intérêts	24	12	12	69	22	47
Gain sur investissement	(2)	(9)	7	20	(12)	32
Autres	69	60	9	141	114	27
Total des produits	10 607	8 049	2 558	20 479	15 629	4 850
Financement public	963	4 821	(3 858)	1 984	10 362	(8 378)

Péage et pont international des Mille-Îles — Les volumes de trafic, le taux de change du dollar canadien par rapport au dollar américain, ainsi que les modifications aux droits de péage ont des répercussions sur les produits tirés du péage.

Volumes de trafic

Au cours du deuxième trimestre de 2022-2023, les volumes totaux de trafic commercial ont diminué de 1 % et ceux du trafic passager ont augmenté de 146 %, par rapport au deuxième trimestre de 2021-2022. Le volume de trafic commercial par pont a varié entre une diminution de 16 % et une augmentation de 2 %, tandis que le trafic passager par pont a varié entre une augmentation de 75 % et de 461 %. D'un exercice à l'autre, les volumes totaux de trafic commercial et de trafic passager ont augmenté respectivement de 1 % et de 168 %. Bien que les volumes de trafic passager aient augmenté en raison de l'assouplissement des restrictions d'entrée au Canada en avril, le volume de passages demeure inférieur de 58 % par rapport aux niveaux précédant la pandémie.

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 habituels pour permettre à plus de 70 % des voyageurs exemptés de péage qui dépendent du pont. Au cours du deuxième trimestre, les volumes du trafic passager payant à ces endroits ont augmenté respectivement de 463 % et de 111 % par rapport à l'exercice précédent (d'un exercice à l'autre, les volumes

ont augmenté respectivement de 539 % et de 138 %). Les volumes de trafic commercial à ces endroits ont diminué respectivement de 13 % et de 16 % (d'un exercice à l'autre, les volumes du trafic commercial ont diminué respectivement de 13 % et de 8 %). Par rapport à la période précédant la pandémie, les volumes de trafic passager d'un exercice à l'autre ont diminué de 52 % (respectivement de 92 % et de 80 % pour l'exercice précédent).

Au pont international des Mille-Îles, le trafic commercial représente habituellement environ 20 % des passages au 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. Ce projet est désormais terminé. L'industrie du tourisme transfrontalier dans cette région, normalement vigoureuse, a été considérablement touchée par les restrictions continues imposées à la frontière. Au deuxième trimestre, par rapport à l'année précédente, le volume du trafic passager a augmenté de 75 %. Les volumes du trafic commercial sont en baisse de 2 % (les volumes du trafic passager d'un exercice à l'autre sont supérieurs de 83 %, tandis que les volumes du trafic commercial se maintiennent). Par rapport à la période précédant la pandémie, les volumes de trafic passager d'un exercice à l'autre ont diminué de 27 % (60 % pour l'exercice précédent). Toutefois, la grande majorité de ces passages sont des déplacements transfrontaliers locaux d'usagers qui dépendent du pont pour leurs activités quotidiennes et qui profitent d'un droit de péage nettement inférieur.

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, le pont profite d'une base d'usagers se composant habituellement de 35 % à 40 % de véhicules commerciaux. Au début, la pandémie a causé d'importantes diminutions des volumes de trafic commercial, mais les tendances sont rapidement revenues dans la fourchette des valeurs saisonnières et annuelles prévues. Au deuxième trimestre, les volumes du trafic passager ont augmenté de 320 % par rapport à l'exercice précédent. Les volumes du trafic commercial ont augmenté de 1 % (d'un exercice à l'autre, les volumes de trafic passager ont augmenté de 390 % et les volumes de trafic passager ont augmenté de 3 %). Par rapport à la période précédant la pandémie, les volumes de trafic passager d'un exercice à l'autre ont diminué de 48 % (89 % pour l'exercice précédent).

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

Le taux de change pour le deuxième trimestre de 2022-2022 s'est élevé à 1,31 en moyenne, alors que le taux de change pour le deuxième trimestre de 2021-2021 s'élevait à 1,26. 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 tirés du péage.

Modification des droits de péage

Les droits de péage ont été actualisés aux ponts de Sault Ste. Marie et de Cornwall au 1^{er} avril 2019, aux ponts de Point Edward et des Mille-Îles au 1^{er} avril 2021.

Contrats de location et permis — Habituellement, les contrats de location les plus importants concernent les boutiques hors taxes de Point Edward, du pont des Mille-Îles et de Sault Ste. Marie, dont la SPFL tire la majeure partie des produits locatifs directement sur le prix des articles vendus. L'augmentation des volumes entraîne une augmentation des produits locatifs, mais dans l'ensemble, les loyers continuent d'être inférieurs d'environ 40 % aux valeurs d'avant la pandémie.

Intérêts, gains de placements et autres — Il n'y a aucun changement notable par rapport à l'exercice précédent.

Financement public — Le financement public comptabilisé dans les produits consiste en l'amortissement du financement d'immobilisations reporté d'un montant de 0,9 M\$ au deuxième trimestre de 2022-2023 (1 M\$ au deuxième trimestre de 2021-2022). De plus, 0,1 M\$ au deuxième trimestre de 2022-2023 lié à l'exploitation du pont international de la voie

maritime (3,8 M\$ au deuxième trimestre de 2021-2022 lié à l'exploitation des quatre ponts). Depuis le début de l'exercice, l'amortissement du financement d'immobilisations reporté et du financement public pour l'exploitation s'élève respectivement à 1,7 M\$ et 0,3 M\$ (2 M\$ et 8,3 M\$ respectivement en 2021-2022). Au cours de l'exercice 2021-2022, le gouvernement canadien a fourni le financement nécessaire pour éliminer le déficit du pont international de la voie maritime, tandis qu'au cours du présent exercice, c'est le gouvernement américain qui fournit ce financement. Se reporter à la section faisant état de l'utilisation des crédits parlementaires ci-dessous pour plus de détails.

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

	Pour les trois mois terminant			Pour les six mois terminant		
	30 sept 2022 (non audités)	30 sept 2021 (non audités)	Écart	30 sept 2022 (non audités)	30 sept 2021 (non audités)	Écart
Fonctionnement	2 266	2 415	(149)	4 886	4 955	(69)
Pont international des Mille-Îles	1 526	1 511	15	3 451	2 889	562
Entretien	3 516	3 522	(6)	6 904	6 942	(38)
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	1 862	1 767	95	3 833	3 748	85
Administration	1 814	1 757	57	3 722	3 750	(28)
Financement supplémentaire des charges	-	194	(194)	-	348	(348)
Total des charges	10 984	11 166	(182)	22 796	22 632	164
Charges d'intérêts	701	741	(40)	1 450	1 549	(99)

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

Exploitation — Les charges d'exploitation sont liées à la perception des produits tirés du péage, à la sécurité et à la gestion du trafic. Au deuxième trimestre, l'amortissement est inférieur de 0,2 M\$ puisque l'ancienne génératrice a été entièrement amortie et remplacée au cours de l'exercice précédent. Il n'y a aucune différence importante par rapport à l'exercice précédent.

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'augmentation de cette année est attribuable à la présence d'une équipe d'entretien complète pour effectuer les travaux d'entretien supplémentaires reportés en raison de la pandémie, y compris les travaux de peinture, ainsi qu'au moment où certaines charges ont été engagées.

Entretien — Les charges liées à l'entretien ont trait à l'entretien, à la maintenance et à la réparation des actifs de la SPFL. Il n'y a pas d'écart notable dans les charges.

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. Il n'y a pas d'écart notable dans les charges.

Administration — Les charges administratives sont liées à la gestion et à la supervision des activités de chacun des ponts et de la Société. Il n'y a pas d'écart notable dans les charges.

Financement supplémentaire des charges d'exploitation de la CPIVM : Historiquement, la SPFL comptabilise 50 % des produits et des charges du pont international de la voie maritime, conformément aux accords internationaux. En 2022-

2023, le déficit d'exploitation à cet emplacement est en voie d'être éliminé par le gouvernement américain et, par conséquent, ce financement supplémentaire est comptabilisé comme produits en tant que financement par rapport aux charges d'exploitation. En 2021-2022, la part résiduelle de 50 % du déficit a été financée par le gouvernement du Canada. Elle a donc été comptabilisée comme une charge.

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.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

État consolidé de la situation financière (en milliers de dollars)			
	30 septembre	31 mars	
	2022	2022	
	(Non audités)	(Audités)	Écart
Actif			
Actifs financiers	18 342	16 630	1 712
Actifs non financiers	360 714	366 807	(6 093)
Total de l'actif	379 056	383 437	(4 381)
Passif			
Passifs courants	18 937	19 157	(220)
Passifs non courants	145 368	147 684	(2 316)
Total du passif	164 305	166 841	(2 536)
Total des capitaux propres	214 751	216 596	(1 845)

Actifs financiers — Les actifs financiers comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements et les créances. Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation sont de 6,1 M\$ avant la prise en compte des variations du fonds de roulement. La variation du fonds de roulement liée à l'utilisation de 4 M\$ concerne principalement les crédits à recevoir pour financer les grands projets d'immobilisations.

Actifs non financiers — Les éléments d'actifs non financiers se composent principalement d'immobilisations corporelles et d'immeubles de placement, ainsi que des charges prépayées, d'immobilisations incorporelles et de mesures incitatives à la location. L'acquisition d'immobilisations s'élève à 3,8 M\$ et les charges d'amortissement à 9,6 M\$.

Passifs courants — Bien que les passifs à court terme soient assez constants, l'écart se compose d'une diminution de 0,6 M\$ dans les créances clients et autres débiteurs, des avantages sociaux et des retenues de garantie compensée par une augmentation des obligations à payer de 0,2 M\$ et l'amortissement du financement d'immobilisations reporté de 0,2 M\$.

Passifs non courants — Le financement public reporté a augmenté de 3,1 M\$ pour le financement de nouveaux projets d'immobilisations compensé par 1,7 M\$, amorti à titre de produits. En outre, un paiement d'obligations a été effectué en juillet 2022, réduisant ainsi la tranche à long terme de 3,3 M\$, en plus des paiements réguliers de la dette de 0,2 M\$.

4.2 Rendement financier par rapport au plan d'entreprise

Le plan d'entreprise allant de 2022-2023 à 2026-2027 a été approuvé au deuxième trimestre. Le tableau suivant donne un aperçu des produits et des charges réelles par rapport aux prévisions pour la période complète de 12 mois du plan d'entreprise annuel de 2022-2023.

Produits et financement public (en milliers de dollars)

	30 septembre 2022 (6 mois)	Plan d'entreprise (12 mois)	Pourcentage
Péages	15 070	25 863	58%
Pont international des Mille-Îles	3 525	3 938	90%
Contrats de locations et permis	1 654	2 082	79%
Intérêts	69	99	70%
Autres	161	65	248%
Total des produits	20 479	32 047	64%
Financement public	1 984	4 568	43%

Depuis la levée de certaines restrictions le 1^{er} avril 2022, les produits tirés du péage se rétablissent à une hauteur supérieure à ce qui a été prévu au budget. Les boutiques hors taxes représentent la part la plus importante des produits locatifs et, puisque les contrats de location sont principalement basés sur les ventes, l'assouplissement des restrictions a également eu des effets favorables sur les produits locatifs.

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

	30 septembre 2022 (6 mois)	Plan d'entreprise (12 mois)	Pourcentage
Fonctionnement	2 711	5 937	46%
Pont international des Mille-Îles	2 644	5 037	52%
Entretien	2 801	6 715	42%
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	1 776	4 245	42%
Administration	3 296	7 293	45%
Amortissement	9 568	20 008	48%
Total des charges	22 796	49 235	46%
Charges d'intérêts	1 450	2 784	52%

La Société surveille ses charges de très près afin de s'assurer que des fonds soient disponibles en cas d'événements imprévus comme le retour des restrictions de déplacement.

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

Dans le cadre de la *Loi de crédits de 2022-2023* (budget supplémentaire des charges [A]) qui a été adoptée par la Chambre des communes le 7 juin 2022, un montant de 5,3 M\$ a été accordé à la SPFL en vertu du crédit n° 1. De ce montant, la SPFL a utilisé 3,1 M\$ en crédits, au cours du deuxième trimestre de 2022-2023.

Dans le cadre de la *Loi de crédits de 2021-2022* (le budget principal des charges) qui a été adoptée 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 n° 1. De ce montant, la SPFL a utilisé 7,1 M\$ au cours des deux premiers trimestres de 2021-2022.

5.0 ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES CONSOLIDÉS CONDENSÉS NON AUDITÉS DE LA SPFL

Pour la période de six mois se terminant le 30 septembre 2022

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

5.1 Énoncé de responsabilité de la direction

La direction de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est responsable de la juste préparation et présentation 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 état 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, 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
24 novembre 2022

État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière au 30 septembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

		30 septembre 2022	31 mars 2022
	Notes	(non audités)	(audités)
		\$	\$
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		7 279	8 802
Placements		5 555	6 247
Clients et autres débiteurs		5 508	1 581
Charges payées d'avance		985	1 269
Total des actifs courants		19 327	17 899
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	6	341 843	347 258
Immeubles de placement		17 661	18 038
Immobilisations incorporelles		49	60
Incitatif à la location du bailleur		176	182
Total des actifs non courants		359 729	365 538
Total de l'actif		379 056	383 437
Passif			
Passifs courants			
Fournisseurs et autres créditeurs		4 318	4 702
Avantages du personnel		1 002	1 199
Retenues de garantie		304	380
Produits différés		2 568	2 493
Emprunts à payer		400	400
Obligations à payer		6 521	6 312
Passif associé aux contrats de location		224	221
Financement public reporté		3 600	3 450
Total des passifs courants		18 937	19 157
Passifs non courants			
Produits différés		987	1 063
Emprunts à payer		9 367	9 567
Obligations à payer		30 782	34 094
Passif associé aux contrats de location		776	900
Financement public reporté		95 193	93 973
Avantages du personnel		8 263	8 087
Total des passifs non courants		145 368	147 684
Capitaux propres			
Capital social – deux actions sans valeur nominale		-	-
Bénéfices non distribués		214 801	216 584
Cumul des autres éléments du résultat global		(50)	12
Total des capitaux propres		214 751	216 596

5.3 État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global

pour les trois et six mois se terminant le 30 septembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Six mois se terminant le	
	30 septembre 2022	30 septembre 2021	30 septembre 2022	30 septembre 2021
	(non audités)	(non audités)	(non audités)	(non audités)
	\$	\$		
Produits		(* ajustés)		(* ajustés)
Péages et services	7 636	6 216	15 070	12 290
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	1 940	1 328	3 525	2 408
Contrats de location et permis	940	442	1 654	807
Intérêts	24	12	69	22
Gains de placements	(2)	(9)	20	(12)
Autres	69	60	141	114
Total des produits	10 607	8 049	20 479	15 629
Charges				
Fonctionnement	2 266	2 415	4 886	4 955
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 526	1 511	3 451	2 889
Entretien	3 516	3 522	6 904	6 942
Agence des services frontaliers du Canada et Agence canadienne d'inspection des aliments	1 862	1 767	3 833	3 748
Administration	1 814	1 757	3 722	3 750
Financement supplémentaire des charges d'exploitation de la CPIVM	-	194	-	348
Total des charges	10 984	11 166	22 796	22 632
Perte d'exploitation avant le financement public	(377)	(3 117)	(2 317)	(7 003)
Financement gouvernemental				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	861	998	1 724	2,046
Financement gouvernemental lié aux charges	102	3,823	260	8,316
Total du financement gouvernemental	963	4 821	1 984	10 362
Éléments hors exploitation				
Charges d'intérêts	(701)	(741)	(1 450)	(1 549)
Total du résultat hors exploitation	(701)	(741)	(1 450)	(1 549)
Résultat net (Perte nette)	(115)	963	(1 783)	1 810
Autres éléments du résultat global				
Éléments qui pourraient être reclassés ultérieurement en résultat net				
Gain (perte) de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	(2)	(4)	(42)	(3)
Perte (profit) cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	2	9	(20)	12
Total des autres éléments du résultat global	-	5	(62)	9
Total du résultat global de la période	(115)	968	(1 845)	1 819

* L'amortissement cumulé a été actualisé au 31 mars 2022. Se reporter aux états financiers consolidés audités pour de plus amples renseignements.

5.4 État intermédiaire consolidé condensé non audité des capitaux propres

pour les six mois se terminant le 30 septembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

	Bénéfices non distribués (non audités) \$	Cumul des autres éléments du résultat global (non audités) \$	Total (non audités) \$
Solde au 1 avril 2021	217 591	(8)	217 583
<i>Total du bénéfice global</i>			
Perte nette (* ajusté)	1 810	-	1 810
<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	-	(3)	(3)
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	12	12
Total des autres éléments du résultat global		9	9
Total du résultat global	1 810	9	1 819
Solde au 30 septembre 2021	219 401	1	219 402
Solde au 1er avril 2022	216 584	12	216 596
<i>Total du bénéfice global</i>			
Perte nette	(1,783)	-	(1 783)
<i>Autres éléments du résultat global</i>			
Perte de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	(42)	(42)
Perte cumulée reclassée en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	(20)	(20)
Total des autres éléments du résultat global	-	(62)	(62)
Total du résultat global	(1 783)	(62)	(1 845)
Solde au 30 septembre 2022	214 801	(50)	214 751

* L'amortissement cumulé a été actualisé au 31 mars 2022. Se reporter aux états financiers consolidés audités pour de plus amples renseignements.

5.5 État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie

pour les six mois se terminant le 30 septembre 2022

(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Six mois se terminant le	
	30 septembre	30 septembre	30 septembre	30 septembre
	2022	2021	2022	2021
	(non audités)	(non audités)	(non audités)	(non audités)
	\$	\$	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation				
Bénéfice net (perte nette)	(115)	963	(1 783)	1 810
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	(861)	(998)	(1 724)	(2 046)
Amortissement des immobilisations corporelles	4 407	4 670	9 176	9 585
Amortissement des immobilisations incorporelles	5	7	11	12
Amortissement des immeubles de placement	176	179	381	353
(Gain) Perte à la cession d'actifs	75	(3)	53	-
Variation des avantages du personnel	(270)	(126)	(21)	294
	3 417	4 692	6 093	10 008
Variations du fonds de roulement :				
Clients et autres débiteurs	(4 059)	(290)	(3 927)	538
Incitatif à la location du bailleur	3	3	6	6
Charges payées d'avance	427	778	284	1 524
Fournisseurs et autres créditeurs	2 413	994	(384)	(611)
Provisions	122	14	(76)	(30)
Retenues de garantie	-	(708)	-	(1 401)
Produits différés	(35)	(19)	(1)	(58)
	(1 129)	772	(4 098)	(32)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	2 288	5 464	1 995	9 976
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement				
Paiements au titre d'immobilisations corporelles	(3 655)	(1 153)	(3 814)	(3 094)
Paiements au titre d'immeubles de placement	-	(481)	(4)	(481)
Paiements au titre d'immobilisations incorporelles	-	(24)	-	(24)
Financement public lié aux acquisitions d'immobilisations corporelles reçu	3 094	900	3 094	900
Produit de la vente d'immobilisations corporelles	-	-	-	-
Produit de la vente de placements	286	30	778	38
Achats de placements	24	(17)	(148)	(41)
Flux de trésorerie nets affectés des activités d'investissement	(251)	(745)	(94)	(2 702)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement				
Remboursement d'emprunts	(100)	(2 504)	(200)	(2 542)
Remboursement des obligations	(3 103)	-	(3 103)	(2 909)
Remboursement du passif associé aux contrats de location	(60)	(34)	(121)	(71)
Flux de trésorerie nets affectés des activités de financement	(3 263)	(2 538)	(3 424)	(5 522)
Augmentation (Diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(1 226)	2 181	(1 523)	1 752
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	8 505	4 591	8 802	5 020
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	7 279	6 772	7 279	6 772

* L'amortissement cumulé a été actualisé au 31 mars 2022. Se reporter aux états financiers consolidés audités pour de plus amples renseignements.

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 régie par la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* qui figure à l'annexe III, partie I, de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP). Elle est mandataire de l'État et est 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 (SPRSM) le 27 janvier 2015, et avec une autre société d'État mère, l'Administration du pont Blue Water (APBW) le 1^{er} février 2015. Cela s'est fait conformément aux autorisations prévues par la *Loi n° 2 sur le plan d'action économique de 2013*. La dernière fusion prévue par cette loi, avec la filiale en propriété exclusive de la Société, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM), n'a pas encore été réalisée.

Les principales activités de la Société consistent en la propriété et l'exploitation de quatre ponts internationaux reliant la province d'Ontario, au Canada, à l'état de New York ou à l'état du Michigan, aux États-Unis. 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 Seaway Development Corporation (GLS), le propriétaire américain. En tant que société d'État, la CPIVM est également assujettie aux mêmes pouvoirs que la Société. La Société est aussi partie à deux autres accords pour l'exploitation de ponts internationaux. Dans le cas du pont international de Sault Ste. Marie, l'accord a été conclu avec le propriétaire américain, le département des Transports du Michigan (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 (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 (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. Le MDOT détient et exploite la partie américaine du pont.

En vertu du décret C.P. 2015-31 daté du 26 janvier 2015, la Société s'est fait octroyer toutes les approbations nécessaires de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* 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, de meubler et d'entretenir, à ses frais, les locaux et autres installations nécessaires pour les douanes et pour l'ASFC. Une disposition semblable de la *Loi sur la protection des végétaux* prévoit le même soutien pour les installations de l'ACIA aux postes frontaliers. La filiale, la CPIVM, est aussi assujettie à la *Loi maritime du Canada* aux fins de la gestion du pont international sur le fleuve Saint-Laurent.

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

2. 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 se lire de pair avec les états financiers consolidés audités annuels de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022. Ces états financiers consolidés condensés non audités suivent les mêmes politiques et méthodes comptables, comme indiqué à la note 2 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022.

3. TENDANCES SAISONNIÈRES

La circulation sur les ponts de la SPFL connaît traditionnellement 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 historiquement moindre, ce qui entraîne une baisse des produits tirés du péage. Cette tendance de la demande découle principalement de la présence des touristes, d'une météo favorable et de la préférence des voyageurs à se déplacer entre la fin du printemps et le début de l'automne. Toutefois, depuis le 1^{er} avril 2020, les produits restent nettement inférieurs en raison de la COVID-19.

La conjoncture économique au Canada et aux États-Unis a également un fort impact sur le trafic international, notamment pour les véhicules commerciaux qui doivent payer des droits de péage beaucoup plus élevés. Les conditions économiques varient moins au fil des saisons, mais dépendent davantage des conséquences du contexte économique de chaque pays.

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, laquelle 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, en raison de 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 2022 sont compatibles avec ceux communiqués dans la note 5 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022.

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 des normes comptables internationales (CNCI) pouvant avoir eu une incidence future sur la Société, sauf ceux communiqués dans la note 6 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022.

5.6 Sélection de notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités (suite)

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coûts	Terrain \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel \$	Bâtiments \$	Améliorations d'immeubles \$	Actifs au titre du droit d'utilisation \$	Pojets en cours \$	Total \$
Solde au 1er avril 2021	14 837	269 184	32 340	144 415	35 967	1 626	6 118	504 487
Ajouts	2	25	84	-	136	3	7 981	8 231
Cessions	(1)	-	(3 971)	(97)	(1 037)	-	-	(5 106)
Transferts	-	1 323	6 721	144	976	-	(9 839)	(675)
Solde au 31 mars 2022	14 838	270 532	35 174	144 462	36 042	1 629	4 260	506 937
Ajouts	45	3	215	-	-	-	3 551	3 814
Cessions	-	-	(2 518)	-	-	(53)	-	(2 571)
Transferts	-	110	3 347	241	-	-	(3 698)	-
Solde au 30 septembre 2022	14 883	270 645	36 218	144 703	36 042	1 576	4 113	508 180

Cumulé Amortissement	Terrain \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel \$	Bâtiments \$	Améliorations d'immeubles \$	Actifs au titre du droit d'utilisation \$	Pojets en cours \$	Total \$
Solde au 1er avril 2021	-	83 114	16 672	31 876	14 124	420	-	146 206
Éliminé à la cession d'actifs	-	-	(3 971)	(97)	(1 037)	-	-	(5 105)
Amortissement	-	9 571	3 204	4 105	1 488	210	-	18 578
Solde au 31 mars 2022	-	92 685	15 905	35 884	14 575	630	-	159 679
Éliminé à la cession disposal of assets	-	-	(2 518)	-	-	-	-	(2 518)
Transferts	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortissement	-	4 663	1 630	2 031	748	104	-	9 176
Solde au 30 septembre 2022	-	97 348	15 017	37 915	15 323	734	-	166 337
Valeur comptable nette								
30 septembre 2022	14 883	173 297	21 201	106 788	20 719	842	4 113	341 843
Valeur comptable nette								
31 mars 2022	14 838	177 847	19 269	108 578	21 467	999	4 260	347 258

8. 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	2022		
	Valeur \$	Coût \$	Niveau
<hr/>			
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	5 555	5 555	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Emprunts à payer	9 767	9 767	Niveau 2
Obligations à payer	39 313	37 303	Niveau 2
<hr/>			
Au 31 mars	2022		
	Valeur \$	Coût \$	Niveau
<hr/>			
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	5 954	5 954	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Investments (amortised cost)	293	293	Niveau 2
Emprunts à payer	9 967	9 967	Niveau 2
Obligations à payer	43 976	40 406	Niveau 2