



---

# **L'Autorité du pont Windsor-Détroit**

Rapport financier trimestriel pour l'exercice terminé le  
30 septembre 2019

Non audité





---

## MANDAT

L'Autorité du pont Windsor-Detroit (APWD), constituée le 9 octobre 2012 par voie de lettres patentes en vertu de la Loi sur les ponts et tunnels internationaux, est une société d'État mère non mandataire inscrite à la partie I de l'annexe III, responsable des obligations dévolues à l'Autorité du passage en tant que signataire de l'Accord sur le passage entre le Canada et le Michigan. Son mandat consiste à construire et à exploiter le pont international Gordie-Howe (anciennement le Nouveau passage commercial international et le Passage international de la rivière Detroit), seule ou dans le cadre d'une ou de plusieurs ententes de partenariat public-privé (PPP) avec un ou plusieurs concessionnaires du secteur privé dans le cadre d'un processus d'approvisionnement concurrentiel, comme le prévoit l'Accord sur le passage.

En juin 2012, le gouvernement du Canada et l'État du Michigan ont établi le cadre de gouvernance pour l'APWD, et ils ont précisé les rôles et les responsabilités des principales parties intervenant dans le projet du pont international Gordie-Howe. L'Accord sur le passage, conclu entre le Canada, l'APWD et le Michigan (l'État du Michigan, le département des Transports du Michigan et le Michigan Strategic Fund), dispose que le Canada financera l'ensemble du projet.

L'Accord sur le passage a également établi l'Autorité internationale, une entité juridique distincte de l'APWD. L'Autorité internationale détient le pouvoir d'approuver l'acquisition des terrains dans l'État du Michigan, les contrats de location de terrains dans le même État, la demande de qualification et de propositions ainsi que l'accord public-privé en ce qui a trait au projet du pont international Gordie-Howe. L'Autorité internationale veille aussi à ce que l'APWD respecte l'Accord sur le passage et que le concessionnaire respecte l'accord public-privé. En vertu de l'Accord sur le passage, l'APWD doit financer les activités de l'Autorité internationale.

## APERÇU DU PROJET DU PONT INTERNATIONAL GORDIE-HOWE

Le passage commercial Windsor-Detroit est le passage frontalier le plus achalandé entre le Canada et les États-Unis. Le projet du pont international Gordie-Howe permettra de réduire les contraintes actuelles en matière de capacité de mouvements frontaliers et de répondre aux besoins actuels et à venir en matière de déplacement, en fournissant la capacité exigée et la duplication du réseau (par exemple, la capacité d'absorption des débordements et le choix de passage) dans la région Windsor-Detroit, ainsi que la souplesse permettant de diriger la circulation afin d'accroître la capacité de traitement à la frontière. Ce projet comprend quatre éléments principaux :

- Pont – pont à haubans de six voies d'une portée de 850 mètres au-dessus de la rivière Detroit.
- Point d'entrée canadien – terrain de 53 hectares qui accueillera les douanes (passagers, activités commerciales et animaux), les installations de traitement à la frontière, les postes de péage et les installations d'entretien.
- Point d'entrée américain – terrain de 68 hectares ayant une envergure semblable à celle du point d'entrée canadien, sans les postes de péage.
- Échangeur de l'Interstate 75 (I-75) du Michigan – cet élément comprend les principaux passages supérieurs et bretelles de raccordement au point d'entrée américain et des améliorations connexes aux routes locales.



---

La réalisation du projet est assurée par un partenariat public-privé (PPP), selon le modèle d'exécution de type conception-construction-financement-exploitation-entretien (CCFEE). Le partenaire privé de l'APWD est Bridging North America (BNA), un consortium composé des organisations suivantes :

- ACS Infrastructure Canada Inc. (ACSIC), une filiale canadienne du groupe ACS.
- Fluor Canada Ltd., filiale de Fluor Corporation et
- Aecon Group Inc.

## OBJECTIFS, ACTIVITÉS ET RÉSULTATS ESCOMPTÉS POUR 2019-2020

Pour 2019-2020, la priorité absolue de l'APWD est l'établissement de la capacité organisationnelle pour s'acquitter de son mandat de faciliter la conception et la construction du projet du pont international Gordie-Howe. Ce qui suit comprend les objectifs, les activités et les résultats escomptés de l'APWD pour 2019-2020 et la période de planification ainsi qu'un court résumé des progrès réalisés, notamment :

1. L'exécution des plans de supervision, la vérification de la satisfaction des obligations associées à l'accord du projet.

Les plans de supervision sont en place, les examens mensuels sont menés par l'ingénieur du propriétaire et par un vérificateur indépendant. Des mesures de suivi ont été élaborées et font l'objet d'une surveillance d'ici l'achèvement des travaux.

2. La conception et la construction du pont international Gordie-Howe.

L'atteinte de cet objectif progresse actuellement avec l'achèvement de la conception de divers composants, à la première et à la deuxième étape du pont international Gordie-Howe. Une part de la construction de divers composants du pont a débuté.

3. La préparation du site (comprend, l'acquisition des biens immobiliers aux États-Unis, les travaux préliminaires et le déplacement des services publics au Canada et aux États-Unis).

L'acquisition de propriétés américaines respecte les délais du transfert des terrains et s'achèvera aux dates prévues, voire avant. Les travaux préliminaires de l'APWD respecteront les délais et seront achevés en 2019, le transfert des terrains aura lieu dans les délais impartis et le déplacement des services publics canadiens sera fait. L'achèvement du déplacement des services publics est prévu d'ici janvier 2020.

4. Le renforcement de la capacité organisationnelle et le développement organisationnel continu pendant la phase de conception-construction.

L'APWD devrait atteindre cet objectif selon les progrès réalisés jusqu'ici.

5. La mobilisation des parties intéressées et le positionnement externe pour l'exploitation.

Un programme complet de mobilisation des intervenants est en élaboration. L'annonce de ce régime d'avantages sociaux a été louangée des deux côtés de la frontière.



## 6. La planification de la transition de la construction à l'exploitation.

La planification de la transition est à ses débuts. Un nouveau logo pour le pont international Gordie-Howe a été présenté et les éléments de la marque sont actuellement intégrés à toutes communications publiques liées au projet.

## ANALYSE FINANCIÈRE

### RÉSUMÉ

À la fin du deuxième trimestre de 2019-2020, les résultats d'exploitation nets de l'APWD affichent un surplus de 218,6 millions de dollars (2018-2019 : 89,7 millions de dollars). L'excédent est principalement lié au moment où sont affectés les crédits et où s'effectuent des dépenses liées aux immobilisations corporelles et à l'acquisition de propriétés aux États-Unis.

Par rapport aux résultats de fin d'exercice de 2019, la dette nette de l'AWPD a crû de 452,6 millions de dollars à 511 millions de dollars, soit une variation de 58,4 millions de dollars. La valeur des actifs non financiers a augmenté de 273 millions de dollars pour s'établir à 1 397 millions de dollars. Cette augmentation est attribuable aux activités de démarrage de BNA et à une hausse des coûts liés aux activités au Michigan, au déplacement des services publics au Canada et aux travaux préliminaires sur les terrains canadiens.

### ÉTAT DES RÉSULTATS

#### CRÉDITS

L'APWD a reçu 139 millions de dollars en crédits pendant le deuxième trimestre de 2019-2020, sur un total de 272,5 millions de dollars à percevoir jusqu'au 30 septembre, comparativement aux 113 millions de dollars et aux 163,4 millions de dollars, respectivement, de l'année précédente. L'APWD a terminé le deuxième trimestre de 2019-2020 avec un excédent net de 111,7 millions de dollars sur un total de 218,6 millions de dollars jusqu'au 30 septembre, comparativement aux 59,5 millions de dollars et aux 89,7 millions de dollars, respectivement, de l'année précédente. L'excédent est principalement lié au moment où sont affectés les crédits et où s'effectuent des dépenses liées aux immobilisations corporelles et à l'acquisition de propriétés aux États-Unis.

Les crédits ont été utilisés pour financer les activités de démarrage de BNA, les activités au Michigan, les travaux préliminaires, y compris le déplacement des services publics canadiens, les coûts de conception et d'ingénierie ainsi que les activités de l'APWD.

#### CHARGES

L'APWD a engagé 29,7 millions de dollars de frais directs au deuxième trimestre de 2019-2020, sur un total de 57,9 millions de dollars engagés sur le projet en date du 30 septembre, comparativement aux 52,9 millions de dollars et aux 72,3 millions de dollars, respectivement, de l'année précédente. Comme le montre le tableau ci-joint, les dépenses sont inférieures au cours de l'année actuelle étant donné que les frais d'approvisionnement et que les travaux préparatoires engagés au cours de l'année précédente comprenaient des dépenses ponctuelles pour le remboursement des frais des deux promoteurs non retenus et une augmentation des services professionnels et juridiques; l'augmentation des coûts au



cours de l'exercice 2020 comprend la préparation des terrains de l'échangeur I-75 et l'amélioration des routes locales.

Les coûts des services internes, comme le montre l'état des résultats, représentent les dépenses de financement du projet du Pont international Gordie-Howe, principalement les salaires et les avantages sociaux des employés qui ne participent pas directement au projet. L'APWD a engagé 1,7 million de dollars de coûts de services internes au deuxième trimestre de 2019-2020, sur un total de 3,9 millions de dollars en date du 30 septembre, comparativement au 1,8 million de dollars et aux 3,6 millions de dollars, respectivement, de l'année précédente.

L'APWD n'a comptabilisé aucune dépense pour des travaux exécutés pour d'autres agences et organismes gouvernementaux au deuxième trimestre de 2019-2020, sur un total de 0,0 million de dollars engagés en date du 30 septembre, comparativement à 2,1 millions de dollars et 5,6 millions de dollars, respectivement, l'année précédente.

Le tableau ci-après présente la répartition des dépenses en fonction du type.

(en milliers de dollars)

	Six mois terminés		Trois mois terminés	
	30-Sep-19	30-Sep-18	30-Sep-19	30-Sep-18
Coûts I-75	<b>39 190</b>	13 594	<b>22 157</b>	7 885
Salaires et avantages sociaux	<b>5 428</b>	4 367	<b>2 769</b>	2 185
Terrains au Michigan	<b>4 174</b>	5 233	<b>1 166</b>	2 958
Services juridiques	<b>3 058</b>	5 112	<b>1 544</b>	2 369
Services professionnels	<b>2 754</b>	12 247	<b>513</b>	6 583
Assurances	<b>2 665</b>	1 782	<b>1 233</b>	1 473
Amortissement	<b>1 642</b>	64	<b>869</b>	14
Améliorations aux routes locales	<b>1 270</b>	-	<b>518</b>	-
Bureau et entretien	<b>478</b>	231	<b>248</b>	111
Loyer	<b>376</b>	340	<b>185</b>	173
Paiements de transfert à l'Autorité internationale	<b>300</b>	-	-	-
Impôt foncier	<b>268</b>	352	<b>138</b>	165
Frais de déplacement	<b>152</b>	261	<b>69</b>	132
Autres	<b>79</b>	176	<b>38</b>	98
Réparations et entretien	<b>3</b>	-	<b>2</b>	-
Travaux exécutés pour d'autres organismes gouvernementaux	<b>1</b>	5 688	-	2 056
Remboursement des promoteurs non retenus	-	30 000	-	30 000
Perte de change	-	2 123	-	540
	<b>61 838</b>	81 570	<b>31 449</b>	56 742

Comme l'échangeur I-75 sera transféré à l'État du Michigan à l'achèvement du projet, les coûts y afférents sont passés en charges à mesure qu'ils sont engagés. Les coûts associés à l'I-75 concernent principalement les activités de démarrage de BNA, les services publics, la démolition, les travaux environnementaux et les services professionnels liés à la conception et à l'ingénierie de l'échangeur de l'I-75. Les coûts liés à l'I-75 ont augmenté principalement en raison du début des travaux menés par BNA à l'échangeur de l'I-75.

La diminution de la charge d'amortissement est attribuable à la mise en service d'une portion de la route d'accès périphérique (RAP) au point d'entrée canadien et au bail du Michigan.



---

Les améliorations routières locales représentent les coûts de mobilisation et de conception liés aux travaux à effectuer sur les routes locales au Canada à l'extérieur du point d'entrée canadien.

Les coûts en salaires et en avantages sociaux ont augmenté à la suite d'une hausse de la dotation pour assurer la phase de construction du projet.

L'APWD a mis en application un programme d'assurances contrôlé par le propriétaire pour les assurances relatives à la construction du projet. Cette augmentation résulte de l'instauration de politiques.

Le remboursement des promoteurs non retenus représente une dépense ponctuelle engagée l'année précédente pour le remboursement des frais des deux promoteurs non retenus qui ont présenté une soumission pour le projet.

Les dépenses en services professionnels ont diminué principalement du fait de la diminution du recours à des services de consultation relativement aux travaux de planification et d'ingénierie du département des Transports du Michigan (MDoT) et à d'autres travaux de consultation à l'appui du projet.

La diminution des frais juridiques résulte principalement d'une baisse des activités d'acquisitions de propriétés au Michigan et de l'achèvement du processus d'approvisionnement en PPP au cours de l'année précédente.

Les coûts liés aux propriétés au Michigan concernent l'acquisition de propriétés au Michigan qui seront principalement utilisées pour l'échangeur I-75, ou qui sont nécessaires dans le cadre des améliorations connexes aux routes locales. La baisse des coûts des terrains au Michigan résulte principalement du processus d'acquisition des biens immobiliers en voie d'achèvement.

Les travaux réalisés pour d'autres organismes gouvernementaux représentaient les travaux d'assainissement de l'environnement sur une propriété adjacente au point d'entrée canadien pour Infrastructure Canada l'année précédente. L'assainissement de l'environnement de cette propriété est maintenant achevé en grande partie.

## ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

### ACTIFS FINANCIERS

Les actifs financiers de 233,5 millions de dollars (au 31 mars 2019 : 278,1 millions de dollars) comprenaient 207 millions de dollars en liquidités et 26,5 millions de dollars en sommes à recevoir et en dépôts (respectivement, au 31 mars 2019, 240,4 millions de dollars et 37,7 millions de dollars), compensés par un passif de 744,5 millions de dollars (au 31 mars 2019 : 730,6 millions de dollars).

Au 30 septembre 2019, l'APWD détenait un solde en liquidités soumises à des restrictions de 161,0 millions dans un compte de garantie bloqué (31 mars 2019 : 189,3 millions de dollars). Ces fonds se trouvent dans un compte de garantie bloqué en dollars américains pour financer l'acquisition de biens immobiliers aux États-Unis et d'autres activités au Michigan entreprises par le MDoT. L'APWD est tenue de financer les activités menées au Michigan par le MDoT au début de chaque trimestre à partir du compte de garantie bloqué.



---

Au 30 septembre 2019 et au 31 mars 2019, les sommes à recevoir concernaient principalement la taxe de vente harmonisée (TVH) recouvrable. L'APWD s'attend à récupérer 100 % de la TVH sur les dépenses directement liées à la construction (y compris la conception, l'ingénierie, le remblai de l'esplanade, le déplacement des services publics, etc.) et environ 70 % de la TVH pour ses dépenses opérationnelles. L'APWD a récupéré 41,6 millions de dollars de TVH au 30 septembre 2019.

#### PASSIF

Au 30 septembre 2019, le passif de l'APWD s'élevait à 744,5 millions de dollars (31 mars 2019 : 730,6 millions de dollars). Le passif comprenait principalement la contribution de 15 % de BNA au projet, les sommes dues et les charges à payer pour les fournisseurs de l'APWD, l'assainissement de l'environnement et les retenues liées aux travaux préliminaires.

Les comptes créditeurs et les charges à payer s'élevant à 98,1 millions de dollars (31 mars 2019 : 117,4 millions de dollars) comprennent principalement les sommes pour les activités de BNA, les activités au Michigan, le déplacement des services publics et les services professionnels.

#### ACTIFS NON FINANCIERS

L'APWD détenait des immobilisations d'une valeur de 1 313,4 millions de dollars à la fin du deuxième trimestre de 2019-2020, par rapport à 988,4 millions de dollars à la fin de l'année précédente. Ces immobilisations comprennent principalement les coûts engagés pour le projet du pont international Gordie-Howe (construction en cours) et les terrains loués au Canada et au Michigan.

Au cours du présent exercice, 75,5 millions de dollars ont été transférés des charges payées d'avance aux immobilisations corporelles pour des propriétés détenues en vertu d'un bail maître avec l'État du Michigan (2019 : 58,3 millions de dollars).

Au cours de l'exercice, une partie de la route d'accès périphérique a été achevée et mise à la disposition de BNA afin qu'il la mette en service. Le tableau des immobilisations corporelles affiche cet achèvement comme un transfert de Construction en cours à Routes. Dans le cadre de l'accord avec la Ville de Windsor, l'APWD mettra la route d'accès périphérique à la disposition de la Ville au moment du quasi-achèvement du projet. Au quasi-achèvement du projet, cet actif sera totalement amorti.

Les coûts de la construction en cours s'élevant à 1 091,6 millions de dollars au 30 septembre 2019 (31 mars 2019 : 858,2 millions de dollars) comprennent les coûts de la construction du pont et des points d'entrée canadien et américain. Le projet en étant encore à ses débuts, cela comprend la plupart des coûts capitalisés liés aux coûts de démarrage de BNA, aux coûts de conception et d'approvisionnement, aux travaux préliminaires, au déplacement des services publics, aux services professionnels et à l'assainissement environnemental.

Le tableau ci-après présente la répartition des dépenses liées à la construction.



---

**(en milliers de dollars)**

	<b>30 sept. 2019</b>	31 mars 2019
Pont	<b>442 114</b>	335 133
Point d'entrée canadien	<b>351 205</b>	297 502
Point d'entrée américain	<b>298 325</b>	225 585
	<b>1 091 644</b>	858 220

Les charges payées d'avance de 83,6 millions de dollars (31 mars 2019 : 135,6 millions de dollars) concernaient principalement les coûts liés à l'acquisition de propriétés au Michigan d'un montant de 63,9 millions de dollars au 30 septembre 2019 (31 mars 2019 : 113,4 millions de dollars) et 19,4 millions de dollars d'assurance payée à l'avance au 30 septembre 2019 (31 mars 2019 : 22 millions de dollars).





# ÉTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS DE L'APWD POUR LE DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2018-2019

## DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers trimestriels conformément à la norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du Trésor du Canada ainsi que des contrôles internes qu'elle juge nécessaires pour préparer des états financiers trimestriels ne présentant aucune anomalie importante. La direction est également chargée de s'assurer que tous les autres renseignements contenus dans le rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec ceux des états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non vérifiés présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de la société, à cette date et pour les périodes indiquées dans les états financiers trimestriels.



---

Bryce Phillips  
Premier dirigeant



---

Mike St. Amant, FCPA, FCA  
Dirigeante principal des Finances et de l'Administration

Windsor, Canada  
22 novembre 2019



**Autorité du pont Windsor-Détoit**  
**État de la situation financière**  
**au 30 sept 2019**  
**(en milliers de dollars)**

(Non audité)

	<b>30 sept. 2019</b>	31 mars 2019
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
Trésorerie	45 950	51 090
Trésorerie affectée (note 3)	161 021	189 276
Sommes à recevoir	26 322	36 527
Dépôts	158	1 160
<b>Total des actifs financiers</b>	<b>233 451</b>	278 053
<b>PASSIFS</b>		
Créditeurs et charges à payer	98 080	117 376
Avantages sociaux accumulés	580	784
Provisions environnementales (note 4)	8 266	19 523
Retenues de garanties (note 5)	45 904	10 666
Montant dû au partenaire privé (note 6)	591 638	582 280
<b>Total des passifs</b>	<b>744 468</b>	730 629
<b>Dettes nettes</b>	<b>511 017</b>	452 576
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Immobilisations corporelles (note 7)	1 313 375	988 380
Charges payées d'avance (note 8)	83 589	135 583
<b>Total des actifs non financiers</b>	<b>1 396 964</b>	1 123 963
<b>Excédent accumulé</b>	<b>885 947</b>	671 387
L'excédent accumulé comprend ce qui suit :		
Excédent accumulé lié aux activités	889 618	671 044
Gains de réévaluation accumulés (pertes)	( 3 671)	343
	<b>885 947</b>	671 387

*Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.*



**Autorité du pont Windsor-Détroit**

**État des résultats**

**pour les six mois terminés le 30 sept 2019**

(Non audité)

(en milliers de dollars)

	12 mois terminés 31 mars 2020	Trois mois terminés 30 sept. 2019	30 sept. 2018	Six mois terminés 30 sept. 2019	30 sept. 2018
	Budget	Réel	Réel	Réel	Réel
<b>PRODUITS</b>					
Recettes tirées des opérations	-	-	13	-	38
Produit des réclamations d'assurance	-	<b>687</b>	-	<b>2 187</b>	-
Intérêt	-	<b>1 284</b>	1 226	<b>2 905</b>	2 220
Gain de change	-	<b>2 223</b>	-	<b>2 820</b>	-
<b>Total des produits</b>	-	<b>4 194</b>	1 239	<b>7 912</b>	2 258
<b>CHARGES (note 10)</b>					
Projet du Pont international Gordie-Howe	212 088	<b>29 710</b>	52 886	<b>57 906</b>	72 315
Services internes	9 731	<b>1 739</b>	1 806	<b>3 931</b>	3 584
Travaux exécutés pour d'autres organismes gouvernementaux	-	-	2 050	-	5 671
<b>Total des charges</b>	221 819	<b>31 449</b>	56 742	<b>61 837</b>	81 570
<b>Déficit avant financement gouvernemental</b>	( 221 819)	<b>( 27 255)</b>	( 55 503)	<b>( 53 925)</b>	( 79 312)
Paiements de transfert – Crédits	830 007	<b>139 000</b>	112 962	<b>272 499</b>	163 356
Paiements de transfert – Recouvrements	-	-	2 037	-	5 642
	830 007	<b>139 000</b>	114 999	<b>272 499</b>	168 998
<b>Excédent lié aux activités</b>	608 188	<b>111 745</b>	59 496	<b>218 574</b>	89 686
<b>Excédent accumulé lié aux activités, au début de l'exercice</b>	694 459	<b>777 873</b>	572 046	<b>671 044</b>	541 856
<b>Excédent accumulé lié aux activités, à la fin de l'exercice</b>	1 302 647	<b>889 618</b>	631 542	<b>889 618</b>	631 542

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



**Autorité du pont Windsor-Détoit**  
**État des gains et pertes de réévaluation**  
**pour les six mois terminés le 30 sept 2019**  
**(en milliers de dollars)**

(Non audité)

	Trois mois terminés		Six mois terminés	
	30-Sep-19	30-Sep-18	30-Sep-19	30-Sep-18
Gains de réévaluation cumulés (pertes), début de l'exercice	<b>( 3 199)</b>	( 1 550)	<b>343</b>	( 5 420)
Gains (pertes) non réalisés attribuables à ce qui suit :				
Cours du change	<b>1 751</b>	( 2 081)	<b>( 1 194)</b>	206
Montants reclassés dans l'état des résultats :				
Cours du change	<b>( 2 223)</b>	540	<b>( 2 820)</b>	2 123
Gains (pertes) de réévaluation nets de l'exercice	<b>( 472)</b>	( 1 541)	<b>( 4 014)</b>	2 329
Gains (pertes) de réévaluation accumulés à la fin de l'exercice	<b>( 3 671)</b>	( 3 091)	<b>( 3 671)</b>	( 3 091)

*Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.*



**Autorité du pont Windsor-Dérouit**  
**État de la variation des actifs financiers nets (dette nette)**  
**pour les six mois terminés le 30 sept 2019**  
**(en milliers de dollars)**

(Non audité)

	12 mois terminés 31 mars 2020	Trois mois terminés		Six mois terminés	
	Budget	30 sept. 2019 Réel	30 sept. 2018 Réel	30 sept. 2019 Réel	30 sept. 2018 Réel
EXCÉDENT LIÉ AUX ACTIVITÉS	608 188	<b>111 746</b>	59 496	<b>218 574</b>	89 686
Acquisition d'immobilisations corporelles	( 910 642)	<b>( 175 527)</b>	( 76 353)	<b>( 326 635)</b>	( 96 613)
Amortissement des immobilisations corporelles	127	<b>869</b>	14	<b>1 642</b>	64
	<b>( 302 327)</b>	<b>( 62 912)</b>	( 16 843)	<b>( 106 419)</b>	( 6 863)
Évolution des autres actifs non financiers					
Acquisition de charges payées d'avance	-	<b>( 17 641)</b>	( 35 320)	<b>( 27 243)</b>	( 47 634)
Utilisation de charges payées d'avance	3 620	<b>1 904</b>	1 479	<b>3 747</b>	2 784
Transfert des charges payées d'avance aux immobilisations	108 051	<b>47 854</b>	29 182	<b>75 490</b>	29 182
	<b>111 671</b>	<b>32 117</b>	( 4 659)	<b>51 994</b>	( 15 668)
Gains (pertes) de réévaluation nets pour l'année	-	<b>( 472)</b>	( 1 541)	<b>( 4 014)</b>	2 329
Évolution de la dette nette	190 657	<b>( 31 267)</b>	( 23 043)	<b>( 58 439)</b>	( 20 202)
Actif financier net (dette nette), début de l'exercice	( 498 713)	<b>( 479 750)</b>	133 726	<b>( 452 578)</b>	130 885
Actif financier net (dette nette), fin de l'exercice	( 308 056)	<b>( 511 017)</b>	110 683	<b>( 511 017)</b>	110 683

*Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.*

**Autorité du pont Windsor-Détoit****État des flux de trésorerie****pour les six mois terminés le 30 sept 2019**

(Non audité)

**(en milliers de dollars)**

	Trois mois terminés		Six mois terminés	
	30 sept. 2019	30 sept. 2018	30 sept. 2019	30 sept. 2018
<b>ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT</b>				
Rentrées de fonds provenant de paiements de transfert	139 000	115 000	272 500	169 000
Intérêts reçus	1 358	1 173	2 976	2 134
Remboursements de TVH	10 938	-	41 560	9 943
Autres rentrées de fonds	1 033	396	2 775	479
Fonds payés aux fournisseurs	(42 804)	(60 445)	( 217 191)	( 99 163)
Fonds versés aux employés et en leur nom	(3 010)	(2 503)	( 5 406)	( 4 492)
Paielements de transfert à l'Autorité internationale	-	-	( 300)	-
<b>Flux de trésorerie provenant des activités de fonctionnement</b>	<b>106 515</b>	<b>53 621</b>	<b>96 914</b>	<b>77 901</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>				
Acquisition d'immobilisations corporelles	(125 798)	(15 943)	( 128 952)	( 36 819)
<b>Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement en immobilisations corporelle</b>	<b>(125 798)</b>	<b>(15 943)</b>	<b>( 128 952)</b>	<b>( 36 819)</b>
Effet des variations des cours du change sur la trésorerie	2 392	(8 063)	( 1 357)	( 14 115)
<b>Augmentation (diminution) de la trésorerie</b>	<b>(16 891)</b>	<b>(19 297)</b>	<b>( 33 395)</b>	<b>( 46 768)</b>
<b>Trésorerie au début de l'exercice</b>	<b>223 862</b>	<b>248 054</b>	<b>240 366</b>	<b>275 525</b>
<b>Trésorerie à la fin de l'exercice</b>	<b>206 971</b>	<b>228 757</b>	<b>206 971</b>	<b>228 757</b>
<b>La trésorerie comprend les éléments suivants :</b>				
Trésorerie	45 950	44 788	45 950	44 788
Trésorerie affectée	161 021	183 969	161 021	183 969
	206 971	228 757	206 971	228 757

*Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.*



---

## REMARQUES SÉLECTIONNÉES SUR LES ÉTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS NON AUDITÉ

### 1. AUTORITÉ ET ACTIVITÉS

L'Autorité du pont Windsor-Détroit (APWD), constituée en société le 9 octobre 2012 en vertu du décret C.P. 2012-1350, est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LFP). Elle n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu conformément aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

L'APWD a été établie en conformité avec l'Accord sur le passage, signé par le gouvernement du Canada et l'État du Michigan le 15 juin 2012. Le mandat de l'APWD consiste à concevoir, à construire, à financer, à exploiter et à entretenir un nouveau passage international entre Windsor, en Ontario, et Détroit, au Michigan, dans le cadre d'un partenariat public-privé.

Au tout début du projet du pont international Gordie-Howe (le projet), le passage international a été désigné sous le nom de Passage international de la rivière Detroit. Le 14 mai 2015, le passage international a officiellement été nommé le pont international Gordie-Howe.

L'APWD a également été mandatée pour concevoir, construire et financer l'échangeur entre le pont international Gordie-Howe et l'Interstate 75 (I-75), une autoroute faisant partie du réseau routier inter-États des États-Unis. En conformité avec l'Accord sur le passage, l'échangeur fera également partie du réseau routier inter-États. Une fois que la construction de l'échangeur sera terminée, il sera confié au département des Transports du Michigan (MDOT). Ce département devra alors entretenir l'échangeur; l'APWD n'y sera plus liée de quelque façon que ce soit.

L'Accord sur le passage a également établi l'Autorité internationale, une entité juridique distincte de l'APWD. L'Autorité internationale détient le pouvoir d'approuver l'acquisition des terrains dans l'État du Michigan, les contrats de location de terrains dans le même État, la demande de qualifications et de propositions ainsi que l'accord public-privé en ce qui a trait au projet du pont international Gordie-Howe. L'Autorité internationale doit également assumer certaines responsabilités de supervision. Ces dernières visent à vérifier que l'APWD respecte l'Accord sur le passage et que le concessionnaire respecte l'accord public-privé.

L'Autorité internationale est régie par un conseil d'administration composé de six membres. Le gouvernement du Canada nomme deux membres, l'APWD en nomme un, et l'État du Michigan, trois. Tous les coûts de l'Autorité internationale sont financés par l'APWD.

L'APWD dépend du financement du gouvernement du Canada pour exercer ses activités et devra obtenir du financement de ce gouvernement pour la construction du passage international. Une fois que le pont aura été construit, l'APWD continuera de dépendre du financement du gouvernement du Canada pour financer les activités d'exploitation du pont jusqu'à ce que celles-ci génèrent un surplus.

Le 28 septembre 2018, l'APWD a conclu un accord public-privé (accord de projet) avec Bridging North America (BNA) pour la conception, la construction, le financement partiel, l'exploitation et l'entretien du projet. L'accord de projet porte précisément sur les responsabilités de BNA pour la conception, la construction, le financement partiel, l'exploitation et l'entretien des installations, ainsi que la



conception, la construction et le financement partiel de l'échangeur de l'Interstate 75 (échangeur I-75). Les composantes des installations sont le pont, le point d'entrée canadien et le point d'entrée américain. L'accord de projet expirera en 2054. BNA est responsable du financement des installations et de l'échangeur I-75 pour un montant égal à 15 % des coûts de conception et de construction. BNA a versé ses fonds dans le projet avant que l'APWD y verse les siens. Les contributions de BNA seront remboursées au moyen de paiements en capital.

En vertu du décret C.P. 2014-1382 daté du 10 décembre 2014, la société est également assujettie à une directive en vertu de l'article 89 de la Loi sur la gestion des finances publiques, comme suit :

- (a) S'assurer que les régimes de retraite contiendront les éléments suivants :
  - i. Le coût du service courant passera progressivement à un ratio de 50:50 entre l'employé et l'employeur pour les cotisations de retraite, pour tous les membres, d'ici le 31 décembre 2017.
  - ii. Pour tout employé embauché le 1 janvier 2015 ou après cette date, l'âge normal de la retraite passe à 65 ans et l'âge auquel sont disponibles les prestations de retraite, autres que celles reçues à l'âge normal de la retraite, correspond à l'âge auquel ces prestations sont offertes en vertu du Régime de retraite de la fonction publique.
- (b) Décrire ses stratégies de mise en œuvre en ce qui a trait aux engagements prévus au paragraphe a) ci-dessus dans son prochain plan d'entreprise et les plans subséquents, jusqu'à la mise en œuvre complète des engagements.

L'APWD a apporté ces changements avant le 31 décembre 2017.

En juillet 2015, la société a reçu une directive (C.P. 2015-1114) en vertu de l'article 89 de la Loi sur la gestion des finances publiques lui enjoignant d'harmoniser ses pratiques, ses lignes directrices et ses politiques en matière de frais de déplacement, d'accueil, de conférences et d'événements avec les directives, les politiques et les instruments connexes du Conseil du Trésor à propos des frais de déplacement, d'accueil, de conférences et d'événements, d'une manière compatible avec ses obligations juridiques, et de rendre compte de la mise en application de cette directive dans le prochain plan d'entreprise de la société. L'APWD a mis en œuvre cette directive à compter du 7 août 2015.

Les états financiers ont été approuvés et leur publication a été autorisée par le conseil d'administration le 22 novembre 2019.

## 2. CONVENTIONS COMPTABLES PRINCIPALES

### a. MÉTHODE DE COMPTABILITÉ

Les états financiers ont été préparés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

### b. PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

L'APWD comptabilise le partenariat public-privé afin de refléter les modalités de l'accord de projet conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Les coûts admissibles engagés par BNA relativement aux installations sont constatés à titre d'immobilisations corporelles à mesure que les installations sont construites. Ces coûts comprennent les coûts de conception et de construction, les frais d'intérêt engagés avant que les actifs ne soient prêts pour une utilisation





productive, ainsi que les paiements de remise en état qui sont considérés comme une amélioration. Les coûts admissibles liés à l'échangeur I-75 sont constatés à titre de dépenses au fur et à mesure qu'ils sont engagés étant donné que cette composante sera transférée au MDoT à l'achèvement. À ce stade, l'APWD ne sera plus liée de quelque façon que ce soit à l'échangeur I-75.

L'APWD reconnaît le passif associé au partenariat public-privé pour les premiers 15 % des coûts de conception et de construction comme montant dû au partenaire privé. Une retenue de 15 % est également comptabilisée à titre de passif pour chaque facture subséquente des coûts de conception et de construction, qui sera exigible lorsque les installations seront pratiquement achevées.

Le passif au titre des fonds fournis par BNA est comptabilisé comme montant dû au partenaire privé dans l'état de la situation financière; l'APWD remplira cette obligation au moyen de paiements de capital qui commenceront au moment de la mise à disposition du point d'entrée canadien à l'APWD.

Les paiements relatifs à l'exploitation, à l'entretien et à la réparation ainsi que les paiements relatifs à la réhabilitation qui ne sont pas désignés comme une amélioration seront comptabilisés à titre de dépenses.

Les recettes d'exploitation se composeront des droits de péage recueillis auprès des utilisateurs du pont. Les recettes seront constatées au fur et à mesure qu'elles seront réalisées, comme le montrera le respect par l'APWD de ses obligations concernant l'utilisation du pont lorsque les installations seront en utilisation productive.

#### c. RECETTES

L'APWD comptabilise ses recettes lorsque se produisent les transactions ou les événements générant les recettes. Normalement, les recettes sont comptabilisées lorsqu'une preuve convaincante d'une entente existe, que des services ou des biens ont été fournis, que le montant est fixe et déterminé et que le recouvrement est raisonnablement garanti.

#### d. INTÉRÊT

Les intérêts sur les dépôts de trésorerie sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle ils sont accumulés.

#### e. PRODUIT DES RÉCLAMATIONS D'ASSURANCE

Le produit des réclamations d'assurance est comptabilisé dans la période au cours de laquelle elles sont confirmées.

#### f. CONSTATATION DES CHARGES

Toutes les charges sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle elles ont été engagées. Les estimations des charges à payer sont établies à la fin de chaque période.

#### g. PAIEMENTS DE TRANSFERT — CRÉDITS

Les paiements de transfert sont comptabilisés comme des produits lorsque le paiement est autorisé et que les critères d'admissibilité sont respectés, sauf si les stipulations créent une obligation conforme à la définition d'un passif. Les paiements reçus sont comptabilisés comme des produits reportés si les stipulations créent une obligation.



---

Concernant les paiements de transfert d'abord comptabilisés comme des produits reportés, le produit est comptabilisé dans l'état des opérations à mesure que les stipulations sont respectées. Toute partie des paiements de transfert auxquels a droit l'APWD, mais qu'elle n'a pas reçue, est comptabilisée comme une somme à recevoir de la part du gouvernement du Canada.

h. PAIEMENTS DE TRANSFERT – AUTRES

Les coûts engagés par le gouvernement du Canada pour soutenir l'APWD, qui autrement auraient été engagés par cette société, sont comptabilisés dans les états financiers de l'APWD à leur valeur comptable. Selon leur nature, ces coûts sont constatés comme des paiements de transfert (autres) et portés aux dépenses ou capitalisés comme des contributions aux immobilisations corporelles, en fonction des ressources économiques utilisées par l'APWD.

i. PAIEMENTS DE TRANSFERT – RECOUVREMENTS

Le recouvrement des coûts par le gouvernement du Canada pour les services fournis par l'APWD est comptabilisé dans les états financiers à la valeur d'échange.

j. TRÉSORERIE ET TRÉSORERIE AFFECTÉE

La trésorerie et la trésorerie affectée concernent les montants détenus dans les comptes bancaires de l'APWD.

k. SOMMES À RECEVOIR

Les sommes à recevoir sont inscrites et comptabilisées au coût. À chaque date de clôture, l'APWD examine les sommes à recevoir pour tenir compte de la perte de valeur. Les sommes à recevoir concernent principalement la TVH à recouvrer.

l. DÉPÔTS

Les dépôts auprès des autres entités sont inscrits et comptabilisés au coût. Les dépôts représentent les montants détenus par des tierces parties en vertu des modalités de leurs contrats avec l'APWD.

m. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

Les comptes créditeurs sont inscrits et comptabilisés au coût. Les comptes créditeurs incluent principalement des montants relatifs aux activités de construction en cours du projet.

n. PROVISIONS ENVIRONNEMENTALES

Lorsque l'APWD accepte la responsabilité ou a la responsabilité directe de sites dont les niveaux de contamination dépassent les normes environnementales et prévoit d'abandonner des avantages économiques futurs à cet effet, et si le montant en cause peut être estimé de façon raisonnable, une obligation au titre de l'assainissement des sites contaminés est comptabilisée à l'état de la situation financière à titre de passif. L'estimation comprend les coûts directement imputables aux activités de remise en état, à l'exploitation après remise en état et aux activités d'entretien et de surveillance qui font partie intégrante de la stratégie de remise en état. Les coûts estimés futurs sont inscrits comme un passif et sont basés sur la valeur actualisée des flux de trésorerie estimatifs liés aux coûts les plus probables à engager. S'il s'avère impossible de faire une estimation raisonnable du montant ou si l'on ne prévoit pas de renoncer aux avantages économiques futurs, la situation sera présentée dans une note afférente aux états financiers.



#### o. MONTANT DÛ AU PARTENAIRE PRIVÉ

Le montant dû aux partenaires privés se compose de l'obligation envers BNA pour les premiers 15 % des coûts de conception et de construction. L'obligation est évaluée au coût amorti en fonction du taux d'intérêt effectif, qui est représenté par le taux implicite du contrat. Les paiements en capital commencent au moment de la mise à disposition du point d'entrée canadien et expirent après 30 ans, ce qui comprend les versements de capital et d'intérêts.

#### p. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Les remplacements, améliorations importantes et coûts permettant de prolonger la durée de vie utile des biens ou d'accroître leur capacité sont capitalisés. Les réparations et les travaux d'entretien sont inscrits dans l'état des résultats au moment où ils sont effectués.

Les sommes comprises dans les travaux de construction en cours ne sont amorties qu'une fois transférées dans la catégorie d'immobilisations appropriée. Les montants ne sont transférés que lorsque les biens sont prêts à être mis en service conformément aux politiques de l'APWD.

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de la durée de leur vie utile estimée au moyen de la méthode de l'amortissement linéaire, sur les périodes suivantes :

Améliorations locatives	de trois à sept ans
Ordinateurs et matériel de bureau	de trois à dix ans
Routes	de six à dix ans
Biens loués	de quatre-vingt-treize à quatre-vingt-quatorze ans

Lorsque la condition d'une immobilisation corporelle montre que celle-ci ne contribue plus à la capacité de l'APWD de fournir des services, ou si la valeur de l'avantage économique futur d'une immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur comptable nette, le coût de l'immobilisation corporelle est réduit pour tenir compte de cette perte de valeur. Les amortissements nets relatifs aux immobilisations corporelles sont consignés à titre de dépenses dans l'état des résultats. L'évaluation visant à déterminer si une telle condition existe est réalisée au moins à chaque date de clôture.

#### q. CHARGES PAYÉES D'AVANCE

Les paiements effectués avant que les services connexes soient fournis sont comptabilisés à titre de charges payées d'avance. Ces dernières sont constatées comme des dépenses lorsque les services connexes sont fournis.

Les paiements versés à l'État du Michigan pour financer l'achat de terrains pour le projet, lesquels seront loués à l'APWD, sont comptabilisés comme des charges payées d'avance. Les paiements effectués en vue d'acheter des terrains qui ne seront pas loués à l'APWD, mais qui demeureront sous la responsabilité de l'État du Michigan, sont constatés comme des charges au moment où ils sont effectués.

Les paiements effectués pour les terrains au Michigan par l'intermédiaire du processus d'expropriation, lesquels seront loués à l'APWD, sont comptabilisés comme des charges payées d'avance – Acquisitions de terrains au Michigan par expropriation. Les paiements effectués pour les propriétés qui ne seront pas



louées à l'APWD, mais qui demeureront sous la responsabilité de l'État du Michigan, sont constatés comme des charges au moment où ils sont effectués.

Lorsque les terrains sont compris dans le contrat-cadre de location avec le Michigan, ils sont reclassés dans les immobilisations corporelles (biens loués).

#### r. PASSIF ÉVENTUEL

Le passif éventuel est une obligation potentielle dont l'existence sera confirmée par la survenance ou la non-survenance d'un ou de plusieurs événements futurs. Dans la mesure où l'événement futur est susceptible de se produire ou non et si l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, on comptabilise un passif estimatif, ainsi qu'une charge. Si la probabilité ne peut être déterminée ou s'il est impossible de faire une estimation raisonnable du montant, l'éventualité est présentée dans les notes complémentaires aux états financiers.

#### s. RÉGIMES DE RETRAITE ET D'AVANTAGES SOCIAUX

L'APWD offre des régimes de retraite à cotisations déterminées et des régimes d'avantages sociaux à ses employés et les dépenses connexes sont comptabilisées dans la période où elles ont été engagées.

#### t. INSTRUMENTS FINANCIERS

L'APWD recense, évalue et gère les risques financiers afin de réduire au minimum leur incidence sur ses résultats et sur sa situation financière. Les risques financiers sont gérés en fonction de critères précis. L'APWD ne participe à aucune opération spéculative ni n'utilise d'instruments dérivés.

La mesure des instruments financiers dépend de leur classement, comme suit :

<b>Catégories</b>	<b>Instruments financiers</b>	<b>Évaluation</b>
Actifs financiers	Trésorerie	Coût ou coût amorti
	Trésorerie affectée	Coût ou coût amorti
	Dépôts	Coût ou coût amorti
Passif financier	Créditeurs et charges à payer	Coût ou coût amorti
	Retenues de garanties	Coût ou coût amorti
	Montant dû au partenaire privé	Coût ou coût amorti

#### u. CONVERSION DE DEVICES

Les opérations en devises étrangères sont converties en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date des opérations. L'actif et le passif monétaires exprimés en devises étrangères sont convertis selon le taux de change à la fin de chaque trimestre. Jusqu'au règlement d'un élément, les gains et les pertes résultant de la réévaluation sont présentés dans l'état des gains et pertes de réévaluation. À la suite du règlement de l'élément, les gains et les pertes découlant de la conversion de devises sont inscrits dans l'état des résultats.

#### v. INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés de l'actif et du passif à la date des états financiers, et sur les montants déclarés des revenus et des charges pendant la période visée par les états financiers. Les principaux éléments pour lesquels des



estimations sont utilisées sont le montant de la taxe sur les produits et services et de la TVH recouvrable, la durée de vie utile des immobilisations corporelles, les charges à payer, les provisions environnementales, les pertes de valeur et les éventualités. Il se pourrait que les résultats réels diffèrent des estimations de manière significative.

#### W. CHIFFRES DU BUDGET

Les chiffres du budget figurant dans les états financiers sont présentés aux fins de comparaison. Ces chiffres sont extraits du plan d'entreprise de l'APWD, lequel a été approuvé par son Conseil d'administration et le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

#### X. NORMES PUBLIÉES QUI SERONT ADOPTÉES À UNE DATE ULTÉRIEURE

La norme suivante a été publiée par le CCSP :

*SP 3280 Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations* : Ce nouveau chapitre établit des normes qui précisent quand et comment comptabiliser une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations.

Ce chapitre a été publié par le CCSP en août 2018 et s'appliquera aux exercices ouverts à compter du 1er avril 2021. L'APWD a l'intention d'adopter cette norme lorsqu'elle deviendra applicable et évalue actuellement l'incidence de son adoption sur ses états financiers.

### 3. TRÉSORERIE AFFECTÉE

La trésorerie affectée concerne les fonds déposés dans un compte de garantie bloqué. Les fonds d'un compte de garantie bloqué sont utilisés pour financer les activités du projet du pont international Gordie-Howe au Michigan, y compris l'acquisition de biens immobiliers et les coûts connexes, les coûts de planification et d'ingénierie.

Conformément à la reconnaissance du financement des activités du Michigan, l'APWD est tenue d'utiliser un compte de garantie bloqué pour retenir et verser les fonds relatifs à ces activités. La reconnaissance du financement des activités du Michigan indique les processus, les rôles et les responsabilités relatifs à l'acquisition de biens immobiliers au Michigan par les parties au Michigan (MDoT et le Michigan Strategic Fund ou MSF) et aux autres activités du projet au Michigan. Le compte de garantie bloqué est financé par l'APWD chaque trimestre.

### 4. PROVISION ENVIRONNEMENTALE

L'APWD comptabilise une provision pour l'assainissement une fois que toutes les conditions suivantes sont respectées : il existe une norme environnementale; le niveau de contamination a été reconnu comme dépassant la norme environnementale; l'APWD est directement responsable ou en accepte la responsabilité; il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés; une estimation raisonnable de ce montant peut être réalisée à ce moment-là.

L'APWD est responsable des terrains nécessaires au projet du pont international Gordie-Howe. Au Canada, cette responsabilité comprend les terrains détenus actuellement par le gouvernement du Canada à Windsor, en Ontario. Les terrains du Michigan servant pour le projet sont achetés par l'État du Michigan. Ces achats sont financés par l'APWD. Il a été établi que certaines parcelles de terrain présentent des niveaux de contamination qui dépassent les normes environnementales acceptables.



L'APWD s'attend à ce que des avantages économiques futurs soient cédés en enrayant la contamination; la remise en état sera effectuée dans le cadre des activités de préparation du site en vue de la construction du pont international Gordie-Howe.

Cette contamination est le résultat de l'utilisation du sol par les propriétaires précédents. Les études commandées par l'APWD évaluent les coûts restants des activités d'assainissement des terrains canadiens à 0,0 dollars (0,0 dollars au 31 mars 2019) et à 8 266 dollars pour les terrains du Michigan (19 523 dollars au 31 mars 2019), pour un total de 8 266 dollars (19 523 dollars au 31 mars 2019).

Ce montant a été enregistré comme provision environnementale dans l'état de la situation financière.

## 5. RETENUES DE GARANTIES

L'APWD retient temporairement un montant de la somme à verser aux entrepreneurs afin d'assurer que ces derniers respectent leurs obligations. Les contrats exigent que l'APWD paye les retenues au quasi-achèvement des contrats individuels.

## 6. MONTANT DÛ AU PARTENAIRE PRIVÉ

BNA est responsable du financement du projet à hauteur de 15 % des coûts de conception et de construction (seuil de 574 803 dollars), avant que l'APWD n'apporte ses propres fonds au projet. Le seuil a été atteint en mars 2019, le passif étant présenté comme la valeur des flux de trésorerie futurs prévus, actualisée au taux d'intérêt effectif implicite de 3,24 %.

L'APWD s'acquittera de cette responsabilité au moyen de paiements de capital, qui débiteront au moment de la remise du point d'entrée canadien à l'APWD et expireront 30 ans après cette date. Les remboursements estimatifs pour les cinq prochains exercices et par la suite s'établissent comme suit :

### **(en milliers de dollars)**

Paiements en capital :	
2021 à 2023	-
2024	11 683
2025	35 048
2026 et années suivantes	1 004 720
Moins : Total des intérêts	( 476 649)
Contribution du partenaire privé	574 803
Intérêts capitalisés à ce jour	13 636
Intérêts passés en charges à ce jour	3 199
Passif	591 638



## 7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en milliers de dollars)

	Améliorations locatives	Ordinateurs et matériel de bureau	Construction en cours	Terrains	Routes	Biens loués	Total
<b>Coût</b>							
1 <sup>er</sup> avril 2018	832	327	222 622	64 886	-	-	288 667
Acquisitions	19	10	643 169	-	-	-	643 198
Paievements de transfert	-	-	( 7 571)	-	7 571	-	-
Transferts des charges payées d'avance	-	-	-	-	-	58 345	58 345
31 mars 2019	851	337	858 220	64 886	7 571	58 345	990 210
1 <sup>er</sup> avril 2019	851	337	858 220	64 886	7 571	58 345	990 210
Acquisitions	32	56	250 185	-	-	874	251 147
Transferts	-	-	( 16 761)	-	16 761	-	-
Transferts des charges payées d'avance	-	-	-	-	-	75 490	75 490
<b>30 sept. 2019</b>	<b>883</b>	<b>393</b>	<b>1 091 644</b>	<b>64 886</b>	<b>24 332</b>	<b>134 709</b>	<b>1 316 847</b>
<b>Amortissement cumulé</b>							
1 <sup>er</sup> avril 2018	415	304	-	-	-	-	719
Amortissement	114	14	-	-	675	308	1 111
31 mars 2019	529	318	-	-	675	308	1 830
1 <sup>er</sup> avril 2019	529	318	-	-	675	308	1 830
Amortissement	56	13	-	-	1 117	456	1 642
<b>30 sept. 2019</b>	<b>585</b>	<b>331</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 792</b>	<b>764</b>	<b>3 472</b>
<b>Valeur comptable nette</b>							
31 mars 2019	322	19	858 220	64 886	6 896	58 037	988 380
<b>30 sept. 2019</b>	<b>298</b>	<b>62</b>	<b>1 091 644</b>	<b>64 886</b>	<b>22 540</b>	<b>133 945</b>	<b>1 313 375</b>

Au 30 septembre 2019, l'APWD a comptabilisé 1 091 644 \$ (858 220 \$ pour 2019) pour les travaux de construction en cours du projet en fonction des coûts admissibles engagés à ce jour, y compris les intérêts capitalisés de 13 636 \$ (2019 : 6,056 \$). Les composantes de projet seront amorties en fonction de leur durée de vie utile estimée une fois mises en exploitation et lorsqu'elles auront commencé à fournir des services. De même, au 30 septembre 2019, l'APWD a comptabilisé des dépenses de 44 634 \$ (2019 : 18 827 \$) liées aux coûts de l'échangeur I-75 et à l'amélioration des routes locales, y compris des intérêts de 1 778 \$ (2019 : 0 \$).

L'acquisition d'immobilisations corporelles susmentionnées comprend un montant de 546 093 \$ (2019 : 565 861 \$) pour des actifs et des retenues impayés au 30 septembre 2019. Ces éléments ne sont pas compris dans l'état des flux de trésorerie.



## 8. CHARGES PAYÉES D'AVANCE (en milliers de dollars)

	30 sept. 2019	31 mars 2019
Acquisitions de terrains au Michigan	46 715	75 075
Assurances payées d'avance	19 405	22 036
Acquisitions de terrains au Michigan par expropriation	17 215	38 305
Autres	254	167
	<b>83 589</b>	<b>135 583</b>

L'acquisition de terrains au Michigan se rapporte aux paiements versés à l'État du Michigan pour financer l'achat de terrains pour le projet qui seront loués à l'APWD pendant la durée de vie du pont. Les paiements effectués pour l'acquisition de terrains qui ne seront pas loués à l'APWD, ont été comptabilisés en charges au titre de terrains au Michigan (note 10).

Lorsqu'il est impossible d'acquérir une propriété par des moyens volontaires, le MDoT acquerra la propriété par le processus d'expropriation. Les acquisitions de terrains au Michigan par expropriation correspondent aux sommes se rapportant aux propriétés dans le cadre du processus d'expropriation, qui seront louées à l'APWD par l'État du Michigan. Une fois que la Cour a attribué le titre de propriété au MDoT, le montant associé à la propriété en question est reclassé comme se rapportant aux acquisitions de terrains au Michigan.

Lorsque les terrains sont compris dans le contrat-cadre de location avec le Michigan, ils sont reclassés dans les immobilisations corporelles (biens loués).

## 9. ÉVENTUALITÉS

Dans le cours normal de ses activités, l'APWD est demanderesse ou défenderesse, ou elle est impliquée dans certaines réclamations ou poursuites. Dans la mesure où un événement est susceptible de se produire et qu'une estimation raisonnable de la perte peut être établie, un passif estimé et une charge sont comptabilisés dans les états financiers. La direction est d'avis que le règlement de questions de ce type n'entraînera aucun passif important pour l'APWD pour le trimestre terminé le 30 septembre 2019.





## 10. CHARGES PAR TYPE

(en milliers de dollars)

	Six mois terminés		Trois mois terminés	
	30-Sep-19	30-Sep-18	30-Sep-19	30-Sep-18
Coûts I-75	<b>39 190</b>	13 594	<b>22 157</b>	7 885
Salaires et avantages sociaux	<b>5 428</b>	4 367	<b>2 769</b>	2 185
Terrains au Michigan	<b>4 174</b>	5 233	<b>1 166</b>	2 958
Services juridiques	<b>3 058</b>	5 112	<b>1 544</b>	2 369
Services professionnels	<b>2 754</b>	12 247	<b>513</b>	6 583
Assurances	<b>2 665</b>	1 782	<b>1 233</b>	1 473
Amortissement	<b>1 642</b>	64	<b>869</b>	14
Améliorations aux routes locales	<b>1 270</b>	-	<b>518</b>	-
Bureau et entretien	<b>478</b>	231	<b>248</b>	111
Loyer	<b>376</b>	340	<b>185</b>	173
Paiements de transfert à l'Autorité internationale	<b>300</b>	-	-	-
Impôt foncier	<b>268</b>	352	<b>138</b>	165
Frais de déplacement	<b>152</b>	261	<b>69</b>	132
Autres	<b>79</b>	176	<b>38</b>	98
Réparations et entretien	<b>3</b>	-	<b>2</b>	-
Travaux exécutés pour d'autres organismes gouvernementaux	<b>1</b>	5 688	-	2 056
Remboursement des promoteurs non retenus	-	30 000	-	30 000
Perte de change	-	2 123	-	540
	<b>61 838</b>	81 570	<b>31 449</b>	56 742