



FEDERAL BRIDGE CORPORATION
SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX

RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL

3^e TRIMESTRE (T3) — NON AUDITÉ

Pour les neuf mois se terminant le 31 décembre 2023

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
2.2	Perspectives.....	3
2.3	Changements importants.....	4
3.0	Gestion des risques.....	4
4.0	Résultats trimestriels.....	6
4.1	Résultats d'exploitation	6
4.2	Rendement financier par rapport au plan d'entreprise	11
4.3	Présentation de l'information sur l'utilisation des crédits.....	12
5.0	États financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL.....	13
5.1	Énoncé de responsabilité de la direction.....	14
5.2	État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière.....	15
5.3	État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global	16
5.4	État intermédiaire consolidé condensé non audité des capitaux propres	17
5.5	5.5 État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie	18
5.6	Sélection de notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités.....	19

1.0 INTRODUCTION

Le présent rapport financier intermédiaire présente les principales activités et initiatives ainsi que les risques et les résultats financiers de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) pour la période de neuf mois se terminant le 31 décembre 2023. 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* du 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 les résultats anticipés, attendus ou projetés de 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 mère dont les activités sont indépendantes du gouvernement fédéral. La Société, dont le siège social est situé à Ottawa, en Ontario, est responsable de veiller aux intérêts fédéraux du Canada pour quatre des onze ponts internationaux situés en Ontario. La SPFL est une société d'État favorisant les intérêts économiques, touristiques et binationaux du Canada avec les États-Unis. Son mandat, d'intérêt national, vise à faciliter les échanges commerciaux quotidiens essentiels entre le Canada et les États-Unis, à soutenir leurs économies et à assurer la résilience de la chaîne d'approvisionnement.

La structure de l'entreprise permet à la SPFL de gérer tous les ponts au sein d'un portefeuille, partageant ainsi le personnel, l'expertise, le soutien aux infrastructures, les produits, les frais et les pratiques exemplaires grâce à un cadre administratif commun qui profite aux quatre ponts.

Les activités du pont Blue Water et celles du pont international de la voie maritime sont gérées directement, ou par l'entremise d'une filiale de la LA SPFL, tandis que la SPFL assure un rôle de liaison avec les autorités locales pour l'exploitation du pont international de Sault Ste. Marie et du pont international des Mille-Îles.

2.1 Mandat

Le mandat de la SPFL, approuvé par le ministre des Transports, consiste à fournir le plus haut niveau d'intendance possible 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, aux autres structures, aux installations, aux travaux ou aux 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 de structures, d'installations, d'ouvrages ou de 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 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;
- des charges d'exploitation et d'entretien de chaque pont qui reposent sur des pratiques exemplaires communes;
- un plan d'immobilisations intégré à long terme élaboré pour définir la hiérarchisation en matière d'immobilisations et le budget annuel des immobilisations;
- la mise en commun des connaissances et de l'expertise au sein de l'ensemble du portefeuille.

La constitution de cette approche de la direction offre une occasion unique d'évaluer toutes les possibilités, en adoptant des pratiques exemplaires et une approche globale commune à l'égard du portefeuille ainsi qu'en déterminant davantage d'occasions stratégiques.

Depuis le début de la pandémie de COVID-19 en mars 2020, l'organisation a évolué et s'est adaptée aux restrictions changeantes mises en place à la frontière. Au cours de l'exercice 2022-2023, les restrictions à la frontière canadienne ont été levées. Le 12 mai 2023, la dernière restriction frontalière pour entrer aux États-Unis a été levée. Ces restrictions ont eu des conséquences importantes 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 à effectuer un suivi et à évaluer les répercussions de volumes inférieurs à la normale sur ses prévisions.

En sa qualité de gestionnaire de quatre ponts internationaux canadiens, la SPFL doit investir prudemment dans l'entretien, dans la réfection et, parfois, dans le remplacement complet de ponts et d'esplanades. Pour l'exercice en cours, la SPFL a reçu des crédits parlementaires, en tout ou en partie, pour des travaux de pavage, de réfection et de peinture au pont Blue Water, pour des travaux de réfection au pont canadien de Lansdowne, ainsi que pour divers

projets d'immobilisations et pour de l'équipement à Cornwall. Au cours du trimestre, les projets de construction d'importance comprenaient notamment ce qui suit.

- a) **Cornwall** — Aucun projet d'immobilisations notable au troisième trimestre. Tous les travaux importants ont pris fin au cours du deuxième trimestre.
- b) **Lansdowne** — La conception du projet de réfection du pont international des Mille-Îles en 2024 se poursuit. De plus, le pavage au pont international Rift amorcé au deuxième trimestre s'est achevé au troisième trimestre.
- c) **Point Edward** — Les travaux de réfection de la travée 1 du pont Blue Water amorcés début juillet se sont terminés début octobre.
- d) **Sault Ste. Marie** — Aucun projet de construction d'importance au cours du troisième trimestre.

2.3 Changements importants

Les restrictions imposées en raison de la COVID-19 ayant été levées, les volumes de trafic passager continuent d'augmenter, mais restent nettement inférieurs aux volumes antérieurs à la pandémie. Grâce à l'absence de restrictions depuis le 12 mai 2023, on s'attend à ce que les volumes continuent d'augmenter. Toutefois, on ne sait pas encore si les passages frontaliers atteindront les volumes antérieurs à la pandémie, car les habitudes de déplacement des particuliers et le contexte économique ont changé. À la fin du troisième trimestre, les volumes de trafic passager représentaient environ 78 % des volumes antérieurs à la pandémie par rapport à environ 62 % au troisième trimestre de l'exercice précédent.

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 à sa situation. Afin de gérer le profil de risque de la SPFL et de mener l'exposition aux risques à des niveaux raisonnables, des stratégies efficaces à l'égard de l'atténuation des risques et des plans d'action ont été élaborées, sous la supervision de membres de la haute direction.

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 relatifs à la diminution des produits tirés du péage et de la location en raison des restrictions de déplacement transfrontalier sont considérés comme étant des risques importants, puisqu'ils ont une incidence directe 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 et d'autres sources de produits.

RISQUES FINANCIERS

Puisque la mise en place de restrictions à la frontière a eu une incidence directe 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 servi à financer les activités au cours des exercices 2021 et 2022. En 2023, le plan d'entreprise disposait d'un financement sur trois ans approuvé pour tous les ponts, y compris une combinaison de financement d'immobilisations et de financement d'exploitation limité, commençant en 2023-2024 et se terminant en 2024-2025. Le financement s'est concrétisé, puisque les produits globaux provenant des volumes de trafic continuent d'être inférieurs aux exercices antérieurs à la pandémie. Par conséquent, la direction continue de compenser la baisse des produits tirés

du péage en examinant avec soin toutes les charges et tous les mécanismes connexes. Avec le financement d'immobilisations approuvé, seuls les travaux essentiels seront effectués au cours des 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. La Société maintient quand même son niveau d'activité, car le nombre de passages transfrontaliers faisant l'objet d'une exemption de péage imposée par l'État atteint un sommet. La combinaison de ces facteurs met à mal les ressources financières de la CPIVM depuis un certain temps.

En août, l'agence de notation S&P a maintenu la note d'émetteur à long terme et de dette de premier rang de la SPFL à A+ avec des perspectives stables. Cette rigoureuse analyse de la situation financière et des perspectives de la SPFL par un tiers s'appuie sur un certain nombre de thèmes récurrents. Il s'agit notamment du faible niveau d'endettement de l'organisation, de ses liens étroits avec le gouvernement fédéral, ainsi que de la gestion rigoureuse et de la gouvernance en place à la SPFL.

La dette globale 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 SPFL souhaite maintenir un fort ratio de couverture du service de la dette. En raison de la pandémie de COVID-19, la SPFL surveille 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 la suite. Depuis l'utilisation du prêt, un remboursement du capital de 0,7 M\$ a été effectué.

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 binationaux. En ce qui concerne les produits, la capacité de modifier unilatéralement les droits de péage pour générer des produits supplémentaires dépend des différences entre les politiques du Canada et celles des États-Unis. Les droits de péage au pont Blue Water pour le trafic vers les États-Unis ont été rajustés le 1^{er} avril 2023, le 1^{er} mars 2023 au pont des Mille-Îles, le 1^{er} avril 2019 au pont international de la voie maritime et le 1^{er} octobre 2023 au pont international de Sault Ste. Marie.

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) de même qu'à l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), les propriétaires ou les exploitants des ponts américains n'ont pas l'obligation d'engager de telles charges pour les installations 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 l'État prévoyant le libre passage pour les 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 habituellement 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 habituellement 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 sont nettement inférieurs aux volumes antérieurs à la pandémie de COVID-19, bien qu'ils aient augmenté depuis la levée des restrictions à la frontière à compter de l'exercice 2022-2023.

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 peu au fil des saisons, et dépendent davantage des conséquences du contexte économique de chaque pays.

Quant aux charges, la SPFL engage d'importantes charges annuelles d'entretien et de réfection de ses actifs au cours de la période de construction, laquelle s'étend sur les trois premiers trimestres de l'exercice financier. Les charges prévues peuvent varier selon les conditions climatiques et 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 les trois mois terminant			Pour les neuf mois terminant		
	31 déc 2023 (non audités)	31 déc 2022 (non audités)	Écart	31 déc 2023 (non audités)	31 déc 2022 (non audités)	Écart
Péages	8 015	7 533	482	24 777	22 603	2 174
Pont international des Mille-îles	1 730	1 458	272	6 372	4 983	1 389
Contrats de location et permis	1 119	1 015	104	2 851	2 669	182
Intérêts	254	155	99	636	224	412
Gain sur investissement	33	(23)	56	142	(3)	145
Autres	83	34	49	328	175	153
Total des produits	11 234	10 172	1 062	35 106	30 651	4 455
Financement public	1 324	1 004	320	3 441	2 988	453

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 troisième trimestre de l'exercice 2023-2024, les volumes totaux de trafic commercial ont diminué de 5 % et ceux du trafic passager ont augmenté de 16 %, par rapport au troisième trimestre de 2022-2023. Les volumes de trafic commercial variaient d'une baisse de 7 % à une certaine stabilité selon le pont, tandis que la hausse des volumes de trafic passager variait de 7 % à 30 % selon le pont. Dans l'ensemble, depuis le début de l'exercice, les volumes de trafic commercial ont diminué de 6 % et les volumes de trafic passager ont augmenté de 26 %. Bien que les volumes de trafic

passager aient augmenté depuis la levée des restrictions d'entrée au Canada et aux États-Unis, ils demeurent inférieurs de 78 % par rapport aux volumes antérieurs à la pandémie (62 % en 2022-2023).

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 afin d'accorder le passage gratuit au 1,9 million d'usagers qui dépendent du pont, une croissance de 10 % au cours des quatre dernières années. Au cours du troisième trimestre, les volumes de trafic passager payant à ces endroits ont augmenté respectivement de 30 % et de 21 % par rapport à l'exercice précédent (les volumes ont augmenté respectivement de 43 % et de 39 % depuis le début de l'exercice). Le volume de trafic commercial au pont international de Sault Ste. Marie est resté stable au cours du trimestre, et a diminué de 5 % au pont international de la voie maritime (depuis le début de l'exercice, les volumes ont augmenté de 3 % et de 1 % respectivement). Les volumes de trafic passager stagnent à environ 73 % et 82 % des volumes antérieurs à la pandémie à ces emplacements (51 % et 59 % respectivement en 2022-2023).

Au pont international des Mille-Îles, le trafic commercial représente habituellement environ 20 % des passages. 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, habituellement vigoureuse, a été considérablement touchée par les restrictions imposées à la frontière. Au troisième trimestre, le volume de trafic passager a augmenté de 14 % et le volume de trafic commercial a diminué de 1 % par rapport à l'exercice précédent (depuis le début de l'exercice, le volume de trafic passager a augmenté de 19 %, tandis que le volume de trafic commercial a diminué de 2 %). Le volume de trafic passager représente environ 89 % du volume antérieur à la pandémie (75 % en 2022-2023). Plusieurs passages sont effectués par des usagers locaux qui dépendent du pont pour leurs activités courantes et qui profitent d'un droit de péage nettement inférieur.

Au sein du portefeuille, le pont Blue Water était particulièrement bien placé pour composer avec les conséquences de la pandémie. En tant que deuxième poste frontalier commercial le plus fréquenté du Canada, le pont profite d'une base d'usagers se composant habituellement entre 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 troisième trimestre, le volume de trafic passager a augmenté de 7 % et le volume de trafic commercial a diminué de 7 % par rapport à l'exercice précédent (depuis le début de l'exercice, le volume de trafic passager a augmenté de 19 % tandis que le volume de trafic commercial a diminué de 9 %). Au troisième trimestre, les volumes de trafic passager et de trafic commercial ont été moindres que prévu, en partie en raison de la fermeture de l'une des travées du pont pour des travaux de réparation prévus et de la capacité de traitement des organismes frontaliers sur la travée ouest. Depuis le début de l'exercice, le volume de trafic passager représente environ 66 % du volume antérieur à la pandémie à cet emplacement (56 % en 2022-2023).

Taux de change du dollar canadien par rapport au dollar américain

Le taux de change pour le troisième trimestre des exercices 2023-2024 et 2023-2034 s'est élevé à 1,36 en moyenne. La SPFL examine la parité des taux de change à ses ponts afin de s'assurer que les taux sont équitables dans les deux devises. 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 au pont Blue Water pour le trafic vers les États-Unis ont été rajustés le 1^{er} avril 2023, le 1^{er} mars 2023 au pont international des Mille-Îles, 2019 au pont international de la voie maritime et le 1^{er} octobre 2023 au pont international de Sault Ste. Marie.

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, et dont la SPFL tire la majeure partie des produits locatifs directement d'un pourcentage sur la vente d'articles. L'augmentation des volumes entraîne une augmentation des produits locatifs, mais dans l'ensemble, les loyers restent inférieurs d'environ 28 % aux valeurs antérieures à la pandémie.

Intérêts et gains de placements — Les taux d'intérêt ont augmenté, ce qui permet d'obtenir de meilleurs rendements sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que sur les placements.

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 1 M\$ et un financement de 0,3 M\$ pour l'exploitation au troisième trimestre de 2023-2024 (0,9 M\$ et 1 M\$ respectivement au troisième trimestre de 2022-2023). Depuis le début de l'exercice, l'amortissement du financement d'immobilisations reporté et du financement public pour l'exploitation s'élèvent respectivement à 2,9 M\$ et 0,5 M\$ (2,6 M\$ et 0,4 M\$ respectivement en 2022-2023). Pour l'exercice en cours, le gouvernement canadien fournit le financement nécessaire pour éliminer le déficit du pont international de la voie maritime, tandis qu'au cours de l'exercice précédent, c'est le gouvernement américain qui a fourni 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 neuf mois terminant		
	31 déc 2023 (non audités)	31 déc 2022 (non audités)	Écart	31 déc 2023 (non audités)	31 déc 2022 (non audités)	Écart
Fonctionnement	2 489	2 243	246	7 231	7 129	102
Pont international des Mille-Îles	1 567	1 777	(210)	5 023	5 228	(205)
Entretien	3 702	3 574	128	10 790	10 478	312
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	2 121	2 046	75	5 973	5 879	94
Administration	1 926	1 791	135	5 462	5 513	(51)
Financement supplémentaire des charges	150	-	150	253	-	253
Total des charges	11 955	11 431	524	34 732	34 227	505
Charges d'intérêts	581	692	(111)	1 803	2 142	(339)

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 aux produits tirés du péage, à la sécurité et à la gestion du trafic. Au troisième trimestre, on note de légères augmentations des salaires et des avantages sociaux, des achats d'actifs technologiques et des frais bancaires attribuables à l'augmentation du nombre de droits de péage perçus. Depuis le début de l'exercice, ces charges supplémentaires sont compensées par un amortissement inférieur à 0,3 M\$.

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. Les rajustements effectués au cours de l'exercice ont entraîné une légère baisse des charges, ainsi qu'une diminution de l'amortissement.

Entretien — Les charges liées à l'entretien ont trait à l'entretien, à la maintenance et à la réparation des actifs de la SPFL. Depuis le début du trimestre et de l'exercice, on note de petits projets d'entretien effectués en accéléré depuis la pandémie aux différents ponts.

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 — Habituellement, la SPFL comptabilise 50 % des produits et des charges du pont international de la voie maritime, conformément aux accords binationaux. En 2023-2024, la part résiduelle de 50 % du déficit est financée par le gouvernement du Canada. Par conséquent, elle est comptabilisée comme une charge. En 2022-2023, le déficit d'exploitation à cet emplacement a été éliminé par le gouvernement américain et, par conséquent, ce financement supplémentaire a été comptabilisé comme produits en tant que financement aux fins des charges d'exploitation.

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)			
	31 décembre	31 mars	
	2023	2023	
	(Non audités)	(Audités)	Écart
Actif			
Actifs financiers	26 442	16 138	10 304
Actifs non financiers	345 228	353 814	(8 586)
Total de l'actif	371 670	369 952	1 718
Passif			
Passifs courants	17 374	16 379	995
Passifs non courants	138 652	139 910	(1 258)
Total du passif	156 026	156 289	(263)
Total des capitaux propres	215 644	213 663	1 981

Actifs financiers — Les actifs financiers comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements et les créances. Au cours de l'exercice, les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation s'élevaient à 13 M\$, avant la prise en compte des variations du fonds de roulement. La variation du fonds de roulement, à l'exclusion de la variation des créances clients et autres débiteurs, contribue à hauteur de 1,6 M\$ supplémentaire. Ce montant est compensé par le remboursement de 3,8 M\$ de dettes et par l'achat d'immobilisations au moyen d'un financement interne de 0,5 M\$.

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 corporelles s'élève à 6,1 M\$ et les charges d'amortissement à 13,8 M\$.

Passifs à court terme — La hausse est principalement attribuable à l'augmentation des comptes clients et autres débiteurs de 0,8 M\$, près de 40 % au 31 décembre 2023 étant liés aux intérêts courus sur les obligations payables au début janvier 2024. On note une légère diminution des avantages sociaux, compensée par une légère augmentation de la part à court terme des obligations à payer et du financement public reporté.

Passifs à long terme — Le financement public reporté a augmenté de 5,6 M\$ pour le financement de nouveaux projets d'immobilisations, compensé par un montant de 2,9 M\$ amorti à titre de produits et par la conversion de 2,9 M\$ en part à court terme. De plus, un paiement d'obligations a été effectué en juillet 2023, réduisant ainsi la part à long terme de 3,5 M\$, les paiements périodiques du capital d'emprunt de 0,3 M\$ et du passif lié aux contrats de location de 0,2 M\$. Les avantages sociaux ont augmenté de 0,4 M\$ en raison de la comptabilisation actuelle des services et des charges d'intérêts liés aux avantages postérieurs à l'emploi.

4.2 Rendement financier par rapport au plan d'entreprise

Le plan d'entreprise des exercices de 2023-2024 à 2027-2028 de la Société a été autorisé, et le sommaire du plan a été déposé au Parlement. Le tableau suivant donne un aperçu des produits et des charges réelles par rapport aux prévisions pour la période de 12 mois du plan d'entreprise annuel de 2023-2024.

Produits et financement public (en milliers de dollars)

	31 décembre 2023 (9 mois)	Plan d'entreprise (12 mois)	Pourcentage
Péages	24 777	31 563	79%
Pont international des Mille-Îles	6 372	6 860	93%
Contrats de locations et permis	2 851	3 662	78%
Intérêts	636	109	583%
Autres	470	283	166%
Total des produits	35 106	42 477	83%
Financement public	3 441	5 393	64%

Depuis la levée des dernières restrictions à la frontière en mai 2023, on observe des volumes de trafic plus élevés que ceux prévus au budget.

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

	31 décembre 2023 (9 mois)	Plan d'entreprise (12 mois)	Pourcentage
Fonctionnement	4 400	6 922	64%
Pont international des Mille-Îles	3 871	6 021	64%
Entretien	4 709	7 626	62%
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	2 855	4 599	62%
Administration	4 854	7 807	62%
Financement supplémentaire de charges d'exploitation de la CPIVM	253	713	35%
Amortissement	13 790	18 543	74%
Total des charges	34 732	52 231	66%
Charges d'intérêts	1 803	2 450	74%

La Société suit de très près ses charges afin de s'assurer que des fonds soient disponibles en cas d'imprévu. Les charges des différents services représentent actuellement de 62 % à 64 % du budget total du plan d'entreprise (excluant l'amortissement). Le financement supplémentaire des activités de la CPIVM est inférieur aux prévisions, car les volumes de trafic ont augmenté plus que prévu, permettant ainsi de réduire le déficit global de la CPIVM.

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

Dans le cadre de la *Loi de crédits de 2023-2024* (principales évaluations) adoptée par la Chambre des communes le 21 juin 2023, un montant de 7,4 M\$ a été accordé à la SPFL en vertu du crédit n° 1. De ce montant, la SPFL a utilisé 0,5 M\$ en crédits aux fins de l'exploitation et 5,6 M\$ aux fins d'investissements au cours des trois trimestres. Le financement aux fins d'immobilisations devrait être entièrement utilisé au cours de l'exercice et les crédits aux fins de l'exploitation serviront à éponger le déficit de la Corporation du pont international de la voie maritime.

Au cours de l'exercice précédent, dans le cadre de la *Loi de crédits de 2022-2023* (approvisionnement pour le budget supplémentaire des charges [A]) 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 4,2 M\$ au deuxième et au troisième trimestre de 2022-2023.

5.0 ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES CONSOLIDÉS CONDENSÉS NON AUDITÉS DE LA SPFL

Pour la période de neuf mois se terminant le 31 décembre 2023

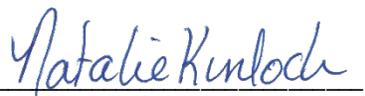
Les états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL ont été préparés par la direction, révisés par le comité des finances et de la vérification, puis approuvés par le Conseil d'administration de la SPFL. Les auditeurs externes de la SPFL n'ont ni audité ni révisé ces états 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 préparation et de la présentation fidèle 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, 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 audité que lui communique sa filiale en propriété exclusive, la Corporation du pont international de la voie maritime Ltée, et à l'information financière non audité provenant de ses partenaires internationaux. L'information financière que lui fournissent la filiale et les partenaires internationaux, ainsi que les contrôles internes établis et appliqués pour recueillir cette information relèvent 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
25 janvier 2024

5.2 État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière

au 31 décembre 2023

(en milliers de dollars canadiens)

	Notes	31 décembre 2023 (non audités) \$	31 mars 2023 (audités) \$
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		13 457	7 508
Placements		9 605	6 515
Clients et autres débiteurs		3 380	2 115
Charges payées d'avance		645	1 570
Total des actifs courants		27 087	17 708
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	6	327 651	334 764
Immeubles de placement		16 750	17 273
Immobilisations incorporelles		20	37
Incitatif à la location du bailleur		162	170
Total des actifs non courants		344 583	352 244
Total de l'actif		371 670	369 952
Passif			
Passifs courants			
Fournisseurs et autres créditeurs		2 459	1 703
Avantages du personnel		928	1 128
Retenues de garantie		65	163
Produits différés		2 287	2 207
Emprunts à payer		400	400
Obligations à payer		6 960	6 737
Passif associé aux contrats de location		219	218
Financement public reporté		4 056	3 823
Total des passifs courants		17 374	16 379
Passifs non courants			
Produits différés		798	912
Emprunts à payer		8 867	9 167
Obligations à payer		23 821	27 357
Passif associé aux contrats de location		456	644
Financement public reporté		96 859	94 404
Avantages du personnel		7 851	7 426
Total des passifs non courants		138 652	139 910
Capitaux propres			
Capital social – deux actions sans valeur nominale		-	-
Bénéfices non distribués		215 684	213 672
Cumul des autres éléments du résultat global		(40)	(9)
Total des capitaux propres		215 644	213 663
Total des capitaux propres et du passif		371 670	369 952

5.3 État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global

pour les trois et neuf mois se terminant le 31 décembre 2023

(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Neuf mois se terminant le	
	31 décembre 2023	31 décembre 2022	31 décembre 2023	31 décembre 2022
	(non audités)	(non audités)	(non audités)	(non audités)
	\$	\$		
Produits				
Péages et services	8 015	7 533	24 777	22 603
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	1 730	1 458	6 372	4 983
Contrats de location et permis	1 119	1 015	2 851	2 669
Intérêts	254	155	636	224
Gains de placements	33	(23)	142	(3)
Autres	83	34	328	175
Total des produits	11 234	10 172	35 106	30 651
Charges				
Fonctionnement	2 489	2 243	7 231	7 129
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 567	1 777	5 023	5 228
Entretien	3 702	3 574	10 790	10 478
Agence des services frontaliers du Canada et Agence canadienne d'inspection des aliments	2 121	2 046	5 973	5 879
Administration	1 926	1 791	5 462	5 513
Financement supplémentaire des charges d'exploitation de la CPIVM	150	-	253	-
Total des charges	11 955	11 431	34 732	34 227
Gain (perte) d'exploitation avant le financement public	(721)	(1 259)	374	(3 576)
Financement gouvernemental				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	1 024	865	2 935	2,589
Financement gouvernemental lié aux charges	300	139	506	399
Total du financement gouvernemental	1 324	1 004	3 441	2 988
Éléments hors exploitation				
Charges d'intérêts	(581)	(692)	(1 803)	(2 142)
Total du résultat hors exploitation	(581)	(692)	(1 803)	(2 142)
Résultat net (Perte nette)	22	(947)	2 012	(2 730)
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	78	(3)	111	(45)
Perte (profit) cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	(33)	23	(142)	3
Total des autres éléments du résultat global	45	20	(31)	(42)
Total du résultat global de la période	67	(927)	1 981	(2 772)

5.4 État intermédiaire consolidé condensé non audité des capitaux propres

pour les neuf mois se terminant le 31 décembre 2023

(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 2022	216 584	12	216 596
<i>Total du bénéfice global</i>			
Perte nette	(2 730)	-	(2 730)
<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	-	(45)	(45)
Profit cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	3	3
Total des autres éléments du résultat global		(42)	(42)
Total du résultat global	(2 730)	(42)	(2 772)
Solde au 31 décembre 2022	213 854	(30)	213 824
Solde au 1er avril 2023	213 672	(9)	213 663
<i>Total du bénéfice global</i>			
Résultat net	2,012	-	2 012
<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	-	111	111
Perte cumulée reclassée en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	(142)	(142)
Total des autres éléments du résultat global	-	(31)	(31)
Total du résultat global	2 012	(31)	1 981
Solde au 31 décembre 2023	215 684	(40)	215 644

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

pour les neuf mois se terminant le 31 décembre 2023

(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Neuf mois se terminant le	
	31 décembre 2023 (non audités)	31 décembre 2022 (non audités)	31 décembre 2023 (non audités)	31 décembre 2022 (non audités)
	\$	\$	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation				
Résultat net (perte nette)	22	(947)	2 012	(2 730)
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	(1 024)	(865)	(2 935)	(2 589)
Amortissement des immobilisations corporelles	4 432	4 622	13 250	13 798
Amortissement des immobilisations incorporelles	6	6	17	17
Amortissement des immeubles de placement	168	223	523	604
(Gain) Perte à la cession d'actifs	(33)	(50)	(142)	3
Variation des avantages du personnel	195	(43)	225	(64)
	3 766	2 946	12 950	9 039
Variations du fonds de roulement :				
Clients et autres débiteurs	1 472	3 229	(1 265)	(698)
Incitatif à la location du bailleur	3	3	8	9
Charges payées d'avance	442	487	925	771
Fournisseurs et autres créditeurs	(1 934)	(1 355)	756	(1 739)
Retenues de garantie	(100)	2	(98)	(74)
Produits différés	10	28	(34)	27
	(107)	2 394	292	(1 704)
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	3 659	5 340	13 242	7 335
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement				
Paiements au titre d'immobilisations corporelles	(542)	(1 124)	(6 137)	(4 938)
Paiements au titre d'immeubles de placement	-	-	-	(4)
Paiements au titre d'immobilisations incorporelles	-	-	-	-
Financement public lié aux acquisitions d'immobilisations corporelles reçu	371	1 090	5 623	4 184
Produit de la vente d'immobilisations corporelles	-	-	-	-
Produit de la vente de placements	2 052	4 260	4 409	5 038
Achats de placements	(3 141)	(2 738)	(7 388)	(2 886)
Flux de trésorerie nets provenant (affectés) des activités d'investissement	(1 260)	1 488	(3 493)	1 394
Flux de trésorerie liés aux activités de financement				
Remboursement d'emprunts	(100)	(100)	(300)	(300)
Remboursement des obligations	-	-	(3 313)	(3 103)
Remboursement du passif associé aux contrats de location	(58)	(60)	(187)	(181)
Flux de trésorerie nets affectés des activités de financement	(158)	(160)	(3 800)	(3 584)
Augmentation (Diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	2 241	6 668	5 949	5 145
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	11 216	7 279	7 508	8 802
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	13 457	13 947	13 457	13 947

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. De plus, 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'entente a été conclue 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 SSMB), et son exploitation est assurée par l'International Bridge Authority (IBA), une entité du MDOT. L'entente applicable à l'exploitation du pont international des Mille-Îles a aussi été conclue avec le propriétaire américain, la Thousand Islands Bridge Authority (TIBA), une entité du comté de Jefferson, dans l'état de New York. La Société détient et exploite la partie canadienne du pont international reliant Point Edward en Ontario à Port Huron au Michigan. 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 2023. 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 2023.

3. TENDANCES SAISONNIÈRES

La circulation sur les ponts de la SPFL connaît habituellement 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 habituellement 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 sont nettement inférieurs aux volumes antérieurs à la pandémie de COVID-19, bien qu'ils aient augmenté depuis la levée des restrictions à la frontière à compter de l'exercice 2022-2023.

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 peu au fil des saisons, et dépendent davantage des conséquences du contexte économique de chaque pays.

Quant aux charges, la SPFL engage d'importantes charges annuelles d'entretien et de réparation de ses actifs au cours de la période de construction, laquelle s'étend sur les trois premiers trimestres de l'exercice financier. Les charges prévues peuvent varier selon les conditions climatiques et 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 31 décembre 2023 sont compatibles avec ceux communiqués dans la note 3 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023.

5. MODIFICATIONS FUTURES DES MÉTHODES COMPTABLES

Au cours de la période de neuf mois, aucune nouvelle norme ni aucun nouvel amendement n'a été émis par le Conseil sur les Normes internationales d'information financière (ISAB) pouvant avoir eu une incidence future sur la Société, sauf ceux communiqués à la note 4 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023.

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coûts	Terrain \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel		Améliorations d'immeubles \$	Actifs au titre du droit d'utilisation \$	Pojets en cours \$	Total \$
			Bâtiments \$					
Solde au 1er avril 2022	14 838	270 532	35 174	144 462	36 042	1 629	4 260	506 937
Ajouts	70	2	391	-	-	-	4 915	5 378
Cessions	-	-	(2 587)	-	-	(92)	-	(2 679)
Transferts	-	3 366	3 803	241	-	-	(7 410)	-
Solde au 31 mars 2023	14 908	273 900	36 781	144 703	36 042	1 537	1 765	509 636
Ajouts	-	-	403	-	-	-	5 759	6 162
Cessions	-	-	-	-	-	(25)	-	(25)
Transferts	-	5 976	-	-	-	-	(5 976)	-
Solde au 31 décembre 2023	14 908	279 876	37 184	144 703	36 042	1 512	1 548	515 773

Cumulé Amortissement	Terrain \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel		Améliorations d'immeubles \$	Actifs au titre du droit d'utilisation \$	Pojets en cours \$	Total \$
			Bâtiments \$					
Solde au 1er avril 2022	-	92 685	15 905	35 884	14 575	630	-	159 679
Éliminé à la cession d'actifs	-	-	(2 587)	-	-	-	-	(2 587)
Amortissement	-	9 429	2 532	4 134	1 494	191	-	17 780
Solde au 31 mars 2023	-	102 114	15 850	40 018	16 069	821	-	174 872
Éliminé à la cession disposal of assets	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortissement	-	6 995	1 894	3 104	1 118	139	-	13 250
Solde au 31 décembre 2023	-	109 109	17 744	43 122	17 187	960	-	188 122
Valeur comptable nette								
31 décembre 2023	14 908	170 767	19 440	101 581	18 855	552	1 548	327 651
Valeur comptable nette								
31 mars 2023	14 908	171 786	20 931	104 685	19 973	716	1 765	334 764

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 qui suit présente la valeur comptable ainsi que la juste valeur des actifs et des passifs financiers restants de la Société.

Au 31 décembre	2023		
	Valeur \$	Coût \$	Niveau
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	7 434	7 434	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Placements - coût amorti	2 171	2 171	Niveau 2
Emprunts à payer	9 267	9 267	Niveau 2
Obligations à payer	32 897	30 781	Niveau 2
Au 31 mars	2023		
	Valeur \$	Coût \$	Niveau
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	4 169	4 169	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Placements - coût amorti	2 346	2 346	Niveau 2
Emprunts à payer	9 567	9 567	Niveau 2
Obligations à payer	36 290	34 094	Niveau 2