

RAPPORT ANNUEL 2014 - 2015

**WDBA**  **APWD**

WINDSOR-DETROIT BRIDGE AUTHORITY | AUTORITÉ DU PONT WINDSOR-DETROIT

100, rue Ouellette, Bureau 400, Windsor, ON, N9A 6T3  
519-946-3038 | [info@wdbridge.com](mailto:info@wdbridge.com) | [www.wdbridge.com](http://www.wdbridge.com)

Canada 

2  
MOT DE BIENVENUE  
DE L'APWD

6  
PROFIL DE L'ENTREPRISE

12  
PROFIL DU PROJET

16  
NOTRE PERFORMANCE

24  
ÉTATS FINANCIERS

42  
ANNEXES

# MOT DE BIENVENUE DE L'APWD

*mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *mot de bienvenue de l'apwd*  
*de l'apwd* *MOT DE BIENVENUE DE L'APWD* *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD**  
*apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE**  
*bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *MOT DE BIENVENUE DE L'APWD* *mot de bienvenue*  
*de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENV**  
*BIENVENUE DE L'APWD* *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *mot de bienvenu*  
**MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *mot de bienvenue de l'apwd* *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIEN**  
**VD** *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *MOT DE BIENVENUE DE L'APWD* *mot de*  
**DE BIENVENUE DE L'APWD** *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD**  
*VD* *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE**  
**L'APWD** *mot de bienvenue de l'apwd* *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'A**  
*l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *MOT DE BIENVENUE DE L'APWD* *mot de bienvenue de l'apwd*  
**MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L**  
*DE L'APWD* *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *mot de bienvenue de l'apwd* **M**  
**DE L'APWD** *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *mot de bienve*  
*bienvenue de l'apwd* *MOT DE BIENVENUE DE L'APWD* *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVEN**  
*de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVEN**  
*ENVENUE DE L'APWD* *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *mot de bienvenue de*  
*venue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE L**  
*OT DE BIENVENUE DE L'APWD* *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *mot de b*  
**MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT DE BIENVENUE DE L'APWD**  
**MOT DE BIENVENUE DE L'APWD** *MOT DE BIENVENUE DE L'APWD* *mot de bienvenue de l'apwd* **MOT**



Je suis honoré d'avoir été invité par le Gouvernement du Canada à occuper le poste de président par intérim du conseil d'administration de l'Autorité du pont Windsor-Détroit (APWD) depuis le 1er janvier 2016.

En tant que société d'État canadienne, l'APWD relève du Parlement par l'entremise du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités. Elle a été créée afin de gérer le processus d'attribution du partenariat public-privé (PPP) pour la construction du Pont international Gordie-Howe et pour assurer la surveillance.

Le point d'entrée de Windsor-Détroit est le poste frontalier le plus achalandé du Canada. En fait, plus de 30 pour cent de toutes les marchandises transportées par camion entre le Canada et les États-Unis passent par Windsor-Détroit. Le nouveau Pont international Gordie-Howe facilitera la circulation des personnes, des biens et services en veillant à ce qu'il existe une capacité de passage frontalier suffisante pour gérer la croissance du commerce transfrontalier prévue et le trafic de ce corridor binational vital.

Il s'agit d'une solution pour un poste frontalier dont on avait bien besoin et il permettra de créer des milliers d'emplois dans la construction et offrira des possibilités d'emplois à long terme des deux côtés de la frontière. Il contribuera aussi à soutenir les priorités que sont la sécurité nationale et la sécurité publique au Canada et aux États-Unis.

Je tiens à saisir cette occasion pour remercier les membres du conseil d'administration de l'APWD, M. Michael Cutillo, M. William Graham, Mme Caroline Mulroney Lapham, M. Craig Rix et notre président sortant, M. Mark McQueen, pour leur travail à la société, et ce, depuis les premiers jours. Je les félicite pour leur effort et la maîtrise qu'ils ont démontrés au moment de la mise en branle de la société et lors du processus d'attribution qui permettra de trouver partenaire pour le PPP.

Au conseil d'administration de l'APWD, nous mettons l'accent prioritairement sur l'achèvement du processus d'attribution en vue de sélectionner un partenaire du secteur privé qui livrera le Pont international Gordie-Howe. Pour le conseil, cette phase consiste à superviser les opérations de l'APWD et à fournir une vision stratégique et un encadrement grâce à un système de gouvernance qui comprend les politiques, les procédures, les contrôles internes et les mesures de gestion des risques nécessaires pour insuffler la confiance aux intervenants, ce qui permettra à la société d'en offrir plus pour leur argent au public et aux contribuables canadiens.

Le Conseil d'administration de l'APWD se réjouit de travailler avec l'équipe de direction de l'APWD et de contribuer au mandat de la société, tout en conservant l'imputabilité et la transparence, une excellente réputation de la société, et le plus haut niveau de confiance du public. Ensemble, nous allons construire le pont vers notre avenir.

Dwight Duncan



L'Autorité du pont Windsor-Détroit (APWD) a été créée en octobre 2012. Le recrutement et les opérations ont débuté en août 2014.

En août 2014, j'ai été nommé président et premier dirigeant de l'APWD et par le fait même je suis devenu le premier employé de l'APWD. Le défi consistait non seulement à faire avancer le projet, mais aussi, à établir l'APWD à titre de société d'État.

Durant la première année d'activité de l'APWD (2014-2015), j'avais ces objectifs en tête quand je suis allé de l'avant dans la réalisation de deux priorités stratégiques parallèles: faire la transition et rendre la société opérationnelle ainsi qu'optimiser son potentiel; entreprendre les opérations précédant l'attribution du PPP qui permettraient à l'APWD d'aller de l'avant dans le lancement du partenariat public-privé (PPP) pour la construction du Pont international Gordie-Howe.

L'APWD a tout d'abord mis au point une stratégie d'embauche qui tenait compte de son caractère nécessaire et urgent et, à la fin de l'exercice financier le 31 mars 2015, 10 employés à plein temps étaient embauchés. Les politiques, y compris celles requises pour gérer les ressources humaines, ont été également mises au point. Un programme de retraite et d'avantages sociaux a été financé et des contrôles financiers ont été mis en place. L'APWD a acquis des ordinateurs, du matériel de bureau, du mobilier et elle a emménagé dans ses locaux permanents à Windsor.

L'APWD a également engagé des conseillers externes clés, dont un conseiller financier spécialisé en transactions PPP, un conseiller de marchés de capitaux, un conseiller juridique spécialisé en PPP et un surveillant de l'équité. Mentionnons particulièrement que la société a attribué un contrat à un ingénieur-conseil, l'un des plus importants contrats de services techniques que l'APWD accordera. L'ingénieur-conseil offre et continue d'offrir une gamme de services professionnels en ingénierie pour préparer le processus d'attribution du PPP. Le travail comprend la gestion de projet, les études d'ingénierie, la conception technique, la relocalisation des services publics et l'élaboration du cahier des charges pour toutes les composantes du projet de passage sur les deux côtés de la frontière.

Pour lancer le processus d'approvisionnement du PPP pour l'exercice financier de 2015-2016, l'APWD s'est appuyée sur le travail du Gouvernement du Canada et a entrepris un large éventail d'opérations qui précèdent l'attribution. L'une de ces opérations consiste à dessiner le plan de l'emprise afin que le Michigan puisse procéder à l'acquisition de terrains et aussi de préparer le site du point d'entrée canadien. Elle a également commencé à travailler sur l'élaboration du cadre nécessaire pour attribuer les

contrats des premiers travaux durant l'exercice 2015-2016.

Bon nombre de ces tâches préparatoires ont été supervisées par l'Autorité internationale (AI), une entité de gouvernance conjointe Canada-Michigan mise en place pour superviser les étapes clés du processus du PPP et pour veiller à ce que l'APWD respecte l'Accord sur le Passage. L'AI continuera à jouer un rôle important dans nos activités futures.

Deux annonces importantes durant l'exercice 2014-2015 ont permis à l'APWD d'aller de l'avant. En novembre 2014, le Canada a annoncé les nominations finales au conseil d'administration de l'APWD et à l'Autorité internationale. En février 2015, les gouvernements du Canada, des États-Unis et du Michigan ont annoncé que le Canada avait signé une entente concernant le financement du point d'entrée des États-Unis (PDE). Selon les termes de l'entente, le PDE des États-Unis sera inclus dans l'entente du PPP en ce qui a trait à la conception, au financement, à la construction, à l'exploitation et à l'entretien du projet. Le coût de l'ensemble du projet sera remboursé à partir des revenus futurs liés au péage.

Dans l'année qui vient, l'APWD continuera à faire avancer ses projets prioritaires. Il reste encore beaucoup de travail à faire, mais je suis confiant qu'avec le dévouement du personnel de l'APWD, de nos partenaires, des conseillers externes et des entrepreneurs, en plus de l'encadrement du conseil d'administration de l'APWD et de l'Autorité internationale, nous serons en mesure de réaliser le projet du Pont international Gordie-Howe.

Michael Cautillo



# PROFIL D'ENTREPRISE

profil d'entreprise *PROFIL D'ENTREPRISE* **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entreprise *PROFIL D'*  
*profil d'entreprise* **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entreprise *profil d'entreprise* **PROFIL D'ENTREPRISE**  
entreprise *PROFIL D'ENTREPRISE* **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entreprise *PROFIL D'ENTREPRISE*  
**PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entreprise *profil d'entreprise* **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entrepr  
**PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entreprise *PROFIL D'ENTREPRISE* **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entrepr  
ise *profil d'entreprise* **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entreprise *profil d'entreprise* **PROFIL D'ENTREPRISE**  
**PROFIL D'ENTREPRISE** *PROFIL D'ENTREPRISE* **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entreprise *PROFIL*  
profil d'entreprise **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entreprise *profil d'entreprise* **PROFIL D'ENTREPRISE**  
**PROFIL D'ENTREPRISE** *PROFIL D'ENTREPRISE* **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entreprise *PROFIL D'ENTREPRISE*  
profil d'entreprise **PROFIL D'ENTREPRISE** *profil d'entreprise* **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entrepr  
entreprise *PROFIL D'ENTREPRISE* profil d'entreprise **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entreprise *PRO*  
**PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entreprise *profil d'entreprise* *profil d'entreprise* **PROFIL D'ENTREPRISE**  
**PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entreprise *PROFIL D'ENTREPRISE* **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entrepr  
prise **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entreprise *PROFIL D'ENTREPRISE* *profil d'entreprise* **PROFIL D'EN**  
**PROFIL D'ENTREPRISE** *PROFIL D'ENTREPRISE* **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entreprise *PROFIL D'ENTREPRISE*  
*profil d'entreprise* **PROFIL D'ENTREPRISE** *profil d'entreprise* **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entrepr  
**PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entreprise *PROFIL D'ENTREPRISE* **PROFIL D'ENTREPRISE** profil d'entrepr  
prise *profil d'entreprise* **PROFIL D'ENTREPRISE** *profil d'entreprise* **PROFIL D'ENTREPRISE**



# Création de l'Autorité du Pont international Gordie-Howe

Le Budget fédéral du Canada de 2007 annonce que le Gouvernement du Canada créera une nouvelle entité public qui possèdera le passage international de la Rivière Détroit entre Windsor, en Ontario, et Détroit, au Michigan.

En juin 2012, l'Accord du passage entre le Canada et le Michigan est signé, et le Canada doit créer une autorité responsable du croisement qui concevra, construira, financera, gèrera et entretiendra le nouveau point de passage international, financé par le Canada, sans financement du Michigan.

L'Autorité du pont Windsor-Détroit (APWD) a été établie le 9 octobre 2012, par lettres patentes en vertu de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*. Elle est responsable de l'exécution des obligations de l'Autorité du point de traverse selon l'Accord du passage entre le Canada et le Michigan de 2012.

L'APWD est une société d'État canadienne et est responsable de l'achèvement du projet du Pont international Gordie-Howe. Deux avantages relèvent de la société d'État : l'APWD possède une plus grande manœuvrabilité et une plus grande efficacité dans l'exécution de son mandat, puisqu'elle est indépendante du gouvernement. Ensuite, l'APWD est capable d'exister dans un environnement commercial tout en demeurant au même niveau que les autres parties privées qui réalisent également ce type de commerce.

Même si l'APWD se doit de pouvoir opérer dans un environnement commercial, elle doit tout de même remplir le rôle de politique publique et respecter les exigences des sociétés d'État sous la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

## Mission

Construire ou gérer le Pont international Gordie-Howe seul ou avec la présence d'une ou plusieurs autorités gouvernementales, directement ou selon une ou plusieurs ententes PPP avec un ou plusieurs pourvoyeurs du domaine privé et obtenues à l'aide du processus d'approvisionnement compétitif comme convenu dans l'Accord du passage.

## Conseil d'administration

L'APWD est responsable devant le Parlement à travers la représentation du ministre responsable de l'APWD<sup>1</sup>. Puisqu'elle est une société d'État, l'APWD rend compte devant le régime de gouvernance des sociétés d'État et autres entreprises publiques, établie sous la Patie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* qui établit les responsabilités et les obligations de l'APWD.

Le Conseil de l'APWD comprend cinq directeurs, dont le président et le PDG. Chacun de ces postes est nommé par le gouverneur en conseil selon la recommandation du ministre responsable de l'APWD.

Le Conseil d'administration de l'APWD doit rendre compte de l'intendance et de la surveillance de la société d'État. Le Président/PDG doit rendre compte de la gestion quotidienne et de la performance de la Société d'État devant le Conseil d'administration de l'APWD. Il appuie également le Conseil d'administration dans son rôle de surveillance.

## L'Autorité internationale

L'Autorité internationale (AI) est une entité de gouvernance conjointe entre le Canada et le Michigan, créée afin de superviser et d'approuver les étapes primordiales au processus d'approvisionnement PPP pour le Pont international Gordie-Howe, incluant l'acquisition de propriétés au Michigan. Cette entité est également responsable de s'assurer de la conformité de l'APWD avec l'Accord du passage signée par le Canada et le Michigan.

L'AI est composée de six membres également répartis entre le Canada et le Michigan. Le Canada a sélectionné deux membres, l'APWD a sélectionné un membre et le Michigan en a sélectionné trois.

<sup>1</sup> Le ministère des Transports, des Infrastructures et des Communautés était responsable de l'APWD durant l'année fiscale 2014-2015

### Membres du conseil de l'APWD

Mark McQueen  
Président  
(août 2014 – décembre 2015)

Michael Cautillo  
Président et PDG

William Graham  
Directeur

Caroline Mulrone Lapham  
Directrice

Craig S. Rix  
Directeur

*Référez-vous à l'Annexe pour obtenir les biographies du Conseil d'administration de l'APWD*

### Membres de l'autorité internationale

Kristine Burr (nommée par le Canada)  
Présidente

Eddie Francis (nommé par l'APWD)  
Directeur

Geneviève Gagnon (nommée par le Canada)  
Directrice

Michael D. Hayes (nommé par le Michigan)  
Directeur

Birgit M. Klohs (nommée par le Michigan)  
Directrice

Matt Rizik (nommé par le Michigan)  
Directeur

*Référez-vous à l'Annexe pour obtenir les biographies du Conseil d'administration de l'AI.*



# Gouvernance

L'APWD est une société mère non mandataire de l'État et est gouvernée par les lois suivantes :

- *La loi sur les ponts et les tunnels internationaux (LPTI)* – En vertu de la sous-section 29 (1) de cette loi, l'APWD est une société d'État par lettres patentes depuis le 9 octobre 2012.
- *Loi sur la gestion des finances publiques (LGFP)* – L'APWD est une société d'État inscrite en tant que partie I de l'annexe III, énumérée sous la Partie X de la LGFP.
- L'Accord sur le passage entre le Canada et le Michigan – Fournit le cadre nécessaire au Canada pour établir l'APWD comme Autorité de passage capable de concevoir, construire, financer, gérer et entretenir le nouveau pont sous une ou plusieurs ententes PPP.

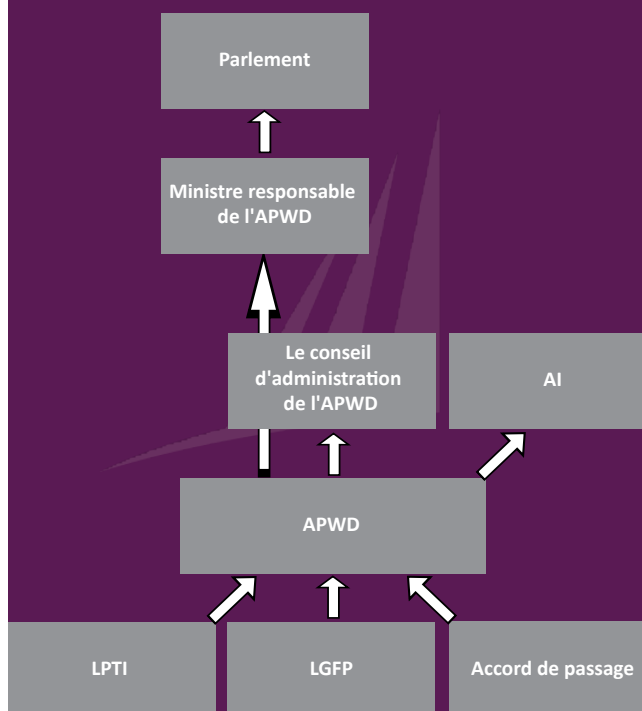
Le conseil de l'APWD a construit une fondation solide pour assurer un gouvernement d'entreprise sain et établi, durant l'année fiscale 2014-2015, plusieurs comités et tables essentiels, incluant :

**Comité d'audit :** Tel que requis par l'article 148 de la LGFP, le Comité d'audit est responsable d'assurer la transparence et le rapport précis de toute information financière, les pratiques efficaces de gestion des risques, le contrôle interne, les standards, l'intégrité et le caractère de la société. Le vérificateur général du Canada est le vérificateur externe de la société et le comité d'audit est responsable de la vérification interne de l'APWD.

**Le comité de gouvernance et de ressources humaines :** Ce comité est responsable du développement des pratiques efficaces de gouvernance de la société. Il doit également conseiller l'APWD à propos d'une variété de problèmes liés aux ressources humaines afin d'assurer la mise en place des stratégies nécessaires à l'attraction, à la rétention et à la succession des employés. Le comité doit également réviser la structure de compensation de la société, la philosophie et les politiques liées aux ressources humaines.

**Groupe consultatif des marchés capitaux :** Ce groupe a été établi afin de conseiller indépendamment le conseil d'administration de l'APWD à propos de la stratégie de financement associée au projet du Pont international Gordie-Howe et de revoir les occasions stratégiques et financières dans le marché des PPP actuel.

## Structure de la gouvernance



## But d'intérêt public et objectif

L'importance du projet du Pont international Gordie-Howe est accentuée par le fait que le corridor de Commerce entre Windsor et Détroit est le plus important entre le Canada et les États-Unis, et compte pour presque 30 pour cent du commerce par camion. Le nouveau pont offrira un corridor efficace et sécuritaire qui pourra bénéficier de l'économie partagée du Canada et des États-Unis.

L'objectif du Pont international Gordie-Howe, identifié sous le nom de Passage international de la rivière Détroit (PIRD), est d'offrir un système de passage sécuritaire, sûr et efficace entre l'autoroute 401 de Windsor et l'autoroute 75 de Détroit.

Le projet portera sur quatre besoins régionaux clés en transport et en mobilité :

- Offrir une nouvelle possibilité de passage frontalier pour répondre à la demande accrue de transport à long terme ;
- Améliorer la connectivité des systèmes afin de rehausser le flux continu de personnes et de produits;
- Améliorer le fonctionnement et les capacités de traitement de la frontière et ;
- Offrir des options de passages raisonnables et sécuritaires (redondance de réseaux).

**Le passage Windsor-Détroit est le passage frontalier terrestre commercial le plus occupé de la frontière entre le Canada et les États-Unis et l'un des plus occupés en Amérique du Nord**



**\$126**  
**MILLIARDS**  
**DE DOLLARS**

EN COMMERCE TERRESTRE RÉCIPROQUE

IBTA

WINDSOR-DÉTROIT POSSÈDE  
**4 PASSAGES FRONTALIERS**



**COMMERCE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS**



Passage Windsor-Détroit

**25%**

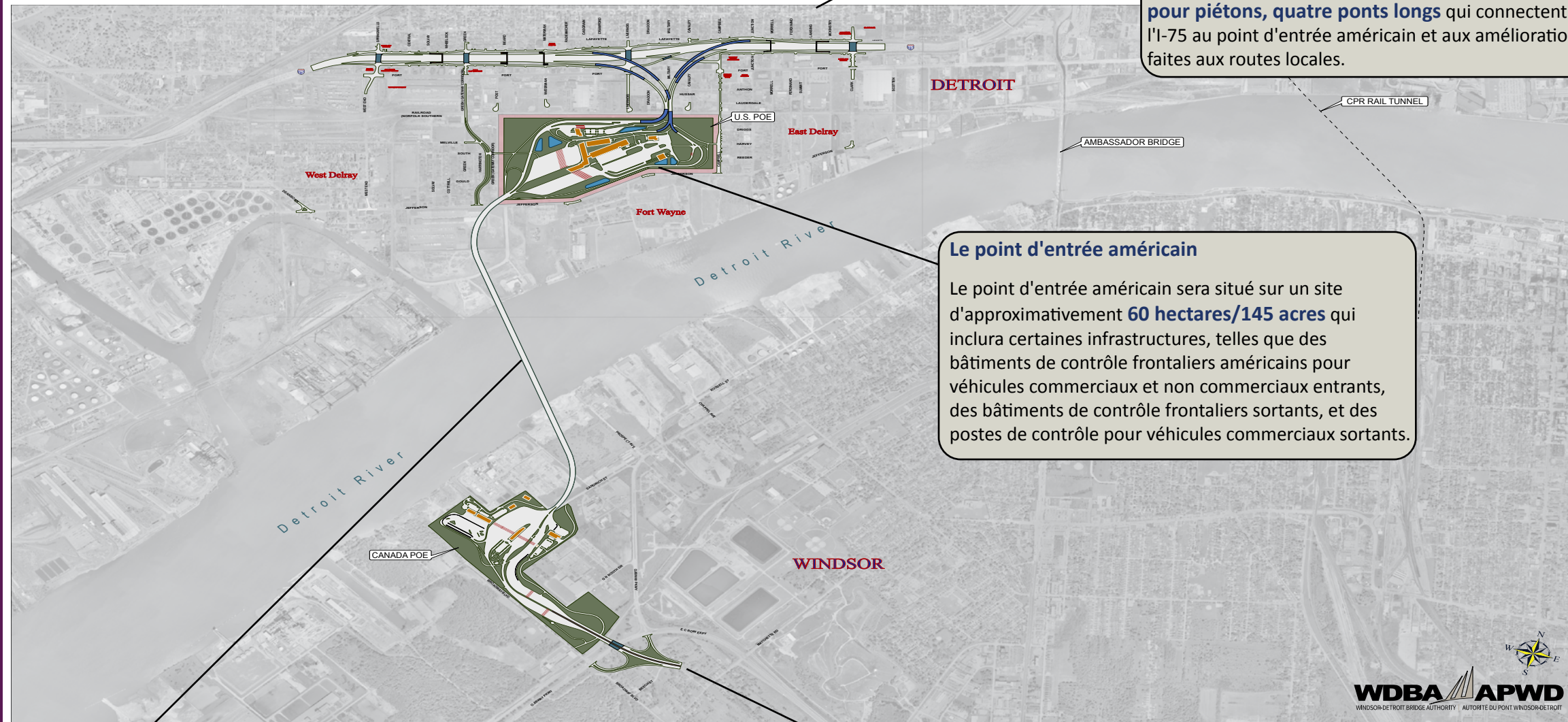
du commerce total entre les États-Unis et le Canada

**2,5**  
MILLIONS **CAMIONS**  
PAR ANNÉE



# Éléments du projet

Le Pont international Gordie-Howe comprend **quatre éléments** – Le port d'entrée canadien, le pont, le port d'entrée américain et l'échangeur du Michigan.



### Échangeur au Michigan

L'échangeur au Michigan consiste en des rampes principales se rattachant au Point d'entrée américain et des améliorations des routes locales pour rattacher les rampes au système d'autoroutes déjà existant. L'échangeur au Michigan comprend **quatre nouveaux ponts traversant les routes, cinq nouveaux ponts pour piétons, quatre ponts longs** qui connectent l'I-75 au point d'entrée américain et aux améliorations faites aux routes locales.

### Le point d'entrée américain

Le point d'entrée américain sera situé sur un site d'approximativement **60 hectares/145 acres** qui inclura certaines infrastructures, telles que des bâtiments de contrôle frontaliers américains pour véhicules commerciaux et non commerciaux entrants, des bâtiments de contrôle frontaliers sortants, et des postes de contrôle pour véhicules commerciaux sortants.

### Le pont

Le pont comprend un pont à six voies, trois en direction du Canada, et trois en direction des États-Unis, traversant la Rivière Détroit. Deux types de ponts ont été considérés pour ce projet - une structure à haubans et une structure suspendue. Le pont aura une travée libre de **850 mètres/2788 pieds** au-dessus de la Rivière, sans piliers dans l'eau. Deux ponts d'approche (un de chaque côté) connecteront la travée principale aux points d'entrées canadiens et américains. La traversée fera environ **2,5 kilomètres/1,5 miles**.

### Le Point d'entrée canadien

Point d'entrée canadien sera situé sur un site d'approximativement **53 hectares/130 acres** qui inclura certaines infrastructures, telles que des bâtiments de contrôle frontaliers canadiens pour véhicules commerciaux et non commerciaux entrants, des bâtiments de contrôle frontaliers canadiens sortants, des postes de péage pour les États-Unis et le Canada, ainsi que des bâtiments d'entretien.



### Partenariat public-privé

Le projet du Pont international Gordie-Howe utilisera un modèle de partenariat public-privé (PPP). Ce modèle lie par contrat le secteur privé et l'oblige à terminer les infrastructures à un prix et à une date prédéterminés, sous peine de sanctions sévères en cas d'échec à respecter les échéances. Ce modèle offre une certaine assurance à l'APWD et aux contribuables. Il garantit également que les infrastructures seront bien entretenues sur une longue période. Le secteur privé concevra, bâtira, financera, gèrera et entretiendra le projet pour une période de temps prédéterminée.

# NOTRE PERFORMANCE

formance **NOTRE PERFORMANCE** notre performance **NOTRE PERFORMANCE** notre performance  
formance **NOTRE PERFORMANCE** NOTRE PERFORMANCE notre performance NOTRE PERFORMA  
E PERFORMANCE notre performance **NOTRE PERFORMANCE** notre performance NOTRE PERFO  
RE PERFORMANCE NOTRE PERFORMANCE notre performance NOTRE PERFORMANCE notre pefo  
RFORMANCE notre performance **NOTRE PERFORMANCE** notre performance **NOTRE PERFORMA**  
CE notre performance NOTRE PERFORMANCE notre performance NOTRE PERFORMANCE notre perform  
PERFORMANCE notre performance **NOTRE PERFORMANCE** notre performance NOTRE PERFO  
MANCE notre performance NOTRE PERFORMANCE notre performance NOTRE PERFORMANCE notre peform  
E notre performance **NOTRE PERFORMANCE** notre performance **NOTRE PERFORMANCE** not  
RMANCE notre performance NOTRE PERFORMANCE NOTRE PERFORMANCE notre performance NOTR  
PERFORMANCE notre performance **NOTRE PERFORMANCE** notre performance NOTRE PERFO  
E PERFORMANCE NOTRE PERFORMANCE notre performance NOTRE PERFORMANCE notre peform  
notre performance **NOTRE PERFORMANCE** notre performance **NOTRE PERFORMANCE** notre  
MANCE notre performance NOTRE PERFORMANCE NOTRE PERFORMANCE notre performance NOTRE  
hance **NOTRE PERFORMANCE** notre performance **NOTRE PERFORMANCE** notre performance  
formance **NOTRE PERFORMANCE** NOTRE PERFORMANCE notre performance NOTRE PERFORMA  
e performance **NOTRE PERFORMANCE** notre performance **NOTRE PERFORMANCE** notre perf  
CE notre performance NOTRE PERFORMANCE NOTRE PERFORMANCE notre performance NOTRE PER  
**NOTRE PERFORMANCE** notre performance **NOTRE PERFORMANCE** notre performance NOTRE  
**NOTRE PERFORMANCE** NOTRE PERFORMANCE notre performance NOTRE PERFORMANCE no



## Priorités stratégiques

Avant de pouvoir construire les éléments du projet, ce dernier devait être provisoirement établi et l'APWD devait être nommée société d'État

Avec ces objectifs en tête, l'APWD était motivée, en 2014-2015, par deux priorités stratégiques parallèles :

### Renforcement des capacités et opérationnalisation de l'APWD

Afin de permettre la progression du Pont international Gordie-Howe, l'APWD devait être établie comme société d'État, d'un point de vue de :

- Renforcement de la capacité des Ressources humaines
- Lancement des opérations de l'APWD.

### Lancement de l'approvisionnement en PPP

Pour lancer le processus d'approvisionnement en PPP en 2015, l'APWD s'est appuyée sur le travail de Transports Canada et a entrepris une grande variété d'activités clés en pré-approvisionnement dans les catégories suivantes :

- Ententes, incluant les ententes mandatées sous l'Accord du passage ;
- Résolution de problèmes techniques ;
- Travaux préliminaires et ;
- Acquisition de propriétés.

Au mois d'août 2014, l'APWD a entrepris sa première année d'opération. Il doit être mentionné que les priorités de stratégie de 2014-2015 ont été atteintes, conformes aux objectifs ou sont en progrès.

## Collaboration

L'APWD travaille en étroite collaboration avec les gouvernements du Canada, le Michigan et les États-Unis. Ce travail inclut des rencontres et des interactions étroites avec :

- L'Agence des services frontaliers du Canada
- L'Agence canadienne d'inspection des aliments
- Federal Highway Administration
- General Services Administration
- Michigan Department of Transportation
- Transports Canada
- US Customs and Border Protection

L'APWD a également rencontré les villes de Windsor et de Détroit, ainsi que les parties prenantes locales pour assurer qu'elles étaient investies dans le projet, tenues au courant du projet et jouent un rôle dans la planification et la réalisation du Pont international Gordie-Howe.

# Faits culminants de 2014 - 2015

AOÛT

04

La nouvelle société d'État du Canada devient fonctionnelle.

15 réunions du conseil d'administration

6 réunions de l'Autorité internationale



4 Développements approuvés

- Autorité internationale
- Activités du Michigan
- Résolution de différends
- Confidentialité



2 Signatures des ententes

- Entente fédérale des États-Unis concernant l'esplanade
- Convention relative à un privilège d'intérêt commun

17M\$ Ingénierie générale

Contrat attribué - L'APWD a attribué un des plus importants contrats de services techniques



4 Conseillers clés externes en PPP engagés

- Conseiller en finances et en transactions
- Conseiller en marchés de capitaux
- Conseiller en égalité
- Conseiller juridique

10 Employés à temps plein engagés



## Résumé des performances

L'APWD a commencé à opérer sous sa forme actuelle au mois d'août 2014 et a entrepris la préparation du Pont international de Gordie-Howe durant l'année fiscale de 2014-2015 :

- nomination du PDG, du Président et des membres du Conseil d'administration en 2014, par le gouverneur en conseil, et la nomination de l'Autorité internationale ;
- approbation des politiques et des règlements ;
- continuation de la capacité nécessaire pour récupérer les responsabilités de fonctionnement de Transports Canada, qui avait la responsabilité de faire avancer le projet dans les dix dernières années ;
- construction robuste des structures de gouvernance, incluant le comité d'audit et le comité de gouvernance et des ressources humaines; et
- travailler vers la préparation du processus d'approvisionnement pour le projet, incluant l'accélération de certains aspects des travaux préparatoires du point d'entrée canadien.

Renforcement des capacités et opérationnalisation de l'APWD

Résultat stratégique – Renforcement des capacités et opérationnalisation de l'APWD			
Résultat stratégique de 2014-2015	Réussite	Mesure	Objectif/état actuel
Renforcement de la capacité des relations humaines	L'APWD a la capacité de prendre le contrôle de la gestion du projet, actuellement géré par le Gouvernement du Canada	<p>Nomination du Président et Premier dirigeant et des membres du Conseil d'administration</p> <p>Nomination du président des conseils de l'APWD et de l'IA</p> <p>L'identification des postes essentiels requis à l'achèvement et à la gestion du projet; acquisition des ressources humaines requises</p>	<p>✓ <b>RÉUSSI</b> – Sélectionné en août 2014.</p> <p>✓ <b>RÉUSSI</b> – Nomination entre juin et octobre 2014 (Président et premier dirigeant des conseil de l'APWD); nomination entre juillet et novembre 2014 (IA).</p> <p>✓ <b>En voie de réussite</b> – L'APWD a entrepris la création d'une stratégie d'embauche considérant le besoin pressant de personnel. À la fin de l'année fiscale de 2014-15, l'APWD comptait 10 employés et continue à pourvoir aux postes manquants.</p>
Lancement des opérations de l'APWD	L'APWD procède à la transition vers une société d'État entièrement opérationnelle	<p>Implantation de politiques et de guides pour diriger les opérations de l'APWD</p> <p>Établissement d'une présence physique et virtuelle</p> <p>Recrutement d'appuis autres que le Gouvernement du Canada durant la phase de préapprovisionnement</p>	<p>✓ <b>En voie de réussite</b> – Les politiques et les guides ont été, ou seront, développés. Par exemple, un ensemble de politiques visant à gouverner la gestion des ressources humaines est en cours d'approbation auprès du Comité de gouvernance et des ressources humaines. D'autres politiques et d'autres exigences FAA sont en place. Un prestataire de pensions et d'avantages sociaux a été garanti.</p> <p>✓ <b>En voie de réussite</b> – L'APWD a déménagé à son siège permanent à Windsor, en Ontario, au mois de février 2015. Le site de l'APWD et les plateformes de médias sociaux sont en développement.</p> <p>✓ <b>RÉUSSI</b> – Les conseillers essentiels externes ont été engagés, y compris un conseiller en génie, un conseiller en finances et en transaction spécialisé en PPP, un conseiller en marchés des capitaux, un conseiller juridique spécialisé en PPP et un moniteur d'égalité spécialisé en PPP.</p>



Commencer l’approvisionnement en PPP (Activités préapprovisionnement)

Résultat stratégique – Commencer l’approvisionnement en PPP (Activités préapprovisionnement)			
Résultat stratégique de 2014-2015	Réussite	Mesure	Objectif/état actuel
Accords, y compris les accords conformément à l’Accord du passage	Répondre aux exigences de l’Accord du passage	Approbation des développements et signature des ententes	<p>✓ <b>RÉUSSI</b> – L’APWD a pris connaissance de l’autorité internationale, des activités de financement du Michigan, du processus de règlement de différends et de la confidentialité.</p> <p>L’APWD a également signé l’Entente des autorités fédérales américaines concernant l’esplanade.</p>
Résolution de problèmes techniques	Entreprendre la création du tracé de l’emprise pour les terres destinées au projet du côté du Michigan afin de résoudre le problème technique d’acquisition des terres	L’APWD et le MDOT (Département des transports du Michigan) travaillent au développement du tracé final de l’emprise	<p>✓ <b>RÉUSSI</b> – La version définitive du tracé de l’emprise a été complétée. Michigan peut entreprendre l’acquisition des terres.</p>
Travaux préparatoires	L’APWD est capable d’accélérer certains aspects des travaux préparatoires	L’APWD a entrepris des recherches pour savoir si le placement du remplissage du point d’entrée et du site de l’esplanade pourrait être accéléré	<p>✓ <b>RÉUSSI</b> – L’APWD a complété les recherches concernant l’accélération des travaux préparatoires.</p>
Acquisition de propriétés au Canada et au Michigan	<p><b>Canada</b></p> <p>Les propriétés exigées par le projet ont été acquises</p> <p><b>Michigan</b></p> <p>Les propriétés exigées par le projet ont été acquises</p>	<p><b>Canada</b></p> <p>L’APWD, Transports Canada et tout autre ministère du Canada sont en train de finaliser l’acquisition des propriétés exigées</p> <p><b>Michigan</b></p> <p>L’APWD et le MDOT sont en train d’acquérir les propriétés exigées au Michigan</p>	<p><b>Canada</b></p> <p>✓ <b>En voie de réussite</b> – Une convention relative à un privilège d’intérêt commun a été complétée. En 2014-15, certaines propriétés ont été achetées. Transports Canada a rencontré les propriétaires des propriétés restantes et a entrepris des négociations.</p> <p><b>Michigan</b></p> <p>✓ <b>EN PROGRESSION</b> – L’APWD a signé des ententes pour l’acquisition des propriétés à Détroit et dans le Wayne County.</p> <p>L’APWD a travaillé avec MDOT à la rédaction d’un plan d’acquisition de propriétés afin d’assurer l’achèvement des activités d’acquisition selon le temps et le budget alloués.</p> <p>Le MDOT a lancé une demande de proposition d’acquisition de propriétés et a demandé les services d’un consultant en acquisition de propriétés.</p>

## Perspectives pour 2015-2016

Dans l'année à venir, l'APWD continuera à réaliser ses priorités établies pour 2014-2015 et elle se concentrera également à concrétiser l'objectif clé qu'est le lancement du processus d'approvisionnement. Elle fera également avancer plusieurs priorités stratégiques à moyen terme comme l'acquisition de terrains au Canada et au Michigan, l'accélération des premiers travaux à Windsor (y compris la construction d'une route d'accès périphérique, la mise en place du remblai sur le site de l'esplanade canadienne et le déménagement des services publics) et la relocalisation des services publics au Michigan. Par ailleurs, l'APWD continuera à renforcer ses opérations et à se doter en personnel ainsi qu'à assumer ou à prendre en charge les responsabilités du gouvernement du Canada liées au projet.

### **Principaux objectifs : Lancer le processus d'approvisionnement**

Au moment où l'APWD s'apprête à lancer son processus d'approvisionnement en 2015-2016, elle appliquera un processus d'acquisition en deux étapes axé sur de bonnes pratiques. Ce processus comprend l'émission d'une demande de qualification (DDQ) et d'une demande de proposition (DDP). Le but ultime de ce processus sera de choisir un partenaire en PPP adéquat possédant les compétences, l'expérience et les ressources nécessaires au projet Pont International Gordie-Howe.

### **Priorité stratégique : Renforcement des capacités et opérationnalisation de l'APWD**

Dès la fin de l'exercice financier 2014-2015 (31 mars 2015), grâce à l'élaboration d'une stratégie globale de RH et de dotation en personnel afin de déterminer les postes essentiels et de les pourvoir, l'APWD disposait d'un effectif de 10 employés à différents niveaux.

En poursuivant sa stratégie de recrutement, l'APWD continuera activement à pourvoir les postes requis. L'APWD tiendra compte de la durée prévue requise pour chaque ressource et de l'urgence de chacune en matière de dotation en personnel. Elle a également déterminé comment il est possible de maximiser l'expertise disponible et d'en tirer parti avec l'ensemble des compétences nécessaires pour réaliser le projet.

### **Priorité stratégique : Activités de préapprovisionnement (acquisition de terrains, accélération des premiers travaux et déménagement des services publics)**

Tout au long de 2015-2016 et à moyen terme, l'APWD s'engagera à réaliser les priorités stratégiques d'acquisition de terrains au Canada et au Michigan, l'accélération des premiers travaux à Windsor et le déménagement des services publics au Canada et au Michigan.

Les premiers travaux consistent en la construction de la route d'accès périphérique qui permettra l'accès au point d'entrée canadien et aux propriétés adjacentes et l'accélération de la mise en place du remblai sur le site de l'esplanade canadienne afin que la construction de structures « sensibles au tassement » comme les bâtiments, ne soit pas retardée.

La relocalisation des services publics comprend tous les services publics qui devront être relocalisés au sein de l'emprise du chemin d'accès périphérique. L'APWD travaille en étroite collaboration avec toutes les sociétés de services publics pour la relocalisation des services publics dans l'emprise du chemin d'accès périphérique.

## Résultats financiers 2014-2015

Dans sa première année d'opération, l'APWD a choisi son cadre comptable et a mis en place certaines de ses politiques en matière de comptabilité. En outre, pour établir ses politiques, l'APWD devait également bâtir son équipe des finances et collaborer avec le bureau du contrôleur général. Ces étapes critiques et nécessaires ont donné lieu à un plus grand intervalle que prévu pour la finalisation des états financiers de 2014-2015. Les états financiers de l'APWD sont préparés selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public (NCSP).

Bien que la société n'ait commencé ses activités qu'en août 2014, certaines activités relatives au projet (menées par Transports Canada) étaient déjà en cours avant cette date. Les coûts engagés par Transports Canada depuis octobre 2012 pour les activités menées pour le compte de l'APWD ont été inclus aux états financiers de l'APWD. Ces coûts sont principalement liés aux services professionnels engagés pour le projet. Ces services professionnels sont maintenant gérés par l'APWD.

Étant donné que l'année 2014-2015 fut la première année d'opération de l'APWD, la plupart des activités étaient axées sur l'établissement de la corporation et sur l'obtention de ressources permettant d'appuyer les activités du projet. L'APWD a reçu 8,1 millions de dollars en crédits parlementaires afin d'appuyer ces activités en 2014-2015. Cette demande de fonds a été faite pour refléter le rythme de travail de l'APWD. Puisque les chiffres du budget de 2014-2015 ont été établis en fonction des politiques comptables préliminaires, qui ont été finalisées durant la première année d'opération, le budget et les chiffres réels ne peuvent être comparés directement.

Les plus importantes dépenses de l'APWD dans l'année consistaient en des services professionnels et juridiques (5 9 millions \$) pour soutenir des activités d'ingénierie pour le projet PPP et les travaux préliminaires, la planification financière pour le projet et les services juridiques pour l'approvisionnement du PPP.

Comme mentionné précédemment, l'APWD a commencé à embaucher des employés en 2014. Les coûts engagés pour la paie et les avantages sociaux pour l'année ont été de 441 000 \$.

## État de la contribution canadienne

En vertu de l'Accord du passage, l'APWD doit publier des états financiers vérifiés des contributions canadiennes chaque année. Les Contributions canadiennes reflètent les frais que le Canada a engagés pour le projet, frais qui seront récupérés au moyen des revenus de péage une fois que le Pont international Gordie-Howe sera ouvert.

L'APWD travaille toujours à déterminer la date de début des contributions canadiennes et pour cette raison elle n'a pas encore publié l'état des contributions canadiennes et n'a pas inclus le montant de la contribution canadienne à ses états financiers du 31 mars 2015. Une fois que l'état des contributions canadiennes sera achevé, l'APWD le publiera sur son site Web [www.wdbridge.com/fr](http://www.wdbridge.com/fr).

# ÉTATS FINANCIERS

rs **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS**  
FINANCIERS **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS**  
NANCIERS états financiers **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS** états fin  
NCIERS états financiers **ÉTATS FINANCIERS** **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS**  
nanciers **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS**  
TATS FINANCIERS **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FI**  
nciers **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS** **ÉTATS FINANCIERS** éta  
NANCIERS états financiers **ÉTATS FINANCIERS** **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS**  
financiers **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINA**  
**ÉTATS FINANCIERS** **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS**  
**ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS**  
TS FINANCIERS états financiers **ÉTATS FINANCIERS** **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINA**  
nanciers **ÉTATS FINANCIERS** **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS** états  
NANCIERS états financiers **ÉTATS FINANCIERS** **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS**  
ers **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS**  
FINANCIERS **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINA**  
s **ÉTATS FINANCIERS** états financiers états financiers **ÉTATS FINANCIERS** états financie  
S états financiers **ÉTATS FINANCIERS** **ÉTATS FINANCIERS** états financiers **ÉTATS FINANCIERS** états fin



# ÉTATS FINANCIERS DE L'APWD POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2015

## Déclaration de responsabilité de la direction

Les états financiers ci-joints de l'Autorité du pont Windsor-Détoit (APWD) sont la responsabilité de la direction.

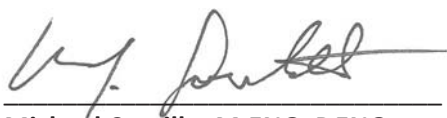
Les états financiers ont été préparés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public et comprennent nécessairement certaines estimations s'appuyant sur le meilleur jugement de la direction.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la direction a créé des livres de comptes, des dossiers, des contrôles liés aux finances et à la gestion, des systèmes de d'information et des pratiques de gestion, qu'elle tient à jour. Ces éléments visent à fournir une assurance raisonnable à l'égard de l'intégrité et de la fiabilité des renseignements financiers, de la protection et du contrôle des actifs et de la consignation appropriée des opérations et des événements.

Il incombe au Conseil d'administration de s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités liées à l'établissement de rapports financiers et au contrôle interne, en conformité avec ce qui suit : la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et les règlements afférents; la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et les règlements afférents; et les lettres patentes et toutes lettres patentes supplémentaires ainsi que les règlements administratifs de l'Autorité. Le Conseil d'administration assume ces responsabilités avec le soutien du Comité de vérification du Conseil d'administration, qui est composé de quatre administrateurs qui ne sont pas des employés de l'APWD.

Le Comité de vérification doit rencontrer la direction et le vérificateur général du Canada, le vérificateur externe, en plus d'examiner les états financiers annuels de l'Autorité et d'en recommander l'approbation au Conseil d'administration. En outre, le vérificateur externe jouit d'un accès total aux administrateurs de l'Autorité.

Il revient au vérificateur général du Canada de vérifier les états financiers et de produire un rapport à ce sujet.



**Michael Cautillo, M.ENG, P.ENG**  
Président et premier dirigeant



**Linda Hurdle, CPA, CA**  
Dirigeante Administrative Principale  
des Finances

Windsor, Canada  
23 juin 2016



## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au Ministre de l'Infrastructure et des Collectivités

### Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Autorité du pont Windsor-Détroit, qui comprennent les états de la situation financière au 31 mars 2015 et au 31 mars 2014, et les états des résultats, les états de la variation des actifs financiers nets et les états des flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 mars 2015 et le 31 mars 2014, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

#### *Responsabilité de la direction pour les états financiers*

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

#### *Responsabilité de l'auditeur*

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mes audits. J'ai effectué mes audits selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

#### *Opinion*

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Autorité du pont Windsor-Détroit au 31 mars 2015 et au 31 mars 2014, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de ses actifs financiers nets et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos le 31 mars 2015 et le 31 mars 2014, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

## Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables des Normes comptables canadiennes pour le secteur public ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Autorité du pont Windsor-Détroit dont j'ai eu connaissance au cours de mes audits des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et ses règlements, au règlement administratif de l'Autorité du pont Windsor-Détroit ainsi qu'à l'instruction donnée en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* décrite à la note 1 afférente aux états financiers.

Pour le vérificateur général du Canada,



Etienne Matte, CPA, CA  
directeur principal

Le 23 juin 2016  
Ottawa, Canada

**Autorité du pont Windsor-Détoit**  
**État de la situation financière**  
**au 31 mars**  
**(en milliers de dollars)**

	2015	2014
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
Trésorerie	162	-
Sommes à recevoir		
Montant à recevoir du gouvernement du Canada (note 9)	2 403	-
Autres sommes à recevoir	397	-
<b>TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS</b>	<b>2 962</b>	<b>-</b>
<b>PASSIF</b>		
Créditeurs et charges à payer	2 337	-
<b>PASSIF TOTAL</b>	<b>2 337</b>	<b>-</b>
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS</b>	<b>625</b>	<b>-</b>
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Immobilisations corporelles (note 3)	5 798	817
Charges payées d'avance (note 4)	2 744	45
<b>TOTAL DES ACTIFS NON FINANCIERS</b>	<b>8 542</b>	<b>862</b>
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ</b>	<b>9 167</b>	<b>862</b>
L'excédent accumulé comprend ce qui suit :		
Excédent accumulé lié aux activités	9 167	862
	9 167	862
Obligations contractuelles (note 5) et éventualités (note 6)		

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



**Autorité du pont Windsor-Détoit**  
**État des résultats**  
**pour l'exercice clos le 31 mars**  
**(en milliers de dollars)**

	2015 Budget	2015 Réel	2014 Budget	2014 Réel
CHARGES (note 8)				
Passage international de la rivière Détroit	360	<b>6 448</b>	-	2 063
Services internes	4 150	<b>1 535</b>	-	-
<b>TOTAL DES CHARGES</b>	<b>4 510</b>	<b>7 983</b>	-	<b>2 063</b>
<b>DÉFICIT AVANT FINANCEMENT GOUVERNEMENTAL</b>	<b>(4 510)</b>	<b>(7 983)</b>	-	<b>(2 063)</b>
Paiements de transfert – crédits (note 9)	6 150	<b>8 059</b>	-	-
Paiements de transfert – autres (note 9)	-	<b>8 229</b>	-	2 822
	6 150	<b>16 288</b>	-	2 822
<b>EXCÉDENT LIÉ AUX ACTIVITÉS</b>	<b>1 640</b>	<b>8 305</b>	-	<b>759</b>
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ LIÉ AUX ACTIVITÉS, AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	-	<b>862</b>	-	<b>103</b>
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ LIÉ AUX ACTIVITÉS, À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>1 640</b>	<b>9 167</b>	-	<b>862</b>

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

**Autorité du pont Windsor-Détoit**  
**État de la variation des actifs financiers nets**  
**pour l'exercice clos le 31 mars**  
**(en milliers de dollars)**

	2015 Budget	2015 Réel	2014 Budget	2014 Réel
EXCÉDENT LIÉ AUX ACTIVITÉS	1 640	<b>8 305</b>	-	759
Aquisition d'immobilisations corporelles	(1 640)	<b>(5 004)</b>	-	(714)
Amortissement des immobilisations corporelles	-	<b>23</b>	-	-
	-	<b>3 324</b>	-	45
Acquisition de charges payées d'avance	-	<b>(2 740)</b>	-	(45)
Utilisation de charges payées d'avance	-	<b>41</b>	-	-
	-	<b>(2 699)</b>	-	(45)
AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS	-	<b>625</b>	-	-
ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	-	-	-	-
ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE	-	<b>625</b>	-	-

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

L'état des gains et pertes de réévaluation a été exclus, car il n'y a pas eu de gains ou pertes de réévaluation.

**Autorité du pont Windsor-Détroit**  
**État des flux de trésorerie**  
**pour l'exercice clos le 31 mars**  
**(en milliers de dollars)**

	2015	2014
<b>ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT</b>		
Excédent de l'exercice	<b>8 305</b>	759
Ajustement des éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement d'immobilisations corporelles	<b>23</b>	-
Immobilisations apportées	<b>(2 878)</b>	(714)
Variation des éléments non monétaires du fonds de roulement		
Augmentation des sommes à recevoir	<b>(2 800)</b>	-
Augmentation des créditeurs et des charges à payer (note 3)	<b>1 017</b>	-
Augmentation des charges payées d'avance	<b>(2 699)</b>	(45)
<b>FLUX DE TRÉSORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>968</b>	-
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>		
Acquisition d'immobilisations corporelles (note 3)	<b>(806)</b>	-
<b>FLUX DE TRÉSORERIE AFFECTÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b>	<b>(806)</b>	-
<b>AUGMENTATION DE LA TRÉSORERIE</b>	<b>162</b>	-
<b>TRÉSORERIE AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	-	-
<b>TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	<b>162</b>	-

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

## 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*. 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. Aux tous débuts du 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. 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 de partenariat 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.

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 1er 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 pension 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.

La société est en voie d'intégrer progressivement ces modifications d'ici les dates requises.

Aucun vérificateur n'a été nommé pour l'année se terminant le 31 mars 2013 étant donné l'activité limitée entre la date de constitution et le 31 mars 2013. Les états financiers vérifiés portant sur l'année 2013 n'ont donc pas été préparés. Pendant cette année, les seules opérations ont été les activités entreprises par le gouvernement du Canada au nom de l'APWD, qui ont été intégrées à l'excédent lié aux activités. Les états financiers ont été approuvés et leur publication a été autorisée par le Conseil d'administration le 23 juin 2016.

## 2. Conventions comptables importantes

### a) Méthode de comptabilité et adoption anticipée de normes

Les états financiers ont été préparés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Les Normes comptables pour le secteur public autorisent l'adoption anticipée de certaines normes. L'APWD a décidé d'adopter par anticipation les normes suivantes :

- i. Chapitre SP 1201 – Présentation des états financiers
- ii. Chapitre SP 2601 – Conversion des devises
- iii. Chapitre SP 3420 – Opérations interentités
- iv. Chapitre SP 3450 – Instruments financiers

### b) Paiements de transfert

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 résultats à mesure que les stipulations sont respectées. Toute partie des paiements de transfert auxquelles a droit l'APWD, mais qu'elle n'a pas reçues, est comptabilisée comme une somme à recevoir de la part du gouvernement du Canada.

### c) Coûts de soutien

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 produits et portés aux dépenses ou capitalisés comme des apports aux immobilisations corporelles.

### d) Trésorerie

La trésorerie comprend les montants détenus dans les comptes bancaires de l'APWD.

### e) 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.

### f) 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 du Pont international Gordie-Howe qui seront loués ou concédés sous licence à l'APWD sont comptabilisés comme des charges payées d'avance. Les paiements effectués en vue d'acheter des terrains qui ne seront ni loués ni concédés sous licence à l'APWD, mais remis à l'État du Michigan, sont constatés comme des charges au moment où ils sont effectués.

### g) 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

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 moins-values nettes relatives aux immobilisations corporelles sont consignées 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.

#### h) Obligations environnementales

Lorsque la société 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 est impossible de faire une estimation raisonnable de ce montant ou si on ne prévoit pas renoncer aux avantages économiques futurs, la situation sera signalée dans une note afférente aux états financiers.

#### i) 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 et 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.

#### j) 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.

#### k) 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.

#### l) Instruments financiers

L'APWD recense, évalue et gère les risques financiers afin de minimiser 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 :

Catégories	Instruments financiers	Évaluation
Actifs financiers	Trésorerie	Coût ou coût après amortissement
Passifs financiers	Créditeurs et charges à payer	Coût ou coût après amortissement

## m) Conversion de devises

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 année. 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.

## n) 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 TPS/TVH recouvrable, la durée de vie utile des immobilisations corporelles, les charges à payer et les éventualités. Il se pourrait que les résultats réels diffèrent des estimations de manière significative.

## 3. Immobilisations corporelles

(en milliers de dollars)

	Améliorations locatives	Ordinateurs et matériel de bureau	Construction en cours	Total
<b>Coût</b>				
1 <sup>er</sup> avril 2013	-	-	103	103
Contributions	-	-	714	714
31 mars 2014	-	-	817	817
1 <sup>er</sup> avril 2014	-	-	817	817
Acquisitions	702	225	1 199	2 126
Contributions	-	-	2 878	2 878
<b>31 mars 2015</b>	<b>702</b>	<b>225</b>	<b>4 894</b>	<b>5 821</b>
<b>Amortissement cumulé</b>				
1 <sup>er</sup> avril 2013	-	-	-	-
Amortissement	-	-	-	-
31 mars 2014	-	-	-	-
1 <sup>er</sup> avril 2014	-	-	-	-
Amortissement	15	8	-	23
<b>31 mars 2015</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>-</b>	<b>23</b>
<b>Valeur comptable nette</b>				
31 mars 2014	-	-	817	817
31 mars 2015	687	217	4 894	5 798

L'ajout d'immobilisations corporelles et l'augmentation des crédettes et des charges à payer présentés dans l'état des flux de trésorerie excluent un montant de 1 320 \$ (2014 – 0 \$) en lien avec l'acquisition des immobilisations corporelles, car le montant est lié aux activités d'investissement en immobilisations de 2014-2015, encore impayées au 31 mars 2015.

#### 4. Charges payées d'avance

La location de terrains payée d'avance se rapporte aux paiements versés à l'État du Michigan pour financer l'achat de terrains pour le projet du Pont international Gordie-Howe qui seront loués ou concédés sous licence à l'APWD pendant la durée de vie du pont.

(en milliers de dollars)

	2015	2014
Acquisitions de terrains au Michigan	2 491	45
Autres	253	-
	<b>2 744</b>	<b>45</b>

Les paiements effectués pour l'acquisition de terrains qui ne seront ni loués ni concédés sous licence à l'APWD ont été portés aux dépenses au titre de terrains pour l'État du Michigan (note 8).

#### 5. Obligations contractuelles

L'APWD a des obligations contractuelles d'un montant total de 22.1 M \$ (2014 - 0 \$), principalement au titre de conventions d'honoraires professionnels et de location. Certaines conventions d'honoraires professionnels prévoient des droits de résiliation permettant aux deux parties de résilier la convention sans pénalité. Voici les paiements minimums pour les prochaines années :

	Honoraires professionnels	Frais de Location	Total
2016	4 525 \$	592 \$	5 117 \$
2017	2 909	592	3 501
2018	2 597	553	3 150
2019	2 418	433	2 851
2020	2 371	407	2 778
2021 et ensuite	4 106	572	4 678

#### 6. Éventualités

##### A. Légal

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 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 l'année se terminant le 31 mars 2015; la direction croit également que les questions de ce type n'ont engendré aucun passif important pour l'année qui s'est terminée le 31 mars 2014.

##### B. Terrains au Michigan

L'APWD doit assurer le financement du projet du pont international Gordie-Howe en vertu de l'Accord du passage; il incombe donc à l'APWD de décontaminer les terrains achetés par l'État du Michigan en vue du projet. Les évaluations environnementales préliminaires, fondées sur l'utilisation antérieure et actuelle des terrains, ont permis de cibler certaines parcelles de terrains plus à risque d'être contaminées, et par conséquent, qui nécessitent des études plus approfondies afin de déterminer l'étendue de la contamination et les coûts estimés de remise en état.

Les terrains n'ont pas encore été loués ni concédés sous licence à l'APWD. Ainsi, l'APWD n'a pas été en mesure de déterminer de façon indépendante si la contamination dépasse les normes environnementales. Après le 31 mars 2015, l'État du Michigan a amorcé les études supplémentaires nécessaires; le processus n'en est toutefois encore qu'à ses débuts. Étant donné qu'on ignore s'il y a présence d'une contamination au-delà des normes environnementales, aucun passif éventuel lié aux terrains au Michigan n'a été constaté pour l'année en cours.



## 7. Passif environnemental

L'APWD comptabilise une provision pour l'assainissement du milieu une fois que toutes les conditions suivantes sont respectées : l'existence de normes environnementales; un niveau de contamination reconnu comme dépassant les normes environnementales; l'APWD en a la responsabilité directe ou en accepte la responsabilité; le renoncement prévu aux avantages économiques futurs; une estimation raisonnable de ce montant pourra 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 Transports Canada à Windsor, en Ontario. 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 les avantages économiques futurs soient cédés pour remédier à 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.

Il n'a pas été possible de réaliser une estimation raisonnable du passif étant donné qu'en date du 31 mars 2015, l'APWD ne connaissait pas le tonnage total de sols contaminés devant être assainis, et ce, en raison de l'impossibilité d'accéder aux terrains. Par conséquent, aucun passif n'a été comptabilisé. Toutefois, après la fin de l'année, l'APWD a signé une autorisation provisoire avec Transports Canada afin de pouvoir effectuer des travaux préparatoires pour le site sur les terrains appartenant au Ministère. L'APWD estime par conséquent que les coûts de remise en état varieront entre 646 \$ et 1 304 \$. La fourchette estimée est basée sur le total des hectares de terrains pour lequel l'APWD accepte la responsabilité ainsi que sur le coût par hectare et le travail réalisé après la fin de l'année, mais avant la présentation des états financiers.

L'APWD assume également la responsabilité pour les terrains achetés par l'État du Michigan, grâce au financement de l'APWD, pour le projet du Pont international Gordie-Howe, et qui seront loués ou concédés sous licence à l'APWD. Cette dernière n'a pas été en mesure de déterminer la présence de contamination dépassant la norme, par conséquent, elle a divulgué ce problème comme un passif éventuel (voir la note 6).

## 8. Charges Par Type

(en milliers de dollars)

	2015	2014
Services professionnels	4 077	1 488
Services juridiques	1 854	565
Terrains au Michigan	589	10
Bureau et entretien	446	-
Salaires et avantages sociaux	441	-
Paiements de transfert à l'Autorité internationale	294	-
Loyer	145	-
Frais de déplacement	63	-
Assurances	42	-
Amortissement	23	-
Autres	9	-
	<b>7 983</b>	<b>2 063</b>

## 9. Opérations entre apparentés

Du point de vue de la propriété commune, l'APWD s'apparente à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. L'APWD conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités. Ces opérations sont évaluées à la valeur d'échange. Au cours de l'année, l'APWD a engagé des dépenses totalisant 150 \$ (0 \$ – 2014) et a reçu un financement gouvernemental de 8 059 \$ (0 \$ – 2014). Au 31 mars 2015, l'APWD avait constaté 2 800 \$ en sommes à recevoir avec les entités apparentées (0 \$ – 2014) et 49 \$ en créditeurs (0 \$ – 2014).

Le gouvernement du Canada a réalisé certaines activités pour soutenir l'APWD. L'APWD a comptabilisé ces coûts de soutien à titre de produits à leur valeur comptable. Le coût de ces activités n'a pas été recouvré auprès de l'APWD par le gouvernement du Canada. Au cours de l'année, l'APWD a comptabilisé 8 229 \$ (2 822 \$ – 2014) et, de ce montant, 4 300 \$ ont été comptabilisés comme des dépenses (2 063 \$ – 2014) et 3 929 \$ ont été capitalisés à titre d'apports (759 \$ – 2014).

L'équipe de la haute direction et le Conseil d'administration de l'APWD constituent des entités apparentées de celle-ci. L'APWD a également reçu des services gracieusement, tels que la vérification des états financiers.

## 10. Instruments financiers

### a) Juste valeur

La valeur comptable des instruments financiers de l'APWD est semblable à leur juste valeur en raison de leur nature à court terme.

### b) Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier ne puisse faire face à ses obligations et entraîne, de ce fait, une perte financière pour l'autre partie. La trésorerie de l'APWD est exposée au risque de crédit. L'APWD gère ce risque en faisant affaire uniquement avec des membres de l'Association canadienne des paiements. Habituellement, la valeur comptable indiquée à l'état de la situation financière de l'APWD pour son actif financier exposé au risque de crédit, nette de toutes provisions applicables pour perte, représente le montant maximum exposé au risque de crédit. Le risque de crédit n'est pas un risque important pour l'APWD.

L'exposition maximale de l'APWD au risque de crédit, le 31 mars, est la suivante :

(en milliers de dollars)

	2015	2014
Trésorerie	162	-

Le risque de crédit associé à la trésorerie est considérablement réduit du fait que la trésorerie est conservée dans les comptes bancaires de l'APWD.

### c) Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'APWD ne soit pas en mesure de respecter ses obligations financières au moment requis. L'APWD gère ce risque grâce à l'établissement de budgets comportant des estimations des liquidités détaillées ainsi qu'à un suivi régulier. Le risque de liquidité est faible, étant donné que l'APWD est financée par le gouvernement du Canada.

Aucun passif de l'APWD ne porte intérêt ni n'est payable sur demande.

Voici une estimation des échéances du passif financier de la société :

(en milliers de dollars)

	Moins de trois mois	De trois mois à un an	Plus d'un an	Total
Créditeurs et charges à payer	2 319	18	-	2 337

### d) Risque de marché

Le risque de marché est le risque que posent les fluctuations de facteurs du marché, comme les taux d'intérêt et les taux de change des devises étrangères sur les résultats.

Les liquidités de l'APWD sont exposées au risque lié au taux d'intérêt. Le 31 mars 2015, une variation des taux d'intérêt de 1 % ne serait pas significative.

Le solde des liquidités en dollars américains de l'APWD est exposé au risque de change. Le 31 mars 2015, une variation des taux de change de 1 % ne serait pas significative.

## 11. Régimes d'avantages sociaux

L'APWD offre deux régimes d'avantages sociaux à ses employés : un régime collectif et un régime de retraite. Ce dernier est un régime à cotisations déterminées. En vertu du régime collectif, l'APWD verse des primes pour certains avantages sociaux; le reste du montant des primes est payé par l'employé. Les dépenses constatées pour chaque régime sont présentées dans le tableau ci-dessous :

(en milliers de dollars)

	2015	2014
Régime de retraite	3	-

### a) Régime de retraite

Dans le cadre du régime de retraite à cotisation déterminée, le montant des cotisations est prédéterminé et les prestations reçues à la retraite dépendent du montant des cotisations accumulé, des gains relatifs aux cotisations, du type de prestation de retraite choisi, de l'âge du membre du régime à la retraite et du taux d'intérêt existant au moment de la retraite. L'inscription au régime est obligatoire; dès que les employés y sont admissibles, ils doivent s'y inscrire.

Le montant des cotisations des employés et de l'APWD varient selon que l'employé est considéré comme un cadre ou un employé régulier. Les cadres doivent verser des cotisations de base équivalant à 6 % de leur salaire de base; l'APWD doit verser une cotisation équivalant à 12 % de celui-ci. Les employés réguliers doivent verser des cotisations de base équivalant à 5 % de leur salaire de base et peuvent verser des cotisations facultatives jusqu'à concurrence de 4 % de leur salaire de base, pour un pourcentage total maximum de 9 % de leur salaire de base. L'APWD doit verser une cotisation de 5 % du salaire de base des employés réguliers, et verser une cotisation égale aux cotisations facultatives, jusqu'à concurrence de 4 % du salaire de base des employés réguliers.

Le régime de retraite est entré en vigueur le 1er janvier 2015. Le 31 mars 2014, l'APWD n'avait pas d'employés. Au cours de l'année, aucun changement important n'a été apporté au régime.

### b) Régime d'avantages sociaux collectif

Les primes relatives aux avantages sociaux suivants, en vertu du régime d'avantages sociaux collectif, sont versées par l'APWD :

- i. Assurance-maladie complémentaire
- ii. Assistance-voyage en cas d'urgence
- iii. Soins dentaires
- iv. Compte de frais médicaux
- v. Assurance vie de base
- vi. Assurance vie des personnes à charge
- vii. Assurance de base en cas de décès ou de mutilation accidentels
- viii. Programme d'aide aux employés

Le régime d'avantages sociaux collectif est sensiblement le même pour les cadres et les employés réguliers. La seule différence est liée au montant maximum global autorisé dans le compte de frais médicaux. Pour les cadres, ce montant s'élève à 2 500 \$ par année, comparativement à 1 000 \$ par année pour les employés réguliers.

Le régime d'avantages sociaux collectif est entré en vigueur le 1er janvier 2015. Au 31 mars 2014, l'APWD n'avait pas d'employés. Au cours de l'année, aucun changement important n'a été apporté au régime.

## 12. État des contributions canadiennes

Les contributions canadiennes correspondent à l'ensemble des fonds (en dollars canadiens ou convertis en cette devise selon les taux existants à la date du paiement ou à la date fournie) et des biens immobiliers ou mobiliers, ou des services fournis (à la juste valeur, en dollars canadiens ou convertis en cette devise selon les taux existants à la date du paiement ou à la date fournie) que le Parlement du Canada s'approprie et qui ont été payés par le gouvernement du Canada, ou les dépenses payées par l'APWD.

L'Accord du passage vise à ce que le coût du projet soit récupéré par le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de droits de péage futurs découlant du Pont international Gordie-Howe. Pour effectuer le suivi de ces coûts, l'Accord du passage exige que l'APWD prépare un État des contributions canadiennes ainsi qu'un État des contributions canadiennes non récupérées. Ces États figurent dans le rapport annuel de l'APWD, mais font l'objet d'une vérification et d'un rapport de vérification distincts.

Une fois que les coûts du projet auront été récupérés, deux changements importants prendront effet. Premièrement, l'Autorité internationale obtiendra un niveau de contrôle important sur l'APWD. La supervision de l'Autorité internationale augmentera pour comprendre la surveillance de l'amélioration, du fonctionnement, de l'entretien et de l'utilisation du Pont international Gordie-Howe, et l'Autorité internationale détiendra le pouvoir d'approuver les taux de péage ainsi que toute hausse ou diminution des réserves raisonnablement requises aux fins des coûts actuels ou prévus. Deuxièmement, les excédents des activités seront répartis également entre l'APWD et l'État du Michigan.

Dans des circonstances normales, l'État des contributions canadiennes serait intégré aux notes complémentaires aux états financiers et présenté dans le rapport annuel. Cependant, à la date de présentation des états financiers, la date à laquelle commencent les contributions canadiennes n'a pas été établie. Par conséquent, le montant des contributions canadiennes au 31 mars 2015 ne peut être quantifié, et leur vérification ne peut être effectuée.

Pour publier son rapport annuel le plus rapidement possible, l'APWD a décidé de publier son rapport sans l'État des contributions canadiennes. Dès que la vérification de l'État des contributions canadiennes aura été effectuée, l'APWD le rendra public de même que le rapport de vérification indépendant.

# ANNEXES DES RAPPORTS

*TS annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAP*  
*DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES R*  
*es rapports ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports annexes des rapports ANNEXES D*  
*ports annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANI*  
*RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES D*  
*INEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES D*  
*ES RAPPORTS ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS*  
*ANNEXES DES RAPPORTS ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAP*  
*ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS annexes des*  
*annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS annexes*  
*PORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAP*  
*exes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES D*  
*DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEX*  
*ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEX*  
*annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAPPOI*  
*rapports ANNEXES DES RAPPORTS ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES R*  
*TS annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAP*  
*DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RA*  
*exes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAPPORTS*  
*s ANNEXES DES RAPPORTS ANNEXES DES RAPPORTS annexes des rapports ANNEXES DES RAP*





Dwight Duncan  
Président intérimaire

M. Duncan occupe actuellement le poste de conseiller stratégique principal chez McMillan LLP et il siège aux conseils d'administration de la Fondation pour la recherche scientifique de la Société canadienne de la sclérose en plaques, de la Société Churchill pour la promotion de la démocratie parlementaire, du Conseil consultatif de gestion de l'Odette School of Business à l'Université de Windsor et du Conseil consultatif de KTG Consultants. M. Duncan a eu une brillante carrière dans la fonction publique qui a duré près de 25 ans. Il a été membre de l'Assemblée législative de l'Ontario de 1995 à 2013. Il a géré de nombreux portefeuilles importants, dont les finances, l'énergie, les recettes et les services gouvernementaux et il a assumé les fonctions de vice-premier ministre pour la province de l'Ontario.



Michael Cautillo M.ENG, P.ENG  
Président, premier dirigeant et directeur

M. Cautillo possède près de 40 ans d'expérience dans le domaine des transports et il s'est impliqué à divers titres dans la planification du nouveau passage entre Windsor (Ontario) et Détroit (Michigan) du puis 2005. M. Cautillo a travaillé pendant 23 ans au ministère des Transports de l'Ontario où il a acquis une vaste expérience dans de nombreux projets d'infrastructure tels que d'importants partenariats public-privé, l'exploitation du réseau routier, les chemins de fer, le transport en commun municipal, la conception et la construction d'aéroports et les autoroutes à péage, suivies de 14 années au sein d'un cabinet de services professionnels dans le domaine du partenariat public-privé.



William Graham  
Directeur

M. Graham est président de South Winds Development Co. Inc., une société de développement immobilier basée à Komoka (Ontario). Il compte plus de 45 ans d'expérience au sein de conseils d'administration et dans le milieu des affaires. Il a agi à titre de directeur pour le London EcoPark, Habitat pour l'humanité, Air Ontario/Air Jazz, la Ontario Aggregate Producers Association et la Banque du Canada. Il est également un des membres fondateurs de la London Heavy Construction Equipment Association.



Caroline Mulrone Lapham  
Directrice

Mme Mulrone Lapham est vice-présidente de BloombergSen, un cabinet indépendant d'experts-conseils en investissement. Avant de se joindre à BloombergSen, elle a travaillé chez Wellington Financial LP, une entreprise de consolidation de dettes basée à Toronto, dans le domaine du développement corporatif; en tant qu'avocate dans les bureaux de Shearman & Sterling dans la ville de New York; et comme directrice associée du NYU Center for Law & Business. Mme Mulrone Lapham est diplômée du Harvard College et possède un LL.B. de la faculté de droit de l'Université de New York. Elle est cofondatrice et directrice générale de l'Opération boîte à chaussures, une fondation de bienfaisance établie dans de nombreuses collectivités du Canada, elle fait partie du conseil d'administration de la fondation du SickKids Hospital et est aussi une gouverneure de l'école nationale de théâtre du Canada.



Craig S. Rix  
Directeur

M. Rix est un associé du cabinet d'avocats Hicks Morley Hamilton Stewart Storie LLP et grâce à sa pratique juridique, il possède une expérience considérable dans la Loi et la défense des ressources humaines, la planification stratégique, la gouvernance et les politiques publiques. M. Rix détient un baccalauréat en droit de l'Université de Windsor, un baccalauréat ès arts en sciences politiques et une maîtrise en politique publique/administration publique de l'Université McMaster.

Mme Burr a eu une carrière exemplaire avec le Gouvernement du Canada, durant les 40 dernières années. Plus récemment, elle a été sous-ministre adjointe, Politique pour Transports Canada. Précédemment, elle a occupé le poste de sollicitateur général du Canada, greffier du conseil et secrétariat du Conseil du Trésor.



Kristine Burr  
Présidente



Eddie Francis  
Directeur

M. Francis est le vice-président exécutif, Exploitation et membre d'expérience de la Windsor Family Credit Union (WFCU). Avant de rejoindre la WFCU, il a été maire de la ville de Windsor pendant trois mandats (2003-2014) M. Francis détient un baccalauréat combiné en chimie et en biochimie de l'Université de Western Ontario, et un baccalauréat en droit de l'École de droit de l'Université de Windsor.

Mme Gagnon est présidente de XTL Transport inc, une des principales Compagnies en services de distribution, de logistique et de transport du Canada depuis 2012. Elle détient une maîtrise de l'Université du Québec à Montréal et un baccalauréat de l'Université McGill.



Geneviève Gagnon  
Directrice



Michael D. Hayes  
Directeur

M. Hayes est actuellement le Président et le PDG du Centre des Arts Midland. Il a fondé Main Street Consulting qui se spécialise en relations communautaires et en développement économique, après avoir pris sa retraite suivant son emploi de vice-président des Relations exécutives de Dow Chemical.

Mme Klohs est la Présidente et la PDG de The Right Place, inc., l'organisation de développement économique régional promouvant la rétention, l'expansion et l'attraction du commerce dans le West Michigan. Durant sa carrière, elle a travaillé pour la Société Prince, la Société de développement économique du Berrien County et le Département de commerce du Michigan.



Birgit, M. Klohs  
Directrice



Matt Rizik  
Directeur

M. Rizik est le Directeur des affaires fiscales de Rock Ventures LLC, l'entité qui fournit la coordination d'exploitation, la guidance et l'intégration à un portefeuille regroupant plus de 40 commerces, allant du sport, du divertissement aux jeunes entreprises en ligne aux idées novatrices. Avant de se joindre à Rock Ventures, il a été partenaire à Pricewaterhouse Coopers pendant plus de 30 ans.



Photo, de gauche à droite: John Nader, Linda Hurdle, Heather Grondin, Minister of Infrastructure and Communities Amarjeet Sohi, Michael Cautillo, Marta Leardi-Anderson, Leslie Martin

M. Michael Cautillo est le **Président et premier dirigeant de l'APWD**. M. Cautillo a plus de 40 ans d'expérience dans le domaine du transport et est impliqué depuis 2005 dans la planification du nouveau point de passage de Windsor, Ontario, et de Détroit, Michigan. M. Cautillo a travaillé 23 ans pour le ministère des Transports de l'Ontario où il a acquis une vaste expérience dans plusieurs projets d'infrastructure, tels que les partenariats publics et privés, l'exploitation des autoroutes, des chemins de fer, des transports municipaux, de la conception des aéroports et la construction de routes à péage. Par la suite, il a travaillé pendant 14 ans pour une firme offrant des services professionnels dans le domaine des partenariats privés-publics.

Mme Heather Grondin, **Vice-présidente des Communications et des relations entre parties**, a plus de 15 ans d'expérience en planification et prestation stratégiques de communication. Avant de rejoindre l'APWD, elle était Directrice principale des communications et du bureau de la gestion des enjeux du Groupe de mise en œuvre des initiatives frontalières de Windsor du ministère des des Transports de l'Ontario, et la Directrice des communications en entreprises du bureau des Travaux publics et services gouvernementaux de la région de l'Ontario.

Mme Linda Hurdle est la **Dirigeante Administrative Principale des Finances**. Sa très vaste carrière s'étend sur 20 ans, où elle a accumulé de l'expérience dans le domaine privé et public, ainsi que dans des agences gouvernementales. Ses postes occupés incluent : Directrice du Bureau du vérificateur général, et l'ACSTA (Administration canadienne de la sûreté du transport aérien). Elle a également occupé le poste de Directrice des finances au Musée canadien de l'histoire, une société d'État.

M. Leslie Martin, ing., professionnel en gestion de projet, **Vice-président directeur de l'ingénierie et de l'exploitation**, est un ingénieur civil avec plus de 32 ans d'expérience en gestion de projets, de la planification, à la conception et à la construction des infrastructures de transport. Son expérience inclut la gestion de projet, l'évaluation environnementale, la conception et l'administration de la construction d'autoroutes, de ponts, de chemins de fer, de transit, de routes municipales et d'aéroports, entre autres.

Mme Marta Leardi-Anderson est **Vice-présidente du bureau des politiques et réalisation de projets**. Son expérience en développement de politiques et en implantation est un atout important pour l'APWD. Elle a travaillé au niveau exécutif et dans le secteur privé et le secteur public, et a offert des orientations stratégiques de politiques dans la plupart des postes à l'exécutif pour les leaders de l'industrie, le gouvernement fédéral et le service public. Elle s'est jointe à l'APWD à partir de l'Institut transfrontalier (Cross-Border Institute) de l'Université de Windsor, où elle occupe la position de directrice générale.

M. John Nader, **Conseiller général**, est un avocat international accompli avec plus de 26 ans d'expérience. Il possède un porte-folio impressionnant en tant qu'avocat municipal et d'entreprise, avocat interne et en pratique privée. Il est un négociateur aguerri en contrats complexes, en transactions liées à l'aménagement à grande échelle du bien immobilier et en règlement de différends. Il est spécialisé en plusieurs types de droits, dont le droit municipal, administratif, en contrats de bien immobilier, de condamnation, environnemental, d'entreprise, développement commercial et résidentiel, droit d'appel et en santé. Il possède également une vaste expérience en plaidoirie. M. Nader a été admis au Barreau de l'État du Michigan en 1988 et au Barreau du Haut-Canada en 2006.



L'Autorité de pont Windsor-Détroit (APWD) fait appel à la communauté et à ses intervenants en même temps qu'elle travaille à la construction du Pont international Gordie-Howe. Il existe de nombreuses façons d'entrer en contact avec nous. Nous encourageons un dialogue ouvert et nous nous efforcerons de répondre à vos questions.

## Site Web de l'Autorité du pont Windsor-Détroit

Le site Web du projet, [www.wdbridge.com/fr](http://www.wdbridge.com/fr), est votre principale source de renseignements actualisés sur le projet du Pont international Gordie-Howe. Le site fournit des informations sur les activités en cours, y compris au sujet des premiers travaux sur le site du point d'entrée canadien et sur le processus d'approvisionnement du partenariat public-privé, en plus des possibilités d'emploi et de contrats, des nouvelles, des histoires et des rapports.

## Inscrivez-vous sur notre liste électronique

Inscrivez-vous à notre liste d'envoi électronique en visitant [www.wdbridge.com/fr](http://www.wdbridge.com/fr) et recevez des informations actualisées, directement dans votre boîte de réception. Soyez assuré que votre adresse courriel ne sera utilisée que par l'APWD et qu'elle ne sera pas partagée avec des tiers. Vous pouvez vous désabonner à tout moment.

## Enquêtes publiques

Vous avez une question sur le projet? Non seulement vous pouvez nous envoyer un message grâce aux médias sociaux, vous pouvez aussi nous appeler au 519-946-3038 ou nous écrire à [info@wdbridge.com](mailto:info@wdbridge.com). Nous accuserons réception de votre demande dans un délai d'un jour ouvrable et, si nous ne pouvons pas répondre immédiatement, nous nous efforcerons de vous fournir une réponse complète dans les trois jours ouvrables.

## Nos bureaux

L'APWD s'engage à répondre rapidement et à communiquer l'information. Nous reconnaissons l'importance de parler avec le public et nous sommes heureux de fournir les informations que vous recherchez. Le Bureau public est un endroit où vous pouvez trouver des informations, parler à l'équipe de l'APWD, poser des questions et donner votre opinion. Nos bureaux sont situés au 100, avenue Ouellette, Bureau 400, Windsor, ON N9A 6T3.

## Médias sociaux

### Twitter, Facebook et LinkedIn

Suivez le projet sur Twitter au [www.twitter.com/pontAPWD](http://www.twitter.com/pontAPWD), sur et recherchez l'APWD sur Facebook au [www.facebook.com](http://www.facebook.com) et sur LinkedIn au [www.Linkedin.com](http://www.Linkedin.com) pour avoir les mises à jour sur la construction, les attributions, les réunions, les événements et autres détails du projet. Vous pouvez gazouiller et publier des questions et commentaires sur notre fil de nouvelle et sur notre mur ou nous envoyer un message privé. Vous recevrez des réponses de l'équipe de l'APWD. Utilisez nos mots-clics #PontGordieHowe et #APWD.

### YouTube et Instagram

Recherchez l'APWD sur YouTube au [www.youtube.com](http://www.youtube.com) et Instagram a [www.instagram.com](http://www.instagram.com) voyez les photos montrant les derniers progrès et les nouvelles.

# RAPPORT ANNUEL 2014-2015



Pour de plus amples informations sur l'APWD et le projet du pont international de Gordie-Howe, visitez le [www.wdbridge.com/fr](http://www.wdbridge.com/fr). Suivez-nous sur Twitter à l'adresse suivante : [www.twitter.com/pontAPWD](https://twitter.com/pontAPWD).

Aimez-nous sur Facebook à l'adresse suivante : [www.facebook.com/pontAPWD](https://www.facebook.com/pontAPWD) et connectez avec nous sur LinkedIn à l'adresse suivante : [www.linkedin.com](https://www.linkedin.com).