



FEDERAL BRIDGE CORPORATION
SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX

RAPPORT FINANCIER TRIMESTRIEL

3^{ième} TRIMESTRE (T3) — NON AUDITÉ

**Pour la période de neuf mois se terminant le
31 décembre 2024**

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	10
4.3	Présentation de l'information sur l'utilisation des crédits.....	11
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	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 activités et les projets principaux 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 2024. 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 SPFL soient substantiellement différents des résultats ou des réalisations 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 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.

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 et des charges comptabilisés de façon centralisée, chaque pont étant considéré comme un secteur distinct;
- 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.

Bien que les volumes de trafic passager aient presque atteint un plateau sur la plupart des ponts internationaux, la Société demeure au fait des facteurs politiques, économiques et autres qui peuvent avoir une incidence sur les volumes de trafic. Bon nombre de ces facteurs influent également sur le trafic commercial dans l'ensemble du portefeuille, compte tenu du fait que l'ajout d'éléments concurrentiels à d'autres ponts entraîne une fluctuation du trafic.. Grâce à l'analyse attentive des facteurs déterminants du trafic à chaque passage frontalier, la SPFL continue à effectuer un suivi et à évaluer la fluctuation du trafic tandis qu'elle travaille à reconstituer ses réserves de capitaux afin d'assurer la longévité de ses ponts et des infrastructures connexes.

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. Au cours du présent exercice, la SPFL reçoit des crédits parlementaires, en tout ou en partie, pour des travaux de pavage et de réfection au

pont Blue Water, pour l'installation d'une gaine de protection sur les haubans et le pavage de la chaussée d'accès au pont canadien de Lansdowne, et pour divers projets d'immobilisations, d'infrastructure et de l'équipement à différents emplacements. Les grands projets de construction comprenaient notamment ce qui suit :

- a) **Cornwall** — De nombreuses améliorations à l'infrastructure de l'immeuble ont lieu à l'exercice en cours. De plus, de l'éclairage est installé sur le trottoir piétonnier du pont du chenal nord. Les travaux ont commencé au cours du présent trimestre et se termineront au prochain exercice. Par ailleurs, d'importants travaux sont prévus pour assurer la longévité du pont du chenal sud. Et les études sur les exigences relatives à l'entretien des principaux éléments et des voies d'accès du pont se poursuivent.
- b) **Lansdowne** — Des travaux ont été entrepris au deuxième trimestre afin d'assurer la longévité des haubans du pont international des Mille-Îles, en plus du remplacement d'éléments structurels essentiels du pont. Une grande partie des travaux a été effectuée au deuxième et au troisième trimestres. L'achèvement de ce projet est prévu au prochain exercice financier.
- c) **Point Edward** — Les travaux de réfection de la deuxième travée du pont Blue Water se sont déroulés aux deux premiers trimestres et étaient terminés au début du troisième trimestre.
- d) **Sault Ste. Marie** — Aucun projet de construction d'importance au cours des trois premiers trimestres.

2.3 Changements importants

En décembre 2024, sur la recommandation du ministre des Transports, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil a approuvé la nomination de M. Richard Talvitie, de Sault Ste. Marie, en Ontario, à titre d'administrateur de la SPFL. M. Talvitie occupera le dernier poste au conseil d'administration, qui est vacant depuis décembre 2021. M. Talvitie a déjà été membre du conseil d'administration de la SPFL et des organismes qui l'ont précédée, et son arrivée, grâce à laquelle le conseil d'administration est complet, est très bien accueillie par la Société.

En juin 2024, sur recommandation du Conseil du Trésor et du ministre des Transports, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil a procédé au transfert de la gestion de certains biens immobiliers fédéraux du ministre des Transports à la Société, et ce, sans contrepartie financière. Les terrains en question sont liés au site des installations de péage de la Corporation du pont international de la voie maritime (CPIVM) et du Pont du chenal nord. Ils étaient utilisés antérieurement à des fins d'exploitation dans le cadre d'un protocole d'entente établi entre Transports Canada et la Société.

Aucun autre changement important et notable n'a été apporté au cours de la période de neuf mois se terminant le 31 décembre 2024 en ce qui concerne les activités, le personnel et les programmes de la SPFL.

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 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, comparativement aux niveaux

pré-pandémiques, 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 stratégies de réduction du déficit.

RISQUES FINANCIERS

Au cours des quatre dernières années et plus, les volumes de trafic ont été nettement inférieurs à ceux précédant la pandémie, sans qu'il y ait une diminution correspondante des dépenses. Ces circonstances font en sorte que les réserves de trésorerie précédentes ont servi à financer les activités. Pour compenser partiellement cette situation, la Société a reçu une combinaison de financement d'immobilisations et d'exploitation limité au cours des dernières années. La direction continue de surveiller de près sa position de trésorerie en n'engageant que des dépenses d'exploitation et des travaux d'immobilisations essentiels. À l'heure actuelle, aucun financement n'a été approuvé au-delà du 31 mars 2025, mais la Société prévoit demander des crédits supplémentaires dans le cadre de son prochain cycle de planification d'entreprise.

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 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 la Couronne atteint un sommet. La combinaison de ces facteurs met à mal les ressources financières de la CPIVM depuis un certain temps. Sans soutien financier, la CPIVM devra réduire considérablement ses activités à un niveau minimal à court terme, tandis que des options sont envisagées collectivement avec chaque propriétaire. La Société continue de collaborer de manière proactive avec ses partenaires et ses parties prenantes en vue d'établir une stratégie à long terme pour la CPIVM qui sera mutuellement profitable pour cette dernière et ses collectivités d'accueil.

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

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} juin 2024 au pont des Mille-Îles, le 1^{er} avril et le 1^{er} octobre 2024 au pont de Sault Ste Marie et le 1^{er} avril 2024 au pont de Cornwall. Les droits pour le pont de Sault Ste. Marie peuvent être augmentés tous les six mois.

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 à Cornwall, puisqu'un péage non concurrentiel nuirait encore davantage à la viabilité financière de ces installations.

RISQUES LIÉS AUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, SOCIAUX ET DE GOUVERNANCE ET AU CLIMAT

La SPFL s'engage résolument à atténuer les répercussions de ses activités sur l'environnement aux ponts internationaux, à garantir une résilience financière à long terme et à respecter ses obligations envers ses employés, ses parties prenantes et les collectivités d'accueil. Au cours de l'exercice 2023-2024, la SPFL a officiellement mis en place un cadre sur les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) pour ses activités aux ponts internationaux, et établi l'année de référence pour l'inventaire des émissions de carbone. Au cours des deux prochains exercices, la Société terminera son analyse, ce qui comprend la définition de jalons officiels pour l'atteinte de ses objectifs de réduction des émissions de carbone.

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.

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 les trois mois terminant			Pour les neuf mois terminant		
	31 déc 2024 (non audités)	31 déc 2023 (non audités)	Écart	31 déc 2024 (non audités)	31 déc 2023 (non audités)	Écart
Péages	9 332	8 015	1 317	28 751	24 777	3 974
Pont international des Mille-Îles	1 868	1 730	138	6 563	6 372	191
Contrats de location et permis	1 243	1 119	124	3 275	2 851	424
Intérêts	415	254	161	968	636	332
Gain sur investissement	(9)	33	(42)	35	142	(107)
Autres	292	83	209	523	328	195
Total des produits	13 141	11 234	1 907	40 115	35 106	5 009
Financement public	1 296	1 324	(28)	3 599	3 441	158

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 troisième trimestre de l'exercice 2024-2025, les volumes totaux de trafic passager ont augmenté de 6 % et ceux du trafic commercial ont augmenté de 18 % par rapport au troisième trimestre de 2023-2024. Le volume de trafic commercial par pont est passé d'une baisse de 5 % à une hausse de 28 %, tandis que le trafic passager par pont est passé d'une hausse de 2 % à une hausse de 12 %. Depuis le début de l'exercice, les volumes totaux de trafic commercial ont augmenté de 14 % et ceux du trafic passager ont augmenté de 7 %.

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 continuent d'être perturbées par un retour des volumes de trafic passager plus long que prévu à ces endroits. 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 75 % des voyageurs exemptés de péage qui dépendent du pont d'avoir accès aux fournisseurs de produits et services essentiels. Au troisième trimestre, les volumes de trafic passager payant ont respectivement augmenté de 10 % et 12 % par rapport à l'exercice précédent (13 % et 8 % respectivement, depuis le début de l'exercice), et les volumes de trafic commercial ont augmenté de 5 % et diminué de 5 % respectivement (une augmentation de 2 % et une diminution de 4 % respectivement, depuis le début de l'exercice). Les volumes de trafic passager continuent d'être respectivement inférieurs de 17 % et de 10 % par rapport aux volumes antérieurs à la pandémie (27 % et 17 % respectivement depuis le début de l'exercice à l'exercice dernier).

Au pont international des Mille-Îles, le trafic commercial représente habituellement environ 20 % des passages. Au troisième trimestre, le trafic passager a augmenté de 4 % par rapport à l'exercice précédent (4 % depuis le début de l'exercice), et le trafic commercial a aussi augmenté de 4 % (2 % depuis le début de l'exercice).

De façon générale, le pont Blue Water a toujours été le deuxième pont commercial le plus fréquenté au Canada. Cependant, au cours de l'exercice, en vue des grands progrès effectués, il pourrait devenir le pont commercial le plus fréquenté du Canada. En fait, ce fut la première fois, au mois de novembre 2024 (mis à part le mois de février 2022, durant lequel des passages concurrents ont été bloqués) que le pont Blue Water a connu le nombre de passages commerciaux le plus élevé au pays. Au cours du troisième trimestre, le trafic commercial a augmenté de 28 % par rapport à l'exercice précédent (22 % depuis le début de l'exercice). De son côté, même si le volume du trafic passager a

augmenté de 2 % (6 % depuis le début de l'exercice) par rapport à l'exercice précédent, il ne représente tout de même que 71 % des volumes antérieurs à la pandémie (66 % depuis le début de l'exercice à l'exercice précédent).

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

Le taux de change au troisième trimestre de 2024-2025 s'est élevé à 1,40 en moyenne pour 1 \$ US, comparativement à 1,36 pour 1 \$ US au troisième trimestre de 2023-2024. La SPFL examine la parité des taux de change à ses ponts pour s'assurer que les taux sont équitables dans les deux devises, et elle peut rajuster les taux afin de minimiser toute perte de devises sur les produits tirés du péage.

Modification des droits de péage

Les droits de péage ont été modifiés le 1^{er} avril et le 1^{er} octobre 2024 au pont de Sault Ste. Marie, le 1^{er} avril 2024 au pont de Cornwall, le 1^{er} juin 2024 au pont des Mille-Îles et le 1^{er} avril 2023 au pont de Point Edward.

Contrats de location et permis — 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 sur le prix des articles vendus. En général, l'augmentation des volumes de passagers entraîne une augmentation des produits des loyers conditionnels pour les boutiques hors taxes.

Intérêts, gains de placements et autres — Une augmentation des investissements entraîne une augmentation des produits d'intérêt. De plus, la conversion relative au taux de change dans les écritures de l'état de la situation financière comptabilisées en dollars américains a procuré un gain de 0,2 M\$ (inclus dans les autres produits). Cela s'explique par la différence de taux de change au 31 décembre 2024, comparativement au 31 mars 2024.

Financement public — Le financement public comptabilisé dans les produits consiste en l'amortissement du financement d'immobilisations reporté d'un montant de 1,0 M\$ au troisième trimestre de 2024-2025 (1,0 M\$ au troisième trimestre de 2023-2024), et de 0,2 M\$ au troisième trimestre de 2024-2025 lié à l'exploitation de la Corporation du pont international de la voie maritime (0,3 M\$ au troisième trimestre de 2023-2024). Depuis le début de l'exercice, l'amortissement du financement d'immobilisations reporté et le financement public pour les activités sont respectivement de 3,1 M\$ et 0,5 M\$ (2,9 M\$ et 0,5 M\$ respectivement en 2023-2024). 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 2024 (non audités)	31 déc 2023 (non audités)	Écart	31 déc 2024 (non audités)	31 déc 2023 (non audités)	Écart
Fonctionnement	2 522	2 489	33	7 446	7 231	215
Pont international des Mille-Îles	1 764	1 567	197	5 498	5 023	475
Entretien	3 538	3 702	(164)	10 797	10 790	7
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	2 113	2 121	(8)	6 204	5 973	231
Administration	1 974	1 926	48	5 692	5 462	230
Financement supplémentaire des charges	122	150	(28)	235	253	(18)
Total des charges	12 033	11 955	78	35 872	34 732	1 140
Charges d'intérêts	462	581	(119)	1 451	1 803	(352)

Traditionnellement, la SPFL comptabilise 50 % des produits et des charges de la Corporation du pont international de la voie maritime, conformément aux accords internationaux. Depuis l'exercice 2020-2021, il y a eu des déficits d'exploitation à cet emplacement. En 2023-2024 et 2024-25, la totalité du déficit, dont la part résiduelle de 50 % du déficit appartenant au partenaire, est actuellement financée par le gouvernement du Canada. Par conséquent, la part du déficit appartenant au partenaire 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.

Exploitation — Les charges d'exploitation sont liées aux produits tirés du péage, à la sécurité et à la gestion du trafic. Au troisième trimestre, il n'y a pas d'écart notable. Depuis le début de l'exercice, l'augmentation est attribuable en partie à l'augmentation des salaires et des avantages sociaux en raison des besoins d'exploitation, des frais bancaires pour la perception des produits issus des péages provenant de sources électroniques et des frais d'entretien pour les nouveaux systèmes de péage.

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 variations de la valeur relative du dollar canadien par rapport au dollar américain et une plus grande équipe d'entretien qui a effectué davantage de travaux ont occasionné des charges plus élevées au présent exercice.

Entretien — Les charges liées à l'entretien ont trait à l'entretien, à la maintenance et à la réparation des actifs de la SPFL. Pour le troisième trimestre, l'amortissement est inférieur de 0,2 M\$ en raison d'une révision de la durée de vie utile. Depuis le début de l'exercice, l'amortissement est inférieur de 0,4 M\$ et a été compensé par une augmentation des coûts d'entretien, en particulier à la Corporation du pont international de la voie maritime, qui a élargi son équipe d'entretien.

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 ce, même si elle ne tire aucun produit de ces installations et services. Au troisième trimestre, il n'y a pas d'écart notable. Depuis le début de l'exercice, il y a une augmentation des charges pour l'entretien des installations ainsi qu'une augmentation des besoins en personnel pour effectuer l'entretien, ce qui se traduit par une hausse des dépenses.

Administration — Les charges administratives sont liées à la gestion et à la supervision des activités de chacun des ponts et de la Société. Au troisième trimestre, il n'y a pas d'écart notable. Depuis le début de l'exercice, l'augmentation est en grande partie attribuable à la rotation des postes administratifs au cours de l'année précédente.

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 2024 (Non audités)	31 mars 2024 (Audités)	Écart
Actif			
Actifs financiers	37 028	24 026	13,002
Actifs non financiers	344 571	342 529	2,042
Total de l'actif	381 599	366 555	15 044
Passif			
Passifs courants	17 956	16 854	1 102
Passifs non courants	140 311	132 838	7,473
Total du passif	158 267	149 692	8,575
Total des capitaux propres	223 332	216 863	6 469

Actifs financiers — Les actifs financiers comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les placements et les clients et autres débiteurs. Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation s'élèvent à 16,5 M\$, avant la prise en compte des variations du fonds de roulement. La variation du fonds de roulement génère 1,4 M\$ supplémentaire. De ce montant, 4,0 M\$ ont été utilisés pour payer la portion du capital des titres de créance. Les réserves de capitaux sont actuellement reconstituées pour financer de grands projets de réparation et de réfection des infrastructures vieillissantes de la SPFL à venir.

Actifs non financiers — Les éléments d'actifs non financiers se composent principalement d'immobilisations corporelles et d'immeubles de placement, ainsi que des charges payées d'avance, d'immobilisations incorporelles et d'incitatives à la location du bailleur. L'acquisition d'immobilisations corporelles s'élève à 16,2 M\$ et les charges d'amortissement à 13,3 M\$.

Passifs courants — La portion actuelle des obligations à payer a augmenté de 0,2 M\$ à mesure que les versements de capital se poursuivent. De plus, la portion actuelle du financement public reporté a augmenté de 0,6 M\$ alors que les projets d'immobilisations financés au pont Blue Water ont été achevés pendant l'année en cours et mis en service.

Passif à long terme — Le financement public reporté a diminué de 11,5 M\$, ce qui comprend le montant net de nouveau financement, compensé par le financement amorti à titre de produits. Les obligations et les emprunts à payer ont diminué de 4,0 M\$ à mesure que les paiements du capital d'emprunt ont été effectués. Les coûts de service courants liés aux avantages postérieurs à l'emploi ont entraîné une augmentation de 0,3 M\$ du passif lié aux avantages sociaux des employés.

4.2 Rendement financier par rapport au plan d'entreprise

Le plan d'entreprise des exercices de 2024-25 à 2028-2029 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 2024-2025.

Produits et financement public (en milliers de dollars)

	31 décembre 2024 (9 mois)	Plan d'entreprise (12 mois)	Pourcentage
Péages	28 751	31 153	92%
Pont international des Mille-Îles	6 653	8 226	81%
Contrats de locations et permis	3 275	3 902	84%
Intérêts	968	407	238%
Autres	558	640	87%
Total des produits	40 205	44 328	91%
Financement public	3 599	5 417	66%

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

	31 décembre 2024 (9 mois)	Plan d'entreprise (12 mois)	Pourcentage
Fonctionnement	4 760	7 691	62%
Pont international des Mille-Îles	4 339	6 756	64%
Entretien	5 045	7 362	69%
Activités de l'ASFC et de l'ACIA	3 110	4 318	72%
Administration	5 096	7 972	64%
Financement supplémentaire de charges d'exploitation de la CPIVM	235	510	46%
Amortissement	13 287	18 793	71%
Total des charges	35 872	53 402	67%
Charges d'intérêts	1 451	1 962	74%

La Société suit de très près ses charges afin de s'assurer que des fonds soient disponibles en cas d'imprévus. Les charges des différents services représentent actuellement de 46 % à 72 % 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 sont habituellement plus élevés au cours des six premiers mois de l'exercice financier.

L'exercice 2024-2025 a été une bonne année pour le PBW, les volumes de trafic commercial étant anormalement plus élevés que d'habitude. Il s'agit d'une corrélation directe temporaire avec une décision portant sur une tarification importante prise par un grand pont concurrent. Toutefois, cette tendance à la hausse est probablement de courte durée.

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

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 des trois premiers trimestres en crédits aux fins de l'exploitation et 15,2 M\$ aux fins d'investissements. 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 couvrir 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 n° 2 de 2023-2024* adoptée par la Chambre des communes le 22 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\$ au cours des trois premiers trimestres en crédits aux fins de l'exploitation et 5,6 M\$ aux fins d'investissements.

5.0 ÉTATS FINANCIERS INTERMÉDIAIRES CONSOLIDÉS CONDENSÉS NON AUDITÉS DE LA SPFL

Pour la période de neuf mois se terminant le 31 décembre 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 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

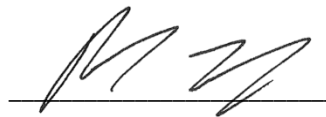
La direction de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités conformément à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Conseil du Trésor 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 auditée que lui communique sa filiale en propriété exclusive la Corporation du pont international de la voie maritime Ltée, et à l'information financière non auditée provenant de ses partenaires internationaux. L'information financière que lui 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
23 janvier 2025

5.2 État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière

au 31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

		31 décembre 2024	31 mars 2024
	Notes	(non audités)	(audités)
		\$	\$
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		21 325	11 397
Placements		10 816	9 757
Clients et autres débiteurs		2 887	2 872
Charges payées d'avance		661	1 579
Total des actifs courants		35 689	25 605
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	6	327 606	324 181
Immeubles de placement		16 124	16 595
Immobilisations incorporelles		10	15
Incitatif à la location du bailleur		170	159
Placements		2 000	-
Total des actifs non courants		345 910	340 950
Total de l'actif		381 599	366 555
Passif			
Passifs courants			
Fournisseurs et autres créditeurs		1 928	1 726
Avantages du personnel		990	1 319
Retenues de garantie		297	-
Produits différés		2 005	1 905
Emprunts à payer		400	400
Obligations à payer		7 429	7 191
Passif associé aux contrats de location		228	203
Financement public reporté		4 679	4 110
Total des passifs courants		17 956	16 854
Passifs non courants			
Produits différés		647	760
Emprunts à payer		8 467	8 767
Obligations à payer		16 393	20 166
Passif associé aux contrats de location		234	420
Financement public reporté		107 615	96 104
Avantages du personnel		6 955	6 621
Total des passifs non courants		140 311	132 838
Capitaux propres			
Capital social – deux actions sans valeur nominale		-	-
Bénéfices non distribués		223 291	216 900
Cumul des autres éléments du résultat global		41	(37)
Total des capitaux propres		223 332	216 863
Total des capitaux propres et du passif		381 599	366 555

5.3 État intermédiaire consolidé condensé non audité du résultat global

pour les trois et neuf mois se terminant le 31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Neuf mois se terminant le	
	31 décembre	31 décembre	31 décembre	31 décembre
	2024	2023	2024	2023
	(non audités)	(non audités)	(non audités)	(non audités)
	\$	\$		
Produits				
Péages et services	9 332	8 015	28 751	24 777
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	1 868	1 730	6 563	6 372
Contrats de location et permis	1 243	1 119	3 275	2 851
Intérêts	415	254	968	636
Gains de placements	(9)	33	35	142
Autres	292	83	523	328
Total des produits	13 141	11 234	40 115	35 106
Charges				
Fonctionnement	2 522	2 489	7 446	7 231
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 764	1 567	5 498	5 023
Entretien	3 538	3 702	10 797	10 790
Agence des services frontaliers du Canada et Agence canadienne d'inspection des aliments	2 113	2 121	6 204	5 973
Administration	1 974	1 926	5 692	5 462
Financement supplémentaire des charges d'exploitation de la CPIVM	122	150	235	253
Total des charges	12 033	11 955	35 872	34 732
Résultat (perte) d'exploitation avant le financement public	1 108	(721)	4 243	374
Financement gouvernemental				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	1 052	1,024	3 129	2,935
Financement gouvernemental lié aux charges	244	300	470	506
Total du financement gouvernemental	1 296	1 324	3 599	3 441
Éléments hors exploitation				
Charges d'intérêts	(462)	(581)	(1 451)	(1 803)
Total du résultat hors exploitation	(462)	(581)	(1 451)	(1 803)
Résultat net	1 942	22	6 391	2 012
Autres éléments du résultat global				
Éléments qui pourraient être reclassés ultérieurement en résultat net				
Gain de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	6	78	113	111
Perte (profit) cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	9	(33)	(35)	(142)
Total des autres éléments du résultat global	15	45	78	(31)
Total du résultat global de la période	1 957	67	6 469	1 981

5.4 État intermédiaire consolidé condensé non audité des capitaux propres

pour les neuf mois se terminant le 31 décembre 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 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>			
Gain de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	111	111
Profit cumulé reclassé 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
Solde au 1er avril 2024	216 900	(37)	216 863
<i>Total du bénéfice global</i>			
Résultat net	6,391	-	6 391
<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	-	113	113
Profit cumulée reclassée en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	(35)	(35)
Total des autres éléments du résultat global	-	78	78
Total du résultat global	6 391	78	6 469
Solde au 31 décembre 2024	223 291	41	223 332

5.5 État intermédiaire consolidé condensé non audité des flux de trésorerie

pour les neuf mois se terminant le 31 décembre 2024

(en milliers de dollars canadiens)

	Trois mois se terminant le		Six mois se terminant le	
	31 décembre	31 décembre	31 décembre	31 décembre
	2024	2023	2024	2023
	(non audités)	(non audités)	(non audités)	(non audités)
	\$	\$	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation				
Résultat net	1 942	22	6 391	2 012
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :				
Amortissement du financement d'immobilisations différé	(1 052)	(1 024)	(3 129)	(2 935)
Amortissement des immobilisations corporelles	4 212	4 432	12 774	13 250
Amortissement des immobilisations incorporelles	2	6	5	17
Amortissement des immeubles de placement	170	168	508	523
(Gain) Perte à la cession d'actifs	9	(33)	(35)	(142)
Variation des avantages du personnel	9	195	5	225
	5 292	3 766	16 519	12 950
Variations du fonds de roulement :				
Clients et autres débiteurs	294	1 472	(15)	(1 265)
Incitatif à la location du bailleur	5	3	(11)	8
Charges payées d'avance	551	442	918	925
Fournisseurs et autres créditeurs	(2 380)	(1 934)	202	756
Retenues de garantie	(114)	(100)	297	(98)
Produits différés	33	10	(13)	(34)
	(1 611)	(107)	1 378	292
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	3 681	3 659	17 897	13 242
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement				
Paievements au titre d'immobilisations corporelles	(3 727)	(542)	(16 199)	(6 137)
Paievements au titre d'immeubles de placement	-	-	(37)	-
Paievements au titre d'immobilisations incorporelles	-	-	-	-
Financement public lié aux acquisitions d'immobilisations corporelles reçu	2 796	371	15 209	5 623
Produit de la vente d'immobilisations corporelles	-	-	-	-
Produit de la vente de placements	6 097	2 052	9 907	4 409
Achats de placements	(8 799)	(3 141)	(12 853)	(7 388)
Flux de trésorerie nets provenant (affectés) des activités d'investissement	(3 633)	(1 260)	(3 973)	(3 493)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement				
Remboursement d'emprunts	(100)	(100)	(300)	(300)
Remboursement des obligations	-	-	(3 535)	(3 313)
Remboursement du passif associé aux contrats de location	(60)	(58)	(161)	(187)
Flux de trésorerie nets affectés des activités de financement	(160)	(158)	(3 996)	(3 800)
Augmentation (Diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(112)	2 241	9 928	5 949
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	21 437	11 216	11 397	7 508
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	21 325	13 457	21 325	13 457

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 2024. 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 2024.

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 31 décembre 2024 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 2024.

5. MODIFICATIONS FUTURES DES MÉTHODES COMPTABLES

Au cours de la période de neuf mois, il n'y a aucune émission de nouvelles normes ou de nouveaux amendements par l'International Accounting Standards Board (IASB) qui pourrait avoir une incidence future sur la Société, sauf ceux communiqués dans la note 5 des états financiers consolidés audités de la Société pour l'exercice se terminant le 31 mars 2024.

IFRS 18 – Présentation et informations à fournir dans les états financiers

Cette nouvelle norme établit les exigences relatives à la présentation et aux informations à fournir dans les états financiers à usage général (états financiers) afin de s'assurer qu'ils fournissent des renseignements pertinents qui représentent fidèlement les actifs, les passifs, les capitaux propres, les produits et les charges d'une entité. Les principales exigences de la norme IFRS 18 comprennent la présentation de nouveaux sous-totaux définis dans l'état des résultats; les informations requises dans les notes complémentaires aux états financiers relatifs aux mesures de rendement définies par la direction et des principes améliorés sur l'agrégation et la désagrégation des renseignements qui s'appliquent aux états financiers et aux notes complémentaires. La norme IFRS 18 remplace la norme IAS 1 intitulée *Présentation des états financiers*. L'application de cette nouvelle norme concerne les exercices commençant le ou après le 1^{er} janvier 2027 ou après cette date, une application hâtive étant cependant permise.

Modifications apportées aux normes IFRS 9 et IFRS 7 relatives à la classification et l'évaluation des instruments financiers

Les normes IFRS 9 *Instruments financiers* and IFRS 7 *Instruments financiers : Informations à fournir* ont été révisées afin de clarifier la classification des actifs financiers par rapports aux questions environnementales, sociales, de gouvernance et d'autres questions semblables, ainsi que de répondre aux préoccupations soulevées au sujet du règlement des passifs au moyen de systèmes de paiement électronique. Les modifications entrent en vigueur pour les périodes de présentation de l'information financière annuelle commençant le 1^{er} janvier 2026 ou après cette date. Une application hâtive est permise.

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Coûts	Terrain \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel \$	Bâtiments \$	Améliorations d'immeubles \$	Actifs au titre du droit d'utilisation \$	Pojets en cours \$	Total \$
Solde au 1er avril 2023	14 908	273 900	36 781	144 703	36 042	1 537	1 765	509 636
Ajouts	59	53	627	-	-	-	5 788	6 527
Cessions	-	(2 659)	(93)	-	-	(16)	-	(2 768)
Transferts	-	6 024	224	3	-	-	(6 251)	-
Solde au 31 mars 2024	14 967	277 318	37 539	144 706	36 042	1 521	1 302	513 395
Ajouts	21	-	945	-	38	-	15 195	16 199
Cessions	-	-	(301)	-	-	-	-	(301)
Transferts	-	-	-	-	146	-	(146)	-
Solde au 31 décembre 2024	14 988	277 318	38 183	144 706	36 226	1 521	16 351	529 293

Cumulé Amortissement	Terrain \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel \$	Bâtiments \$	Améliorations d'immeubles \$	Actifs au titre du droit d'utilisation \$	Pojets en cours \$	Total \$
Solde au 1er avril 2023	-	102 114	15 850	40 018	16 069	821	-	174 872
Éliminé à la cession d'actifs	-	(2 659)	(93)	-	-	-	-	(2 752)
Amortissement	-	8 900	2 532	3 984	1 491	187	-	17 094
Solde au 31 mars 2024	-	108 355	18 289	44 002	17 560	1 008	-	189 214
Éliminé à la cession disposal of assets	-	-	(301)	-	-	-	-	(301)
Transferts	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortissement	-	6 658	1 909	2 945	1 122	140	-	12 774
Solde au 31 décembre 2024	-	115 013	19 897	46 947	18 682	1 148	-	201 687

Valeur comptable nette								
31 décembre 2024	14 988	162 305	18 286	97 759	17 544	373	16 351	327 606
Valeur comptable nette								
31 mars 2024	14 967	168 963	19 250	100 704	18 482	513	1 302	324 181

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 31 décembre		2024	
	Valeur \$	Coût \$	Niveau
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	5 443	5 443	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Placements - coût amorti	7 373	7 373	Niveau 2
Emprunts à payer	8 867	8 867	Niveau 2
Obligations à payer	25 502	23 822	Niveau 2
Au 31 mars		2024	
	Valeur \$	Coût \$	Niveau
Instruments financiers évalués à la juste valeur sur une base régulière			
Placements - la juste valeur par le biais du résultat global	7 586	7 586	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Placements - coût amorti	2 171	2 171	Niveau 2
Emprunts à payer	9 167	9 167	Niveau 2
Obligations à payer	28 627	27 357	Niveau 2