

Rapport financier trimestriel

1^{er} trimestre (T1) – non audité

Pour le trimestre se terminant le 30 juin 2026

Table des matières

Introduction	2
Profil de l'entreprise.....	3
Rapport de gestion	5
États financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL	17

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 les trois mois se terminant le 30 juin 2026. Le présent rapport financier intermédiaire a été préparé conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, 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 Société 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 le siège social est situé à Ottawa. Elle est responsable de veiller aux intérêts fédéraux du Canada pour quatre des treize ponts internationaux de l'Ontario. Elle gère les ponts dans le cadre d'un portefeuille unifié, partageant personnel, expertise et infrastructures, afin de soutenir l'efficacité des activités, le commerce, le tourisme et les relations binationales. La SPFL gère directement le pont Blue Water (PBW) et le Pont international de la voie maritime (PIVM), par l'intermédiaire d'une filiale (la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée [CPIVM]), et assure un rôle de liaison et de surveillance pour les ponts internationaux de Sault Ste. Marie (PISSM) et des Mille-Îles (PIMI). Elle est propriétaire des actifs des ponts canadiens et supervise leurs activités, y compris les accords internationaux, les programmes d'ingénierie et d'inspection et les projets d'immobilisations.

Mandat

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

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

- a) la conception, la construction, l'acquisition, le financement, l'entretien, l'exploitation, la gestion, l'aménagement, la réparation, la démolition ou la reconstruction de ponts ou d'autres structures, installations, travaux ou propriétés connexes, y compris les approches, les servitudes, l'équipement de transmission d'électricité ou de communication, les pipelines intégrés 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; et
- 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 SPFL a adopté une stratégie de gestion de portefeuille pour réaliser son mandat. Les principaux éléments de la stratégie de gestion de portefeuille comprennent ce qui suit :

- les produits et les charges sont consolidés au niveau de l'entreprise, chaque pont étant considéré comme un secteur distinct dans les rapports, et les charges d'exploitation et d'entretien sont exécutées conformément aux pratiques exemplaires normalisées et appliquées à l'ensemble du portefeuille, pour assurer la cohérence, la comparabilité et l'allocation optimale des ressources;
- les excédents générés au-delà des besoins opérationnels sont affectés au réinvestissement dans les immobilisations à l'échelle du portefeuille pour faire progresser les objectifs de politique publique. Ces excédents sont guidés par des plans d'immobilisations intégrés à long terme qui constituent le cadre de référence pour la priorisation des immobilisations et l'établissement du budget annuel; et
- le service à la clientèle est amélioré grâce à des pratiques uniformes qui garantissent des opérations efficaces, fiables et axées sur l'utilisateur.

La mise en place de ce modèle offre une occasion unique de déterminer les gains d'efficacité stratégiques au sein du portefeuille, d'adopter des pratiques exemplaires et

de tirer parti d'une méthodologie uniforme et exhaustive en matière de planification et d'exploitation. Il permet à la Société d'envisager des possibilités plus vastes au niveau du système, tout en maintenant une gestion rigoureuse des actifs individuels.

Changements importants

Au cours du premier trimestre de 2026-2027, le mandat de la présidente du Conseil d'administration a pris fin. Le vice-président agit actuellement à titre de président suppléant en attendant que le gouvernement du Canada nomme une autre personne au poste de présidence.

À la suite d'un examen opérationnel, la SPFL a décidé d'externaliser définitivement les services d'entretien du PBW en juin 2026. Ce changement permet à la SPFL de se concentrer sur son mandat principal, qui comprend l'exploitation, l'entretien et l'intendance de l'infrastructure des ponts internationaux, tout en garantissant la fiabilité et la continuité de la prestation de services à ce poste frontalier grandement fréquenté.

Rapport de gestion

La SPFL est déterminée à renforcer le commerce entre le Canada et les États-Unis grâce à l'excellence de l'infrastructure (fiabilité) et en se fondant sur une approche stratégique responsable en matière de portefeuille (viabilité) et un cadre environnemental, social et de gouvernance (intendance) qui assure la longévité de l'exploitation de ses ponts.

Fiabilité : Maintenir l'état de fonctionnement de l'infrastructure des ponts et prolonger la durée de vie des actifs vieillissants afin de préserver les liens routiers essentiels entre le Canada et les États-Unis

Dans le cadre de l'exécution de son mandat, le portefeuille de ponts internationaux de la SPFL fait face à des pressions liées au vieillissement. Environ 70 % de ses principales structures ont dépassé ou approchent leur durée de vie théorique prévue de 75 ans. Les réparations et l'entretien préventifs sont les meilleurs outils pour permettre la conservation et la longévité de ces actifs. Comme le début de l'exercice représente également le début du printemps et de la période d'entretien et de

construction, le programme d'entretien préventif régulier et les recommandations des rapports d'inspection des ponts ont commencé à être mis en œuvre à tous les ponts.

Au chapitre de l'infrastructure des immobilisations, les travaux suivants ont eu lieu au cours du premier trimestre :

- **Cornwall (PIVM)** : Un programme de modernisation du système électrique est en cours de conception et il doit aussi combler les besoins tout le long du pont.
- **Lansdowne (PIMI)** : Les travaux de préservation afin d'assurer la longévité des câbles porteurs du pont international des Mille-Îles se poursuivent. On s'attend à ce que les travaux liés à un système de déshumidification se poursuivent au cours des deux ou trois prochaines années.
- **Point Edward (PBW)** : Aucun projet de construction d'importance au cours du premier trimestre. Toutefois, un système informatisé de gestion de l'entretien fonctionne depuis avril. Ce système simplifie les activités d'entretien, améliore la planification et la gestion des bons de travail, et renforce la prise de décisions fondée sur des données. Il est aussi question de l'intégration avec d'autres systèmes et de l'amélioration des prévisions et de l'analyse à long terme de l'infrastructure.
- **Sault Ste. Marie (PISSM)** : Comme il n'y a pas eu de projet de construction d'importance au cours du premier trimestre, l'entretien régulier de l'infrastructure s'est poursuivi.

La SPFL est responsable de faciliter la circulation efficace des marchandises et des personnes en veillant à ce que ses ponts et ses infrastructures de soutien demeurent dans un état sécuritaire et fiable. La Société accorde une grande importance à la sûreté, à la sécurité et à la préparation aux situations d'urgence en menant régulièrement des exercices afin d'assurer la résilience et de protéger les employés et les usagers des ponts.

Viabilité : Soutenir et faire croître de manière stratégique l'exploitation du portefeuille de ponts grâce à l'innovation et à la prudence financière afin d'offrir une valeur publique durable

La protection et la prolongation de la durée de vie des ponts internationaux reposent sur une approche de gestion des actifs à long terme sur plusieurs décennies. Comme les revenus sont principalement générés un péage à la fois, la Société doit établir des prévisions à long terme pour s'assurer que les décisions en matière d'entretien et d'investissement prises aujourd'hui ont une incidence optimale sur la longévité des ponts. Cette approche rigoureuse renforce l'engagement de la Société à faire preuve de prudence financière et à prendre des décisions opérationnelles responsables, en veillant à ce que chaque dollar investi soit optimisé pour assurer la sécurité, la fiabilité et la viabilité à long terme.

Résultats trimestriels

La circulation sur les ponts de la SPFL est saisonnière. Le nombre de passages et les produits tirés du péage sont habituellement plus élevés de mai à octobre. La baisse des activités de novembre à avril est attribuable à la diminution du nombre de voyages d'agrément et à la météo moins favorable.

La conjoncture économique au Canada et aux États-Unis a également une incidence sur le trafic international, en particulier sur les volumes de trafic commercial qui génèrent des produits tirés du péage plus élevés et qui sont davantage dictés par les conditions commerciales que par les saisons.

La SPFL engage aussi d'importantes charges d'entretien et de réfection au cours de la période de construction (généralement les trois premiers trimestres de l'exercice). La longueur de cette période peut varier selon les conditions météorologiques, tandis que les charges d'exploitation et d'administration varient peu au fil des saisons.

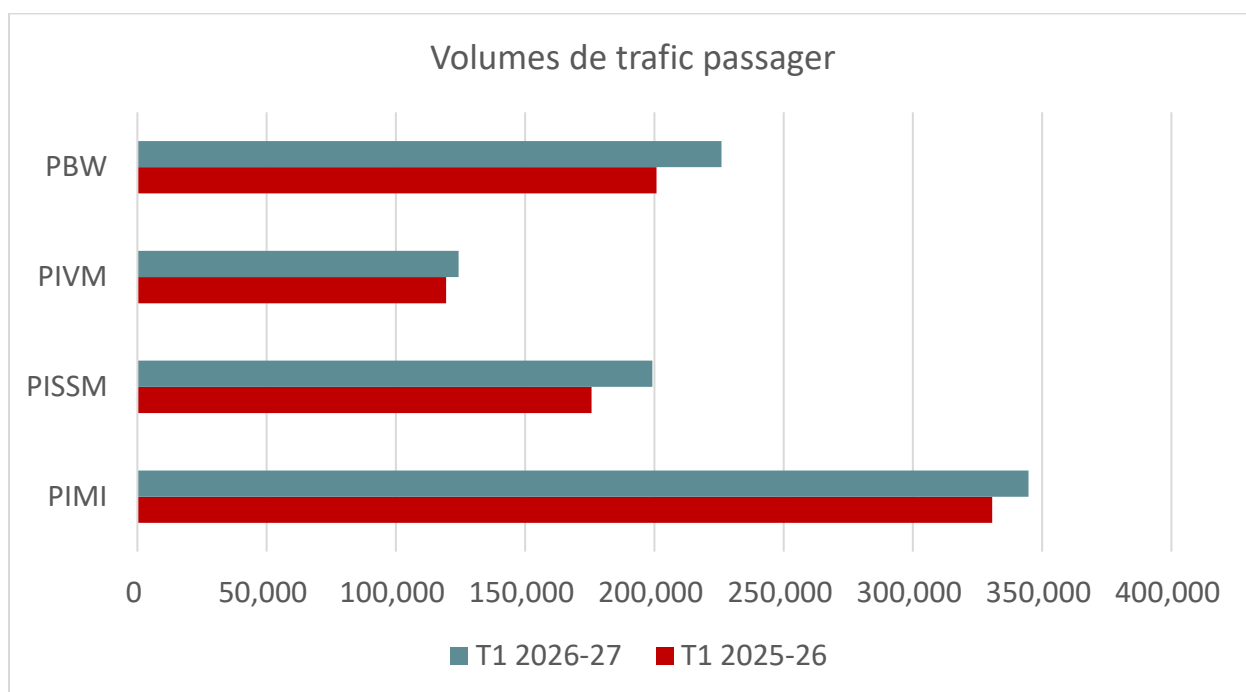
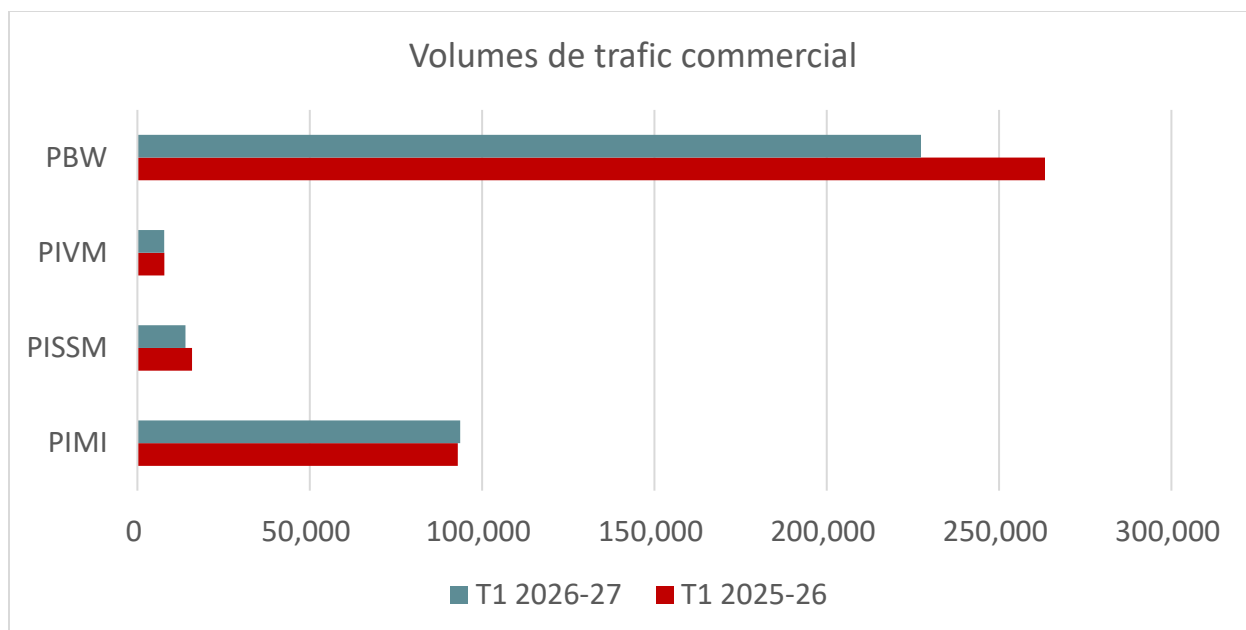
	T1 2026-2027	T1 2025-2026	Écart
Produits	12 915	13 340	(425)
Financement public des activités	46	-	46
Charges ¹	12 969	12 045	(924)
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	5 794	5 531	263
Réduction de la dette	170	142	S.O.

Produits

Les produits tirés du péage représentent environ 90 % des revenus totaux de la SPFL et sont influencés par les volumes, la composition du trafic, les droits de péage, le taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain et d'autres facteurs (comme les facteurs politiques, économiques et régionaux). Les baux et les permis constituent la deuxième source de revenus en importance; comme ils dépendent des activités de vente, la diminution du trafic passager a réduit les produits connexes.

Volumes de trafic : Au cours du premier trimestre de l'exercice 2026-2027, les volumes totaux de trafic commercial ont diminué de 10 % et ceux du trafic passager ont augmenté de 8 % par rapport au premier trimestre de 2025-2026.

¹ Comprend l'amortissement, mais exclut les charges d'intérêts et les autres éléments du résultat global



PBW : De novembre 2024 à avril 2026, le PBW était le poste frontalier commercial le plus fréquenté au Canada. Ses excellentes liaisons routières et son emplacement stratégique soutiennent les routes commerciales nationales. Une stratégie agressive en matière de droits de péage visant à prévenir les effets du nouveau pont international Gordie-Howe a été mise en œuvre par un concurrent dans la région de Windsor et a eu pour conséquence la diminution du trafic commercial au PBW. Le trafic passager dans

la région a diminué plus fortement que dans d'autres régions du Canada en raison des caractéristiques démographiques de la région, mais il a remonté de plus de 12 % au premier trimestre de l'exercice en cours comparativement à l'exercice précédent.

PIVM : Au PIVM, deux millions de passages sans péage sont permis chaque année pour les Autochtones. L'accès limité aux autoroutes et la perte d'entreprises manufacturières régionales expliquent le faible trafic commercial. Le trafic passager et le trafic commercial au cours du présent trimestre sont conformes à ceux de l'exercice précédent.

PISSM : En tant que seul lien routier entre l'Ontario et le Michigan à moins de 1 000 km, le PISSM est essentiel pour les communautés locales et le commerce du nord-ouest de l'Ontario. Il est directement relié aux principaux corridors routiers canadiens et américains. Une légère baisse du trafic commercial, par rapport à l'exercice précédent, a été compensée par une augmentation considérable du trafic passager au premier trimestre.

PIMI : Le PIMI est le principal point de passage commercial de l'est de l'Ontario, soutenu par une excellente communication des autoroutes et des installations douanières modernes. Les volumes de trafic passager proviennent des résidents locaux, du tourisme et des déplacements saisonniers des snowbirds. Comparativement à l'exercice précédent, une hausse du trafic commercial et du trafic passager a été enregistrée au premier trimestre du présent exercice.

Modification des droits de péage : les droits de péage ont été mis à jour le 1^{er} avril 2025 au PBW et au PIVM, le 1^{er} janvier 2026 au PIMI (équivalent en dollars canadiens), et les 1^{er} octobre 2025 et 1^{er} avril 2026 au PISSM.

Taux de change du dollar canadien par rapport au taux de change américain : Le taux de change au premier trimestre du présent exercice et de l'exercice précédent s'est élevé à 1,38 \$ en moyenne pour 1,00 \$ US et il a clôturé à 1,42 \$ en juin 2026. Au cours des trois dernières années, ce taux de change est demeuré constamment élevé, son plus haut niveau en plus de 20 ans, ce qui dissuade les Canadiens d'effectuer régulièrement des déplacements transfrontaliers.

Facteurs politiques et économiques – Tendances : Au cours des dernières années, les droits de douane des deux côtés de la frontière ont réduit les volumes commerciaux (sauf au PBW), et l'incertitude est attribuable à l'avenir de l'Accord Canada–États-Unis–Mexique. Le trafic passager continue d'être touché par la dépréciation du dollar canadien et par la réaction des Canadiens à la situation politique américaine.

Financement public des activités

Dans le cadre de la *Loi de crédits n° 3 pour 2026-2027* adoptée par la Chambre des communes le 8 juin 2026, une somme de 1,0 M\$ a été accordée à la SPFL en vertu du crédit n° 1 pour qu'elle couvre les charges d'exploitation de la CPIVM. De ce montant, la SPFL a utilisé 0,05 million de dollars en crédits pour le premier trimestre. Au cours de l'exercice précédent, dans le cadre de la *Loi de crédits n° 3 pour 2025-2026* adoptée par la Chambre des communes le 9 décembre 2025, une somme de 1,0 M\$ a été accordée à la SPFL en vertu du crédit n° 1 pour qu'elle couvre les charges d'exploitation de la CPIVM. Les crédits n'ont pas été utilisés avant le troisième trimestre de l'exercice précédent.

Charges

L'état consolidé du résultat global présente les charges d'exploitation par poste. Voici une brève explication des postes et des écarts entre le premier trimestre des exercices 2026-2027 et 2025-2026 :

Exploitation : Les charges d'exploitation sont liées à la perception des produits tirés du péage, à la sécurité et à la gestion du trafic. Les charges sont conformes à celles de l'exercice précédent (augmentation de seulement 0,1 million de dollars).

Charges du PIMI : Ces charges représentent la part des charges de la Société selon l'accord international sur le pont des Mille-Îles. Les charges sont conformes à celles de l'exercice précédent (augmentation de seulement 0,1 million de dollars).

Entretien : Les charges d'entretien ont trait à l'entretien, à la maintenance et à la réparation des actifs de la Société. Les charges ont augmenté de 0,7 million de dollars en raison d'un amortissement plus élevé découlant d'une révision de la durée de vie utile de certains actifs, d'un plus grand nombre de travaux d'entretien au PIVM et d'un

coût ponctuel de réorganisation qui sera compensé par des économies à compter du deuxième trimestre.

ASFC et 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. Les charges sont conformes à celles de l'exercice précédent (augmentation de seulement 0,1 million de dollars).

Administration : Les charges administratives sont liées à la gestion et à la supervision des activités de chacun des ponts et de la Société. Les charges sont conformes à celles de l'exercice précédent.

Financement supplémentaire des activités de la CPIVM : En raison de la baisse constante du volume de trafic à cet emplacement, l'exploitation du pont n'est plus viable, et les pertes sont jugées irrécouvrables. Un financement du gouvernement du Canada avait été obtenu pour soutenir les activités de la CPIVM.

Flux de trésorerie et liquidités

La Société surveille de près ses charges pour s'assurer que des fonds sont disponibles en cas d'imprévu. Au 30 juin 2026, les liquidités et les placements totalisaient 47,1 millions de dollars. Bien que les réserves aient augmenté au cours des derniers exercices, on s'attend à ce qu'elles soient mises à rude épreuve au cours des exercices à venir en raison de la diminution prévue des produits tirés du péage (compte tenu du contexte économique et sociopolitique actuel et de l'ouverture en juillet 2026 du pont international Gordie-Howe) ainsi que des réinvestissements dans l'infrastructure des immobilisations. Au cours des cinq prochaines années, la SPFL prévoit d'investir 79 millions de dollars dans des projets d'immobilisations essentiels. Sous réserve de l'obtention d'une source de financement, la Société anticipe des besoins en immobilisations supplémentaires de 100 millions de dollars, voire plus.

Réduction de la dette et notation des obligations

En août 2026, S&P Global Ratings a maintenu les notes d'émetteur à long terme et de dette de premier rang non garantie à A+ avec des perspectives positives. Cette

excellente note de la SPFL continue de s'appuyer sur la réduction de la dette de la SPFL, ses liens avec le gouvernement fédéral et la solidité de ses pratiques de gestion et de gouvernance. Les atouts de la SPFL ont compensé les pressions macroéconomiques et concurrentielles qui pèsent actuellement sur le marché.

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.

Les obligations ont été émises en 2002 pour le refinancement de la dette liée à la construction de la deuxième travée du PBW et la réfection majeure de la première travée. Ces obligations seront entièrement remboursées d'ici juillet 2027. Les paiements sont effectués au cours des deuxième et quatrième trimestres de l'exercice.

Au cours de l'exercice 2021-2022, la SPFL a également obtenu un prêt de 10 millions de dollars pour soutenir les flux de trésorerie pendant la période de reprise après la pandémie. Le prêt est remboursé à raison de 0,1 million de dollars par trimestre.

La Société loue son siège social au 55, rue Metcalfe, à Ottawa, en Ontario. En avril 2026, la SPFL a conclu un nouveau contrat de location pour prolonger le bail du 31 décembre 2026 au 31 décembre 2036. Par conséquent, en avril 2026, la SPFL a comptabilisé une augmentation du passif et des actifs au titre du droit d'utilisation d'un montant de 1 94 \$. De plus, comme la composante locative ne comprend pas les coûts d'exploitation associés aux actifs au titre du droit d'utilisation, un montant supplémentaire de 1 11 \$ doit être payé.

Rendement financier par rapport au plan d'entreprise

Le plan d'entreprise des exercices de 2026-2027 à 2030-2031 de la Société a été autorisé, et le sommaire du plan a été déposé au Parlement. Le tableau suivant donne un aperçu des principales mesures réelles par rapport aux prévisions pour la période de 12 mois du plan d'entreprise de 2026-2027.

	T1 2026-2027	Budget	Pourcentage
Produits	12 915	45 110	29 %
Financement public des activités	46	1 000	5 %
Charges ²	12 949	54 679	24 %
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	5 794	9 705	60 %
Réduction de la dette	170	8 847	2 %

Les produits devraient diminuer à compter du deuxième trimestre, lors de l'ouverture du pont international Gordie-Howe le 27 juillet 2026. Le financement public a été approuvé en juin et sera donc utilisé au cours des prochains trimestres. La SPFL continue de surveiller les charges pour s'assurer qu'elle dispose des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation dont elle a besoin pour respecter l'objectif annuel. La capacité de réduire la dette est toujours moins grande au premier trimestre, car les paiements obligatoires annuels sont effectués aux deuxième et quatrième trimestres.

Intendance : Maintenir la gouvernance responsable, la santé et la mobilisation de la main-d'œuvre et la responsabilité publique pour favoriser un avenir résilient

Gouvernance

La SPFL voit la gouvernance comme la pierre angulaire de son intégrité, de sa sécurité et de son obligation de rendre des comptes, fournissant ainsi les bases pour mener ses activités de façon transparente et éthique, et appuyée par une saine gestion des risques qui protège la valeur à long terme. Ce solide cadre de gouvernance est soutenu par un système exhaustif de gestion des risques de l'entreprise, des contrôles internes rigoureux et un environnement sécurisé en matière de TI et de cybersécurité.

Risque financier—Exploitation : En plus de la baisse du trafic passager et des fluctuations des volumes de trafic commercial, les produits tirés du péage sont encore plus touchés en raison du contrôle limité qu'exerce la SPFL sur les droits de péage, car

² Comprend l'amortissement, mais exclut les charges d'intérêts et les autres éléments du résultat global

la plupart des ponts internationaux sont régis conjointement avec des partenaires américains, ce qui restreint la mise en œuvre de mesures unilatérales pouvant permettre de générer des produits. La SPFL doit également assumer des charges que les propriétaires de ponts américains n'ont pas à engager, comme les charges pour les installations et les services d'entretien qu'elle doit fournir à l'ASFC et à l'ACIA. Le trafic commercial à PBW diminuera encore plus en raison de l'ouverture du pont international Gordie-Howe en juillet 2026, ce qui réduira de 8 millions de dollars par année les produits de la SPFL.

Risque financier—Immobilisations : Des projets d'immobilisations stratégiques doivent être entrepris afin d'améliorer la sécurité, la fiabilité et la longévité des ponts. Les réserves actuelles pour immobilisations sont insuffisantes pour couvrir les coûts des projets d'immobilisations au cours de la prochaine décennie. La Société travaille en étroite collaboration avec Transports Canada pour mettre en place un financement.

Risque financier—CPIVM : D'importants risques financiers pèsent sur la CPIVM en raison d'une diminution importante du trafic passager payant, des volumes de trafic commercial limités, de la valeur du dollar canadien et du contexte sociopolitique actuel. Parallèlement, les passages exemptés de péage par l'État qui sont accordés aux Autochtones demeurent à des niveaux records, tandis que les exigences opérationnelles demeurent inchangées. Ces pressions ont rendu les activités de la CPIVM financièrement non viables, et la Société continue de mobiliser des partenaires et des parties prenantes dans le cadre d'une stratégie à long terme qui appuie la CPIVM et ses collectivités hôtes. Depuis l'exercice 2020-2021, la CPIVM a compté sur le financement fédéral du Canada et des États-Unis pour compenser les pertes de produits.

Contrôles internes rigoureux : Au cours du premier trimestre, la SPFL a octroyé un nouveau contrat de trois ans pour la réalisation d'une série d'audits internes dans le cadre de son plan d'audit interne triennal basé sur les risques. Tous les problèmes importants relevés au cours du cycle triennal précédent ont été réglés par la SPFL. Au cours du nouveau cycle qui commence en juillet 2026, l'accent continuera d'être mis sur l'évaluation de la pertinence et de l'efficacité des contrôles internes.

Environnement sécurisé de TI et de cybersécurité : Au cours du premier trimestre, la SPFL a continué de faire avancer son programme de prévention de la perte de données, qui est axé sur la sensibilisation des employés et le déploiement complet des contrôles.

Main-d'œuvre

Les Canadiens sont en droit de s'attendre à ce que la SPFL accorde la priorité au bien-être de son personnel, des parties prenantes et des collectivités hôtes. À l'interne, la SPFL favorise un milieu de travail hautement performant, inclusif et respectueux fondé sur les valeurs fondamentales que sont le respect des personnes, le respect de la démocratie, l'intégrité, l'intendance et l'excellence. En juin 2026, la SPFL a reconnu ces réalisations lors de sa célébration annuelle en l'honneur des employés.

Réconciliation

La SPFL appuie également l'engagement du gouvernement fédéral concernant la réconciliation avec les peuples autochtones en se fondant sur les principes de la *Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones*. En juin, le personnel au PIVM et les collectivités hôtes ont célébré la Journée des peuples autochtones. Au premier trimestre, la SPFL a entrepris la deuxième phase de son projet de renaturalisation au PBW, 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.

Environnement

La SPFL cherche activement à réduire son empreinte environnementale. Conformément à la Stratégie pour un gouvernement vert du gouvernement du Canada, la SPFL vise à réduire ses émissions de carbone de manière considérable d'ici 2030 et à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Dans son rapport annuel du 31 mars 2026, la SPFL a indiqué avoir terminé l'établissement de mesures et d'objectifs pour qu'elle soit en phase avec les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cet exercice-ci, l'accent sera mis sur l'élaboration de stratégies visant à atteindre ces cibles.

États financiers intermédiaires consolidés condensés non audités de la SPFL

Pour le trimestre se terminant le 30 juin 2026

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
20 août 2026

État intermédiaire consolidé condensé non audité de la situation financière

au 30 juin 2026

(en milliers de dollars canadiens)

		30 juin 2026	31 mars 2026
		Notes(non audités)	(audités)
		\$	\$
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		19 697	16 736
Placements		25 374	22 776
Clients et autres débiteurs		1 076	1 369
Charges payées d'avance		1 604	1 756
Total des actifs courants		47 751	42 637
Actifs non courants			
Immobilisations corporelles	6	309 810	311 949
Immeubles de placement		15 116	15 282
Immobilisations incorporelles		17	19
Incitatif à la location du bailleur		139	144
Placements		2 000	2 000
Total des actifs non courants		327 082	329 394
Total de l'actif		374 833	372 031

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

au 30 juin 2026

(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2026	31 mars 2026
	Notes (non audités)	(audités)
	\$	\$
Passif		
Passifs courants		
Fournisseurs et autres créditeurs	3 278	1 961
Avantages du personnel	1 000	1 179
Produits différés	1 875	1 849
Emprunts à payer	400	400
Obligations à payer	8 192	8 192
Passif associé aux contrats de location	140	188
Financement public reporté	4 917	4 922
Total des passifs courants	19 802	18 691
Passifs non courants		
Produits différés	420	458
Emprunts à payer	7 867	7 967
Obligations à payer	4 299	4 299
Passif associé aux contrats de location	1 930	10
Financement public reporté	101 110	102 338
Avantages du personnel	7 325	7 205
Total des passifs non courants	122 951	122 277
Capitaux propres		
Capital social – deux actions sans valeur nominale	-	-
Bénéfices non distribués	232 118	231 178
Cumul des autres éléments de la perte globale	(38)	(115)
Total des capitaux propres	232 080	231 063
Total des capitaux propres et du passif	374 833	372 031

État intermédiaire consolidé condense non audité du résultat global

pour les trois mois se terminant le 30 juin 2026
(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2026	30 juin 2025
	(non audités)	(non audités)
	\$	\$
Produits		
Péages et services	9 495	10 185
Produits tirés du pont international des Mille-Îles	2 108	1 987
Contrats de location et permis	715	763
Intérêts	347	332
Gains (Pertes) de placements	24	(15)
Autres	226	88
Total des produits	12 915	13 340
Charges		
Fonctionnement	2 762	2 650
Charges liées au pont international des Mille-Îles	1 919	1 808
Entretien	4 313	3 659
Agence des services frontaliers du Canada et Agence canadienne d'inspection des aliments	2 174	2 111
Administration	1 778	1 817
Financement supplémentaire des charge d'exploitation de la CPIVM	23	-
Total des charges	12 969	12 045
Résultat d'exploitation avant le financement public	(54)	1 295

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

pour les trois mois se terminant le 30 juin 2026
(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2026	30 juin 2025
	(non audités)	(non audités)
	\$	\$
Financement gouvernemental		
Amortissement du financement d'immobilisations différé	1 233	1 246
Financement gouvernemental lié aux charges	46	-
Total du financement gouvernemental	1 279	1 246
Éléments hors exploitation		
Charges d'intérêts	(285)	(400)
Total du résultat hors exploitation	(285)	(400)
Résultat net	940	2 141
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui pourraient être reclassés ultérieurement en résultat net		
Gain (perte) de la réévaluation à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	101	(74)
(Gain) perte cumulé(e) reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	(24)	15
Total des autres éléments du résultat global	77	(59)
Total du résultat global de la période	1 017	2 082

État intermédiaire consolidé condense non audité des capitaux propres

pour les trois mois se terminant le 30 juin 2026
(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 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 de la perte globale	-	(59)	(59)
Total du résultat global	2 141	(59)	2 082
Solde au 30 juin 2025	225 581	76	225 657
Solde au 1er avril 2026	231 178	(115)	231 063
<i>Total du bénéfice global</i>			
Résultat net	940	-	940
<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	-	101	101
Gain cumulé reclassé en résultat à la vente de la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global des placements	-	(24)	(24)
Total des autres éléments du résultat global	-	77	77
Total du résultat global	940	77	1 017
Solde au 30 juin 2026	232 118	(38)	232 080

État intermédiaire consolidé condense non audité des flux de trésorerie

pour les trois mois se terminant le 30 juin 2026
(en milliers de dollars canadiens)

	30 juin 2026 (non audités) \$	30 juin 2025 (non audités) \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		
Bénéfice net	940	2 141
Ajustements pour tenir compte des éléments suivants :		
Amortissement du financement d'immobilisations différé	(1 233)	(1 246)
Amortissement des immobilisations corporelles	4 247	4 143
Amortissement des immobilisations incorporelles	2	3
Amortissement des immeubles de placement	166	169
(Gain) Perte à la cession d'actifs	(24)	15
Variation des avantages du personnel	(59)	(371)
	4 039	4 854
Variations du fonds de roulement :		
Clients et autres débiteurs	293	764
Incitatif à la location du bailleur	5	6
Charges payées d'avance	152	201
Fournisseurs et autres créditeurs	1 317	(288)
Retenues de garantie	-	1
Produits différés	(12)	(7)
	1 755	677
Flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation	5 794	5 531
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		
Paielements au titre d'immobilisations corporelles	(166)	(189)
Paielements au titre d'immobilisations incorporelles	-	(1)
Produit de la vente de placements	1 391	1 102
Achats de placements	(3 888)	(1 241)
Flux de trésorerie nets affectés des activités d'investissement	(2 663)	(329)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		
Remboursement d'emprunts	(100)	(100)
Remboursement du passif associé aux contrats de location	(70)	(42)
Flux de trésorerie nets affectés des activités de financement	(170)	(142)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	2 961	5 060
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	16 736	11 629
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	19 697	16 689

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 2026. 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 2026.

3. Tendances saisonnières

La circulation sur les ponts de la SPFL est saisonnière. Le nombre de passages et les produits tirés du péage sont habituellement plus élevés de mai à octobre. La baisse des activités de novembre à avril est attribuable à la diminution du nombre de voyages d'agrément et à la météo moins favorable.

La conjoncture économique au Canada et aux États-Unis a également une incidence sur le trafic international, en particulier sur les volumes de trafic commercial qui génèrent des produits tirés du péage plus élevés et qui sont davantage dictés par les conditions commerciales que par les saisons.

La SPFL engage aussi d'importantes charges d'entretien et de réfection au cours de la période de construction (généralement les trois premiers trimestres de l'exercice). La longueur de cette période peut varier selon les conditions météorologiques, tandis 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 2026 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 2026.

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 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 2026.

6. Immobilisations corporelles

Coûts	Terrain \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel \$	Bâtiment \$	Actifs au titre du droit d'utilisation \$	Améliorations d'immeubles \$	Projets en cours \$	Total \$
Solde au 1er avril 2025	15 106	288 968	39 748	144 727	1 526	36 437	1 142	527 654
Ajouts	4	26	141	103	42	14	3 613	3 943
Cessions	-	(74)	(451)	-	-	(363)	-	(888)
Transferts	-	2 976	-	-	-	107	(3 083)	-
Solde au 31 mars 2026	15 110	291 896	39 438	144 830	1 568	36 195	1 672	530 709
Ajouts	1	-	65	47	1 942	-	53	2 108
Cessions	-	-	(62)	-	-	-	-	(62)
Transferts	10	-	62	-	-	-	(72)	-
Solde au 30 juin 2026	15 121	291 896	39 503	144 877	3 510	36 195	1 653	532 755

Cumulé amortissement	Terrain \$	Ponts et routes \$	Véhicules et matériel \$	Bâtiment \$	Actifs au titre du droit d'utilisation \$	Améliorations d'immeubles \$	Projets en cours \$	Total \$
Solde au 1er avril 2025	-	113 936	20 573	47 687	1 197	19 059	-	202 452
Éliminé à la cession d'actifs	-	(74)	(451)	-	-	(363)	-	(888)
Amortissement	-	8 930	2 655	3 885	199	1 527	-	17 196
Solde au 31 mars 2026	-	122 792	22 777	51 572	1 396	20 223	-	218 760
Éliminé à la cession d'actifs	-	-	(62)	-	-	-	-	(62)
Amortissement	-	2 249	638	951	53	356	-	4 247
Solde au 30 juin 2026	-	125 041	23 353	52 523	1 449	20 579	-	222 945

Valeur comptable nette								
30 juin 2026	15 121	166 855	16 150	92 354	2 061	15 616	1 653	309 810
Valeur comptable nette								
31 mars 2026	15 110	169 104	16 661	93 258	172	15 972	1 672	311 949

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 2026

	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	24 374	24 374	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Placements - coût amorti	3 000	3 000	Niveau 2
Emprunts à payer	8 267	8 267	Niveau 2
Obligations à payer	13 457	12 491	Niveau 2

Au 31 mars 2026

	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	21 776	21 776	Niveau 2
Passifs financiers évalués au coût amorti			
Placements - coût amorti	3 000	3 000	Niveau 2
Emprunts à payer	7 367	8 367	Niveau 2
Obligations à payer	13 026	12 491	Niveau 2