

Rapport financier trimestriel

1^{er} trimestre (T1) – non audité

Pour le trimestre se terminant le 30 juin 2025

Canada 

Table des matières

Introduction	2
Profil de l'entreprise.....	3
Gestion des risques.....	7
Résultats trimestriels	11
États financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL	18

Introduction

Le présent rapport financier intermédiaire présente les activités et les projets principaux ainsi que les risques et les résultats financiers de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) pour le trimestre se terminant le 30 juin 2025. 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.

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 SPFL soient substantiellement différents des résultats ou des réalisations futurs explicitement ou implicitement mentionnés dans ces prévisions.

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.

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 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.

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 avec ces 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 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, travaux ou propriétés connexes, visées au paragraphe a) ou b).

Aux fins qui précèdent, et sous réserve de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, 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.

Gestion du portefeuille

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.

Perspectives

La Société génère des revenus pour payer les dépenses et les projets d'immobilisations, à l'exclusion des projets financés au moyen de crédits parlementaires, principalement au moyen de produits de péage et complétés par des revenus de location et d'intérêts. Grâce à une analyse attentive des facteurs déterminants de la circulation à chaque passage frontalier, la SPFL poursuit la surveillance et l'évaluation de l'incidence des volumes de trafic inférieurs à la normale sur ses plans dans l'espoir de commencer à reconstituer ses réserves de capitaux nécessaires pour assurer la longévité de ses ponts et de l'infrastructure connexe.

Certains facteurs politiques et économiques populaires ont une incidence directe sur les activités de la SPFL. Cette incidence s'est surtout manifestée par l'évolution des restrictions de déplacement liées à la pandémie de COVID-19. À la suite de la levée de l'ensemble des restrictions, le nombre de passages a commencé à se rétablir graduellement, mais très lentement. À la suite de l'élection d'un nouveau gouvernement fédéral aux États-Unis, les discussions et les mises en œuvre de droits de douane sur le commerce transfrontalier et des politiques réciproques du Canada ont commencé à accroître la volatilité des volumes de trafic commercial. En outre, la valeur du dollar canadien (par rapport à celle du dollar US) et les réactions individuelles des Canadiens concernant les points de vue et les politiques du gouvernement américain se répercutent fortement sur le volume du trafic passager à la frontière.

Intendance des immobilisations

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. Grâce au financement fédéral reçu au cours des deux derniers exercices financiers, la SPFL a achevé d'importants travaux de réhabilitation sur le pont Blue Water et a commencé des travaux de réhabilitation sur le pont canadien à Lansdowne. Cette année, les travaux à Lansdowne se poursuivent, tout comme les nouveaux travaux de réhabilitation du pont international de la voie maritime. Au cours du trimestre, les grands projets de construction comprenaient notamment ce qui suit :

- **Cornwall** : Les travaux de remise en état du tablier et le resurfaçage du pont du chenal sud et de la voie d'accès sud ont commencé, ainsi que l'installation de trappes d'accès supplémentaires sur cette structure. Ces travaux devraient être terminés d'ici le troisième trimestre.
- **Lansdowne** : Les travaux de préservation afin d'assurer la longévité des câbles porteurs du pont international des Mille-Îles se poursuivent. Ce projet devrait être terminé d'ici le troisième trimestre.
- **Point Edward** : Aucun projet de construction d'importance au cours du premier trimestre.
- **Sault Ste. Marie** : Aucun projet de construction d'importance au cours du premier trimestre.

Notation des obligations

En août, S&P Global Ratings a réaffirmé sa note de crédit à long terme et sa note de dette senior non garantie à A+, et a révisé la perspective de stable à positive. Cette note renforcée de la SPFL continue de s'appuyer sur la réduction de la dette de la SPFL, sa capacité à générer des revenus, ses liens avec le gouvernement fédéral et la solidité des pratiques de gestion et de gouvernance de l'organisation. Les atouts de SPFL ont compensé les pressions macroéconomiques qui pèsent actuellement sur le marché et celles qui sont attendues dans un avenir proche.

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, tout en surveillant de près ses liquidités et ses placements pour déterminer la voie la plus prudente à suivre. En même temps, la SPFL maintient un fort ratio de couverture du service de la dette.

Changements importants

Aucun changement important et notable n'a été apporté au cours du trimestre se terminant le 30 juin 2025 en ce qui concerne les activités, le personnel et les programmes de la SPFL.

Gestion des risques

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 Société 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 relatifs au volume de passages exemptés de péage et des déficits d'exploitation continus sont considérés comme étant élevés, puisqu'ils ont une incidence directe sur la capacité de la SPFL à atteindre ses objectifs stratégiques. De plus, la 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. Les dépenses ont été limitées aux nécessités de base, fortement axées sur la sécurité et la sûreté.

Risque financier – Exploitation

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 en matière de gouvernance du Canada et des États-Unis relativement à la propriété. Les droits de péage au pont Blue Water (pour la circulation en direction des États-Unis), à Sault Ste. Marie, et le pont international de la voie maritime ont été mis à jour le 1^{er} avril 2025, et le 1^{er} mars 2025 au pont international des Mille-Îles. Les droits pour le pont de Sault Ste. Marie peuvent être augmentés tous les six mois.

Le trafic de passagers à tous les endroits a diminué considérablement depuis février 2025, étant donné la faiblesse constante du dollar canadien (par rapport au dollar américain), combinée aux réactions individuelles des Canadiens aux points de vue et aux politiques du gouvernement des États-Unis.

Le trafic commercial est également en baisse à tous les endroits, sauf pour ce qui est des volumes anormalement élevés au pont Blue Water. Cette augmentation des volumes commerciaux au pont Blue Water est directement liée à la décision d'augmenter considérablement les péages prise par un grand pont concurrent. Toutefois, cette tendance à la hausse devrait s'inverser à court terme, en raison de l'ouverture prévue d'un nouveau pont international important à proximité, le pont international Gordi-Howe, pendant l'exercice en cours.

En ce qui concerne les charges, tandis que les propriétaires des ponts canadiens doivent se conformer à diverses lois pour 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 d'engager 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 pour les membres de la collectivité autochtone, cet article de la *Loi sur les*

douanes ne s'applique pas au pont de Cornwall, puisqu'un péage non concurrentiel nuirait encore davantage à la viabilité financière de ces installations.

Risque financier – Immobilisations

L'infrastructure vieillissante avancée présente à la fois des défis et des possibilités. En effet, 70 % des ponts de la société ont plus de 65 ans et la moitié ont plus de 85 ans. Des projets d'immobilisations stratégiques doivent être entrepris afin d'améliorer la sécurité, la fiabilité et la longévité des ponts.

Vu la baisse des volumes de trafic et l'épuisement des réserves de trésorerie découlant des restrictions de voyages liées à la pandémie, le gouvernement du Canada a accordé un financement fort nécessaire pour les immobilisations pour les trois exercices allant de 2022-2023 à 2024-2025.

À l'heure actuelle, la SPFL n'a pas de fonds d'immobilisations semblables en place; cependant, la Société travaille en étroite collaboration avec Transports Canada pour obtenir des fonds d'immobilisations pour les prochains exercices.

Risque financier – CPIVM

Au cours des dernières années, 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, 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 la Couronne atteint un sommet. La combinaison de ces facteurs met à mal les ressources financières de la CPIVM depuis un certain temps. La Société continue d'engager de manière proactive les partenaires et les parties prenantes en prévision de l'établissement d'une stratégie à long terme pour la CPIVM qui sera mutuellement profitable pour cette dernière et ses collectivités d'accueil.

Depuis le début de la pandémie de COVID-19, la CPIVM a reçu un financement du gouvernement du Canada (quatre ans) et du gouvernement des États-Unis (un an) pour compenser la diminution des revenus. À l'heure actuelle, la CPIVM ne dispose d'aucun

financement gouvernemental approuvé. La CPIVM est également confrontée à d'autres baisses de volume en raison du contexte sociopolitique actuel et de la valeur du dollar canadien. Bien que l'ampleur et la longévité de la baisse des revenus soient inconnues, la CPIVM a mis en place un budget d'exploitation considérablement réduit pour l'exercice en cours. La CPIVM travaille avec ses propriétaires pour trouver d'autres sources de revenus afin de compenser les revenus limités des péages. Sans une augmentation des revenus ou du financement alloué, les mesures actuelles mises en place à la CPIVM ne peuvent être maintenues plus longtemps que l'exercice en cours, car elles pourraient avoir une incidence sur la sécurité et la sûreté de l'infrastructure et de l'exploitation du pont.

Risques liés aux enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance ainsi qu'au climat

La SPFL s'engage résolument à atténuer l'impact environnemental de ses activités aux ponts internationaux, à garantir une résilience financière à long terme et à respecter ses obligations envers ses employés, ses parties prenantes et les communautés hôtes. Depuis l'exercice 2023-2024, la SPFL a officialisé un cadre environnemental, social et de gouvernance (ESG). Sur le plan environnemental, la SPFL a établi son année de référence pour l'inventaire de carbone, mesuré l'inventaire de carbone pour les exercices 2023-2024 et 2024-2025, et décrit des paramètres. La Société continue de faire progresser sa stratégie de réduction des répercussions environnementales. En outre, de nombreux aspects des composantes sociale et de gouvernance sont correctement mis en œuvre, la SPFL continue d'élaborer d'autres stratégies pour renforcer ses pratiques sociales et de gouvernance. En juin, la SPFL a annoncé un projet de renaturation sur le terrain entourant le pont Blue Water, avec la collaboration de la Première Nation Aamjiwnaang. Ce projet aidera la SPFL dans ses efforts d'atténuation des problèmes environnementaux causant des inondations en recourant aux aides pour l'utilisation de plantes indigènes.

Résultats trimestriels

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.

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, mais 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 le trimestre se terminant		
	30 juin 2025 (non audités)	30 juin 2024 (non audités)	Écart
Péages	10 185	9 226	959
Pont international des Mille-Îles	1 987	2 056	(69)
Contrats de location et permit	763	805	(42)
Intérêts	332	296	36
(Perte) gain sur investissement	(15)	16	(31)
Autres	88	72	16
Total des produits	13 340	12 471	869
Financement public	1 246	1 217	29

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

Volumes de trafic

Au cours du premier trimestre de l'exercice 2025-2026, les volumes totaux de trafic commercial ont augmenté de 8 % et ceux du trafic passager ont diminué de 24 % par rapport au premier trimestre de 2024-2025. Le volume de trafic commercial par pont est passé d'une baisse de 16 % à une hausse de 18 %, tandis que le trafic passager par pont est passé d'une baisse de 20 % à 32 %.

Les facteurs suivants ont une incidence directe sur les activités de la SPFL.

Facteurs politiques et économiques : À la suite de l'élection d'une nouvelle administration fédérale aux États-Unis, les discussions et les mises en œuvre de droits de douane sur le commerce transfrontalier et des politiques réciproques du Canada ont accru la volatilité des volumes de trafic commercial. En outre, la valeur du dollar canadien et les réactions individuelles des Canadiens concernant le point de vue et les politiques du gouvernement fédéral américain se répercutent fortement sur le volume du trafic passager à la frontière.

Autres facteurs : Le pont Blue Water connaît actuellement des volumes commerciaux plus élevés que la normale. Cette hausse est directement liée à une décision d'augmenter considérablement les péages prise par un grand pont concurrent. Cette tendance à la hausse devrait être de courte durée, en raison de l'ouverture prévue d'un nouveau pont international important à proximité, le pont international Gordie-Howe, pendant l'exercice en cours.

Ponts internationaux de Sault Ste. Marie et de la voie maritime : 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 les plus considérablement perturbées par les niveaux fortement réduits des niveaux de trafic passager. La situation au pont international de la voie maritime est aggravée par l'obligation de maintenir ses niveaux d'exploitation pour permettre à plus de 80 % des voyageurs exemptés de péage qui dépendent du pont d'avoir accès aux fournisseurs de produits et services essentiels. Au cours du premier trimestre, par rapport à l'exercice précédent, les volumes de trafic passager payant à ces endroits ont diminué de 32 % et de 20 % respectivement. Les volumes commerciaux à ces emplacements ont également diminué de 10 % et de 16 %, respectivement. Une grande partie des passages à niveau commerciaux aux installations de Sault Ste. Marie dépend des industries de l'acier et du bois d'œuvre, qui commencent à ressentir les fortes répercussions des droits de douane, ce qui signifie qu'on s'attend au maintien de la tendance à la baisse à cet emplacement. Les volumes de trafic passager sont respectivement inférieurs de 46 % et de 30 % par rapport aux volumes antérieurs à la pandémie (21 % et 13 % respectivement au premier trimestre précédent).

Au pont international des Mille-Îles, le trafic commercial représente habituellement environ 20 % des passages. Au cours du premier trimestre, par rapport à l'exercice précédent, les volumes de trafic commercial et de trafic passager ont diminué de 20 % et de 8 % respectivement. Les volumes de trafic passager représentent moins de 21 % des volumes antérieurs à la pandémie (2 % au premier trimestre précédent).

Le pont Blue Water est le poste frontalier commercial le plus fréquenté au Canada. Au cours du premier trimestre, le trafic commercial a augmenté de 18 % par rapport à

l'exercice précédent. Du côté des voyageurs, les volumes ont diminué de 26 %. Les volumes de passagers ont maintenant diminué de 47 % par rapport aux volumes d'avant la pandémie (au premier trimestre précédent, ils étaient de 28 %).

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

Le taux de change au premier trimestre de 2025-2026 s'est élevé à 1,38 en moyenne pour 1 \$ US, comparativement à 1,37 pour 1 \$ US au premier trimestre de 2024-2025. 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

La dernière mise à jour des droits de péage, par pont, a eu lieu aux dates suivantes :

- Pont international des Mille-Îles : 1^{er} mars 2025;
- Pont international de Sault Ste. Marie : 1^{er} avril 2025;
- Pont international de la voie maritime : 1^{er} avril 2025;
- Pont Blue Water (pour le trafic à destination des États-Unis) : 1^{er} avril 2025

Contrats de location et permis : La majorité de ces produits sont fonction des volumes de ventes. En raison de la baisse des volumes de passagers, il y a aussi une diminution des produits tirés des contrats de location et des permis.

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 1,2 M\$ au premier trimestre de 2025-2026 (1 M\$ au premier trimestre 2024-2025), et de 0 M\$ au premier trimestre de 2025-2026 lié à l'exploitation du pont international de la voie maritime (0,2 M\$ au premier trimestre de 2024-2025). Aucun financement public n'est actuellement approuvé pour les activités de l'exercice 2025-2026. 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 le trimestre se terminant		
	30 juin 2025 (non audités)	30 juin 2024 (non audités)	Écart
Fonctionnement	2 650	2 572	78
Pont international des Mille-Îles	1 808	1 817	(9)
Entretien	3 659	3 626	33
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	2 111	2 086	25
Administration	1 817	1 789	28
Financement supplémentaire des charges d'exploitation de la CPIVM	-	93	(93)
Total des charges	12 045	11 983	62
Charges d'intérêts	400	521	(121)

Traditionnellement, la SPFL comptabilise 50 % des produits et des charges du pont international de la voie maritime CPIVM, conformément aux accords internationaux. En 2024-25, la part résiduelle de 50 % du déficit est financée par le gouvernement du Canada. Par conséquent, elle est comptabilisée comme une charge.

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. Les postes sont définis comme suit :

- **Exploitation** : Les charges d'exploitation sont liées à la perception des produits tirés du péage, à la sécurité et à la gestion du trafic.
- **Charges du pont international des Mille-Îles** : Ces charges représentent la part des charges de la Société selon l'accord international sur le pont des Mille-Îles.
- **Entretien** : Les charges d'entretien ont trait à l'entretien, à la maintenance et à la réparation des actifs de la Société.
- **L'ASFC et l'ACIA** : La Société est tenue par la loi de fournir à l'ASFC et à l'ACIA des installations et la majorité des services d'entretien connexes à certains postes frontaliers et elle ne tire aucun produit de ces installations et services.

- **Administration** : Les charges administratives sont liées à la gestion et à la supervision des activités de chacun des ponts et de la Société.

Comme au début de la pandémie, la SPFL continue de surveiller ses charges en n'engageant que les frais nécessaires à l'exploitation et à l'entretien du portefeuille de ponts 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Par conséquent, il n'y a pas eu d'écart important entre les dépenses du premier trimestre de cette année et celles du premier trimestre de l'exercice précédent.

État de la situation financière

État consolidé de la situation financière (en milliers de dollars)

	30 juin 2025 (non audités)	31 mars 2025 (audités)	Écart
Actif			
Actifs financiers	40 306	35 945	4 361
Actifs non financiers	338 690	343 022	(4 332)
Total de l'actif	378 996	378 967	29
Passif			
Passifs courants	18 451	19 190	(739)
Passifs non courants	134 888	136 202	(1 314)
Total du passif	153 339	155 392	(2 053)
Total des capitaux propres	225 657	223 575	2 082

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 s'élèvent à 4,9 M\$, avant la prise en compte des variations du fonds de roulement. La variation du fonds de roulement génère 0,7 M\$ supplémentaire. De ce montant, des montants de 0,1 M\$ et de 0,2 M\$ ont été respectivement utilisés pour le remboursement de la dette et pour l'acquisition 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 corporelles s'élève à 0,2 M\$ et les charges d'amortissement à 4,3 M\$.

Passifs courants: Les passifs courants ont diminué en raison du moment où s'effectue le paiement des clients et autres débiteurs.

Passifs non courants: Le financement public reporté a diminué de 1,2 M\$, ce qui comprend le financement amorti à titre de produits.

Rendement financier par rapport au plan d'entreprise

Le plan d'entreprise de la SPFL pour 2025-26 n'a pas encore été déposé au Parlement. Pour cette raison, aucune comparaison avec le plan d'entreprise ne peut être présentée à l'heure actuelle. Le plan d'entreprise devrait être déposé au début d'octobre 2025.

Présentation de l'information sur l'utilisation des crédits

À l'heure actuelle, aucun crédit n'a été approuvé pour la SPFL dans le cadre de loi.

Au cours de l'exercice précédent, dans le cadre de la *Loi de crédits n° 2 de 2024-2025* adoptée par la Chambre des communes le 13 juin 2024, un montant de 17,9 M\$ a été accordé à la SPFL en vertu du crédit n° 1. De ce montant, la SPFL a utilisé 0,2 M\$ au cours du premier trimestre en crédits aux fins de l'exploitation et 0,4 M\$ aux fins d'investissements.

États financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL

Pour le trimestre se terminant le 30 juin 2024

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

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 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 SPFL 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 SPFL s'en remet à l'information financière non auditée que lui communique sa filiale en propriété exclusive la CPIVM, et à l'information financière non auditée 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
21 août 2025

État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière

au 30 juin 2025

(en milliers de dollars canadiens)

		30 juin 2025	31 mars 2025
	Notes (non audités)	(audités)	
		\$	\$
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		16 689	11 629
Placements		19 637	19 572
Clients et autres débiteurs		980	1 744
Charges payées d'avance		1 462	1 663
Total des actifs courants		38 768	34 608
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	6	321 248	325 202
Immeubles de placement		15 793	15 962
Immobilisations incorporelles		28	30
Incitatif à la location du bailleur		159	165
Placements		3 000	3 000
Total des actifs non courants		340 228	344 359
Total de l'actif		378 996	378 967

État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière (suite)

au 30 juin 2025

(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2025	31 mars 2025
	Notes (non audités)	(audités)
	\$	\$
Passif		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs	2 136	2 424
Avantages du personnel	948	1 440
Retenues de garantie	189	188
Produits différés	1 895	1 864
Emprunts à payer	400	400
Obligations à payer	7 675	7 675
Passif associé aux contrats de location	233	211
Financement public reporté	4 975	4 988
Total des passifs courants	18 451	19 190
Passifs non courants		
Produits différés	571	609
Emprunts à payer	8 267	8 367
Obligations à payer	12 491	12 491
Passif associé aux contrats de location	129	193
Financement public reporté	106 025	107 258
Avantages du personnel	7 405	7 284
Total des passifs non courants	134 888	136 202
Capitaux propres		
Capital social – deux actions sans valeur nominale	-	-
Bénéfices non distribués	225 581	223 440
Cumul des autres éléments du résultat global	76	135
Total des capitaux propres	225 657	223 575
Total des capitaux propres et du passif	378 996	378 967

État intermédiaire consolidé condense non audité du résultat global

pour les trois mois se terminant le 30 juin 2025

(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2025 (non audités)	30 juin 2024 * (non audités)
	\$	\$
Produits		
Péages et services	10 185	9 226
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	1 987	2 056
Contrats de location et permis	763	805
Intérêts	332	296
(Pertes) Gains de placements	(15)	16
Autres	88	72
Total des produits	13 340	12 471
Charges		
Fonctionnement	2 650	2 572
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 808	1 817
Entretien	3 659	3 626
Agence des services frontaliers du Canada et Agence canadienne d'inspection des aliments	2 111	2 086
Administration	1 817	1 789
Financement supplémentaire des charge d'exploitation de la CPVM	-	93
Total des charges	12 045	11 983
Résultat d'exploitation avant le financement public	1 295	488
Financement gouvernemental		
Amortissement du financement d'immobilisations différé	1 246	1 033
Financement gouvernemental lié aux charges	-	184
Total du financement gouvernemental	1 246	1 217
Éléments hors exploitation		
Charges d'intérêts	(400)	(521)
Total du résultat hors exploitation	(400)	(521)
Résultat net	2 141	1 184

État intermédiaire consolidé condense non audité du résultat global (suite)

pour les trois mois se terminant le 30 juin 2025

(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2025 (non audités)	30 juin 2024 * (non audités)
	\$	\$
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui pourraient être reclassés ultérieurement en résultat net (perte nette)		
(Perte) Gain de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	(74)	45
Perte (profit) cumulé(e) reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	15	(16)
Total des autres éléments du résultat global	(59)	29
Total du résultat global de la période	2 082	1 213

* Afin de fournir des informations plus pertinentes sur les dépenses fonctionnelles de la société, les chiffres comparatifs relatifs aux opérations, à la maintenance, à l'ASFC/ACIA et à l'administration ont été mis à jour. Ce changement de classification reflète une représentation plus précise et plus utile de la manière dont le personnel participe aux différentes fonctions de l'organisation.

État intermédiaire consolidé condense non audité des capitaux propres

pour les trois mois se terminant le 30 juin 2024

(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 2024	216 900	(37)	216 863
<i>Total du bénéfice global</i>			
Résultat net	1 184	-	1 184
<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	-	(16)	(16)
Total des autres éléments du résultat global	-	29	29
Total du résultat global	1 184	29	1 213
Solde au 30 juin 2024	218 084	(8)	218 076
Solde au 1er avril 2025	223 440	135	223 575
<i>Total du bénéfice global</i>			
Résultat net	2 141	-	2 141
<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	-	(74)	(74)
Perte cumulée reclassée en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	15	15
Total des autres éléments du résultat global	-	(59)	(59)
Total du résultat global	2 141	(59)	2 082
Solde au 30 juin 2025	225 581	76	225 657

État intermédiaire consolidé condense non audité des flux de trésorerie

pour les trois mois se terminant le 30 juin 2024

(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2025 (non audités)	30 juin 2024 (non audités)
	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		
(Perte nette) bénéfice net	2 141	1 184
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :		
Amortissement du financement d'immobilisations différé	(1 246)	(1 033)
Amortissement des immobilisations corporelles	4 143	4 276
Amortissement des immobilisations incorporelles	3	1
Amortissement des immeubles de placement	169	169
(Gain) Perte à la cession d'actifs	15	(16)
Variation des avantages du personnel	(371)	(337)
	4 854	4 244
Variations du fonds de roulement :		
Clients et autres débiteurs	764	(96)
Incitatif à la location du bailleur	6	3
Charges payées d'avance	201	2
Fournisseurs et autres créditeurs	(288)	2 537
Retenues de garantie	1	82
Produits différés	(7)	(92)
	677	2 436
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	5 531	6 680
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Paiements au titre d'immobilisations corporelles	(189)	(4 355)
Financement public lié aux acquisitions d'immobilisations corporelles reçu	-	3 952
Paiements au titre d'immobilisations incorporelles	(1)	-
Produit de la vente de placements	1 102	68
Achats de placements	(1 241)	(4 032)
Flux de trésorerie nets affectés des activités d'investissement	(329)	(4 367)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Remboursement d'emprunts	(100)	(100)
Remboursement du passif associé aux contrats de location	(42)	(39)
Flux de trésorerie nets affectés des activités de financement	(142)	(139)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	5 060	2 174
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	11 629	11 397
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	16 689	13 571

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. 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 SSMBA), 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 2025. 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 2025.

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.

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, mais 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.

4. Utilisation de jugements et d'estimations

La préparation des états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités en conformité avec les normes IFRS oblige la direction à émettre des jugements, à faire des estimations et à formuler des hypothèses sur les valeurs comptables des actifs et des passifs pouvant avoir une incidence importante sur les montants comptabilisés dans les états financiers consolidés. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Lorsque c'est le cas, l'incidence est comptabilisée dans des trimestres subséquents. Les jugements et estimations d'importance au 30 juin 2025 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 2025.

5. Modifications futures des méthodes comptables

Au cours du trimestre, il n'y a aucune émission de nouvelles normes ou de nouveaux amendements par l'International Accounting Standards Board (IASB) qui aurait eu une incidence future sur la Société, sauf ceux communiqués dans la note 4 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2025.

6. Immobilisations corporelles

Coûts	Terrain \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel \$	Actifs au titre du droit de liorations			Projets en cours \$	Total \$
				Bâtiment \$	ilisation \$	mmeubles \$		
Solde au 1er avril 2024	14 967	277 318	37 539	144 706	1 521	36 042	1 302	513 395
Ajouts	115	1 071	2 537	255	5	249	14 283	18 515
Cessions	-	(3 718)	(328)	(210)	-	-	-	(4 256)
Transferts	24	14 297	-	(24)	-	146	(14 443)	-
Solde au 31 mars 2025	15 106	288 968	39 748	144 727	1 526	36 437	1 142	527 654
Ajouts	-	26	56	5	-	15	87	189
Cessions	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	-	-	-	-	-	-	-	-
Solde au 30 juin 2025	15 106	288 994	39 804	144 732	1 526	36 452	1 229	527 843

Cumulé amortissement	Terrain \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel \$	Actifs au titre du droit de liorations			Projets en cours \$	Total \$
				Bâtiment \$	ilisation \$	mmeubles \$		
Solde au 1er avril 2024	-	108 355	18 289	44 002	1 008	17 560	-	189 214
Éliminé à la cession d'actifs	-	(3 334)	(328)	(210)	-	-	-	(3 872)
Amortissement	-	8 915	2 612	3 895	189	1 499	-	17 110
Solde au 31 mars 2025	-	113 936	20 573	47 687	1 197	19 059	-	202 452
Éliminé à la cession d'actifs	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortissement	-	2 067	680	970	47	379	-	4 143
Solde au 30 juin 2025	-	116 003	21 253	48 657	1 244	19 438	-	206 595
Valeur comptable nette 30 juin 2025	15 106	172 991	18 551	96 075	282	17 014	1 229	321 248
Valeur comptable nette 31 mars 2025	15 106	175 032	19 175	97 040	329	17 378	1 142	325 202

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 (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 catégories sont décrites ci-après :

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

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

Au 30 juin	2025		
	Juste valeur \$	Coût \$	Niveau
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	18 264	18 264	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Placements - coût amorti	4 373	4 373	Niveau 2
Emprunts à payer	8 667	8 667	Niveau 2
Obligations à payer	21 527	20 166	Niveau 2
Au 31 mars	2025		
	Juste valeur \$	Coût \$	Niveau
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	18 199	18 199	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Placements - coût amorti	4 373	4 373	Niveau 2
Emprunts à payer	8 767	8 767	Niveau 2
Obligations à payer	21 392	20 166	Niveau 2