



RAPPORT ANNUEL 2019-2020

PERSONNES · PROGRÈS · PARTENARIAT



Table des matières

| | |
|---|-----------|
| Message du président | 3 |
| Message du PDG | 4 |
| Qui nous sommes | 6 |
| Conseil d'administration | 7 |
| Énoncés de la société | 9 |
| Vue d'ensemble du projet | 11 |
| Personnes | 13 |
| Progrès | 19 |
| Partenariat | 27 |
| Priorités stratégiques | 33 |
| Financières | 35 |
| 2019-2020 États financiers | 37 |
| États Financiers | 42 |
| Rapport du vérificateur indépendant | 43 |
| Notes accompagnant les états financiers | 51 |
| État des contributions canadiennes et État des contributions canadiennes non récupérées | 63 |
| Rapport du vérificateur indépendant | 64 |
| Notes accompagnant l'État des contributions canadiennes et l'État des contributions canadiennes non récupérées | 68 |
| Contactez-nous | 71 |

Message du Président

En juillet 2019, l'Autorité du pont de Windsor-Détroit (APWD) célébrait son cinquième anniversaire. Depuis que nous sommes devenus opérationnels, nous avons accompli beaucoup de choses et nous voici bien avancés dans la phase de construction de l'un des plus grands projets d'infrastructure en Amérique du Nord.

Au cours de la période 2019-2020, le conseil d'administration de l'APWD a consacré beaucoup de temps à s'assurer que l'organisation dispose des orientations nécessaires pour mener à bien le projet. Nous avons également réalisé des progrès importants dans le cadre de nos priorités stratégiques avec la mise en place d'un cadre de gouvernance de projet solide qui assure une surveillance complète du projet du Pont international Gordie-Howe. J'ai la chance de travailler avec mes collègues du conseil d'administration de l'APWD qui apportent une expertise variée et une vaste expérience de l'industrie pour assurer une surveillance efficace des activités commerciales et des autres affaires de l'APWD. Je les remercie pour leurs points de vue variés et leur engagement continu envers l'APWD et, bien sûr, le projet.

Dans le même ordre d'idées, j'aimerais souligner les efforts de l'équipe de direction de l'APWD et des membres de notre personnel dévoué et compétent. Au cours de la dernière année, nous avons inévitablement augmenté nos effectifs pour veiller à ce que nous continuions à disposer des talents professionnels nécessaires à la réalisation d'un projet aussi emblématique. Nos réalisations à ce jour témoignent de leur engagement.

Maintenant que la construction en cours, le conseil d'administration de l'APWD poursuit le développement des relations de travail avec notre partenaire du secteur privé, Bridging North America, mais aussi celles avec nos organisations. À cette fin, notre conseil d'administration a décidé de rencontrer régulièrement le conseil d'administration de Bridging North America. Cela a permis de maintenir une communication ouverte entre nos organisations, renforçant encore plus ce partenariat, afin que les retombées positives du projet puissent être réalisées.

Le Canada finance le projet du Pont international Gordie-Howe et, en tant que société d'État, l'APWD fait rapport au Parlement par l'entremise du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités. Je tiens à remercier le gouvernement du Canada pour son soutien continu et pour le rôle essentiel qu'il joue dans ce projet qui profitera à l'économie canadienne et au commerce bilatéral dans les années à venir.

Nous sommes enthousiastes à l'idée de continuer à travailler avec nos partenaires aux niveaux fédéral, provincial ou étatique et municipal, ainsi qu'avec l'ensemble des parties prenantes et des résidents participant à ce projet, afin de mettre en place un système de transport frontalier complet qui réponde aux besoins actuels et futurs de la région de Windsor-Détroit.

À la lecture de ce rapport annuel, sachez que les personnes et les partenariats sont au cœur de notre succès.



Dwight Duncan
Président du conseil d'administration de l'APWD

Message du PDG

L'exercice 2019-2020 a été une année charnière pour l'Autorité du pont Windsor-Détroit (APWD); une année marquée par notre solide engagement envers les communautés dans lesquelles nous travaillons et par notre ambition dans la construction des quatre composantes du projet du Pont international Gordie-Howe.

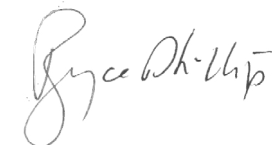
À la suite d'un engagement sérieux et d'une importante consultation des intervenants, plusieurs initiatives ont été mises au point grâce aux commentaires et à la contribution du public et celles-ci profiteront directement aux communautés de Windsor, de Détroit et des Premières nations locales. En juin 2019, avec notre partenaire du secteur privé, Bridging North America (BNA), nous avons annoncé un plan d'avantages pour la communauté et, plus tard dans l'année fiscale, nous avons débloqué les premiers fonds pour plusieurs initiatives des deux côtés de la frontière. Nous avons ouvert nos bureaux communautaires de Sandwich et du sud-ouest de Détroit afin de permettre aux membres des communautés hôtes et aux autres intervenants de rencontrer l'équipe du projet du Pont international Gordie-Howe. En janvier 2020, une proposition esthétique a été sélectionnée pour les cinq ponts piétonniers qui seront construits dans le cadre des travaux de l'échangeur du Michigan, en cours de réalisation dans le cadre du projet.

Au cours de l'année fiscale, d'importants travaux de construction ont été entrepris sur les sites des points d'entrée canadien et américain, de l'échangeur du Michigan et sur le pont lui-même. Le déplacement de lignes de transmission au point d'entrée canadien (PDE) ainsi qu'une nouvelle route d'accès périphérique de quatre kilomètres entourant le PDE ont été achevés. Les activités préparatoires essentielles requises avant la construction du bâtiment et des installations aux points d'entrée canadien et américain se sont également poursuivies. Trois ponts routiers existants traversant l'I-75 ont été démolis dans le cadre des travaux de l'échangeur du Michigan. La construction du pont lui-même a notamment commencé avec l'installation de 24 puits forés qui supporteront les énormes tours du pont.

La fin de l'année fiscale a présenté des défis avec l'émergence de la pandémie de la COVID-19. Au moment où j'écris cette lettre, la pandémie est toujours en cours et la façon dont nous menons notre vie quotidienne a considérablement changé.

Les gouvernements des deux côtés de la frontière ont mis en place des restrictions sur les déplacements et les rassemblements publics et nous avons tous été confrontés à un nouveau phénomène : la distanciation sociale. La pandémie a eu un impact sur notre façon de faire des affaires. Les événements publics ont été annulés. Nos bureaux ont été fermés et nos employés travaillent à distance. L'APWD s'est rapidement adaptée et a mis en place des mesures en réponse à cette situation sans précédent pour assurer la santé et la sécurité de nos employés, de nos partenaires et des communautés dans lesquelles nous vivons tout en réduisant l'impact sur le projet et en continuant à accomplir le travail que nous devons faire.

Nos employés méritent notre reconnaissance pour leur dévouement continu et pour les succès de 2019-2020, surtout dans les moments les plus difficiles.



Bryce Phillips
PDG



QUI NOUS SOMMES



Debout (de gauche à droite): Marie Campagna, André Juneau, Shelly Cunningham, Bryce Phillips, the Hon. François-Philippe Champagne, Michael J. Mueller, Dwight Duncan, Judi Cohen and Rish Malhotra. Absent de la photo: Karla Avis.

À propos de nous

L'Autorité du Pont Windsor-Détroit (APWD) est une société canadienne d'État sans but lucratif établie pour exécuter le projet du Pont international Gordie-Howe entre Windsor, en Ontario, et Détroit, au Michigan. Nous sommes responsables de la réalisation du plus grand projet d'infrastructure frontalière et du plus long pont à haubans d'Amérique du Nord. L'APWD livre cet important investissement dans l'infrastructure dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP). À ce titre, nous sommes responsables de la supervision de notre partenaire du secteur privé, Bridging North America, pendant la construction et l'exploitation du projet du Pont international Gordie-Howe. Nous sommes responsables de la tarification et de la collecte des péages. L'APWD fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités et est guidée par notre conseil d'administration.

Mandat

En vertu de ses lettres patentes et de l'Accord sur le passage, l'APWD est responsable de l'exécution des obligations de l'Autorité pour le franchissement de frontière à titre de partie à l'Accord sur le passage, et de la construction et l'exploitation du Pont international Gordie-Howe.

Mission

Notre mission est de construire et exploiter le Pont international Gordie-Howe, seuls ou conjointement avec une ou plusieurs autorités gouvernementales, et le faire directement ou en vertu d'un ou plusieurs accords de partenariat public-privé avec un ou plusieurs concessionnaires du secteur privé, obtenus par un processus d'appel d'offres comme prévu par l'Accord sur le passage.

Gouvernance

Notre conseil d'administration supervise la gestion de nos activités et de nos affaires. La supervision continue du conseil d'administration permet de s'assurer qu'il compte le nombre approprié de membres possédant une expertise pertinente et diversifiée pour lui permettre de prendre des décisions efficaces. Le conseil d'administration fournit une orientation et une surveillance stratégiques éclairées qui contribuent à l'orientation essentielle et à la saine gouvernance de l'APWD.

Autorité internationale

L'Autorité internationale de l'APWD est composée de six membres qui représentent le Canada et le Michigan.

L'Autorité internationale surveille la conformité de notre organisation à l'Accord de passage signé entre le Canada et le Michigan.

En 2019-2020, il y a eu:

11 réunions du conseil d'administration

5 réunions de l'Autorité internationale

6 réunions du comité de vérification

5 réunions du comité de gouvernance et des ressources humaines

3 réunions du comité des communications et des relations extérieures

CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'APWD est dirigée par un président-directeur général (PDG) et gouvernée par un conseil d'administration dont les membres sont responsables de superviser les activités commerciales et autres affaires de l'APWD. Le conseil d'administration de l'APWD est composé de neuf membres, dont le PDG. Tous les administrateurs sont approuvés par le gouvernement du Canada, et le président ainsi que le PDG restent en poste pendant cinq ans et les directeurs pendant une période maximale de quatre ans.



Dwight Duncan

Dwight Duncan occupe le rôle de conseiller stratégique principal chez McMillan LLP, un des cabinets juridiques à service complet les plus importants et mieux respectés au Canada. M. Duncan agit également comme directeur chez McMillan Vantage, la société-conseil sur les politiques publiques en propriété exclusive du cabinet. En plus de son travail chez McMillan, il siège actuellement au conseil d'administration de Travelers Insurance Canada, la Dominion General Insurance Company, Crown Crest Trust, le Global Risk Institute, et la Fondation pour la recherche scientifique de la Société canadienne de la SP Avant de se joindre à McMillan, M. Duncan a eu une brillante carrière dans la fonction publique qui s'est étendue sur près de 25 années.



Bryce Phillips

Bryce Phillips s'est joint à l'APWD en tant que son PDG à la suite d'une nomination par le gouvernement du Canada en juillet 2018. Il apporte plus de 35 ans d'expérience comme cadre dans les secteurs des infrastructures et de l'énergie, notamment en tant que vice-président des services de soutien technique pour une société multinationale de conseil, d'ingénierie et de gestion de projets. Il a également occupé des postes de direction clés dans deux centrales nucléaires. Natif de Windsor, en Ontario, Bryce est titulaire d'un diplôme en génie de l'Université de Windsor.



Karla Avis

Karla Avis est vice-présidente, nouvelles gares du RER et infrastructures extracorridor – Exécution des projets d'immobilisation chez Metrolinx. Dans cette fonction, elle mène le développement et le contrôle qualité de normes de conception, offre une supervision et une direction pour des contrôles de projets, est l'administratrice fonctionnelle du système de gestion de projets, et supervise une équipe de liaison commerciale qui comprend l'approvisionnement, l'immobilier et le juridique. Avant de travailler pour Metrolinx, Karla a été chef de projet principale pour GO Transit et chef de projet de construction pour Smart Centres.



Marie Campagna

Marie Campagna possède plus de 30 années d'expérience progressive dans les secteurs public et privé. Sa carrière est ancrée dans les finances et le soutien opérationnel et englobe plusieurs secteurs, y compris la santé, l'automobile, la logistique et les produits pharmaceutiques. Mme Campagna occupe actuellement le poste de vice-présidente des services corporatifs, développement des affaires, et directrice financière chez Hôtel-Dieu Grace Healthcare.



Judi Cohen

Judi Cohen est une dirigeante d'entreprise accomplie possédant plus de 35 années d'expérience opérationnelle et financière dans les secteurs privé et public. Elle a occupé des postes de direction dans les domaines du transport collectif, des transports, de l'évaluation et de la conformité environnementales et de la consultation publique pour de grands projets d'infrastructure.



Shelly Cunningham

Shelly Cunningham apporte avec elle sa vaste expérience en tant que haute dirigeante en gouvernance, en gestion de portefeuilles de capital et de projets, ainsi qu'une excellence opérationnelle à son rôle. Mme Cunningham a pris sa retraite de PowerStream Inc. en 2019, où elle occupait le poste de vice-présidente principale des services d'ingénierie et contribuait à la gestion de projets, à l'amélioration des processus et à la technologie de l'information.



André Juneau

André Juneau est membre de l'Institut des relations intergouvernementales de l'Université Queen's et est conseiller auprès du Forum des fédérations. Il a une expérience des relations intergouvernementales, de la politique des infrastructures et des conseils d'administration du secteur public. Il a représenté le Canada et le Maroc au conseil d'administration de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement à Londres et a présidé à deux reprises le groupe directeur du conseil. En 2002, M. Juneau a créé le département fédéral des infrastructures dont il a été le premier sous-ministre. De 1975 à 1998, il a occupé une série de postes au sein du ministère des Finances, au Bureau du Conseil privé.



Rish Malhotra

Rish Malhotra est un dirigeant accompli avec plus de 15 années d'expérience en ventes internationales, en développement des affaires, en gestion de la technologie et en planification commerciale stratégique. M. Malhotra est actuellement le vice-président du commerce international chez International Road Dynamics Inc. (IRD) et il est responsable de la gestion du commerce international d'IRD impliquant le déploiement et l'intégration de technologies de transport intelligentes dans des marchés mondiaux.



Michael J. Mueller

Michael J. Mueller possède une expérience en matière de gestion financière et de comptabilité. Il est un ancien dirigeant mondial des services aux entreprises privées/des pratiques de marché moyennes de Pricewaterhouse Coopers (PwC) et un ancien membre de l'équipe de direction de l'audit mondial et de l'équipe de direction des services consultatifs mondiaux de PwC, ainsi que du Conseil des marchés mondiaux.

ÉNONCÉS DE LA SOCIÉTÉ

Notre but

Ensemble, nous sommes responsables du Pont international Gordie-Howe, un monument historique qui relie les nations, les économies et les cultures.

Notre équipe

À l'APWD, nous accordons de l'importance à nos employés et à leurs contributions dans un environnement de confiance, de soutien et de dévouement.

Nos valeurs

Nous nous traitons les uns les autres avec gentillesse et respect.

Le talent et la diversité sont les pierres angulaires de notre succès.

La passion est le moteur de notre créativité et de notre innovation.

Nos communautés nous inspirent.

Nous sommes fiers de notre travail et nous célébrons nos réalisations.

VUE D'ENSEMBLE DU PROJET

Le projet du Pont international Gordie-Howe est l'un des plus importants projets d'infrastructure en Amérique du Nord et l'un des plus complexes.

Le projet comporte quatre composantes :



LE PONT

- Conception haubanée passant du blanc au gris foncé
- Six voies : trois en direction du Canada et trois en direction des États-Unis
- Un sentier piétonnier et cyclable polyvalent, sans frais et réservé aux piétons et aux cyclistes
- Longueur totale : environ 2,5 kilomètres/1,5 mile
- Portée libre de 853 m/0,53 mile — la plus longue de tout pont à haubans en Amérique du Nord
- Aucun pilier dans l'eau
- Une approche du pont de chaque côté de la traversée pour relier les points d'entrée au Canada et aux États-Unis
- La forme de la tour du pont reflétera la courbure d'un bâton de hockey lors d'un lancer frappé
- Un éclairage par DEL haute puissance illuminera le pont



ÉCHANGEUR DE L'I-75

- Améliorations des routes locales, notamment :
 - 4 nouveaux ponts routiers
 - 5 nouveaux ponts pour piétons
 - Les intersections clés seront aussi élargies pour permettre aux camions de transport d'effectuer des virages continus.
- Bretelles d'accès principales en provenance et à destination du PDE américain
- 4 ponts traversant le chemin de fer et reliant l'I-75 au PDE américain
- Reconfiguration des rampes d'échange et des voies de desserte de l'I-75

Excellence de la conception — Un nouveau symbole d'entrée pour le Canada et les États-Unis. Le projet comprend une architecture et un aménagement paysager impressionnants et inspirants qui se caractérisent par leur fonctionnalité, leur durabilité et leur accessibilité sans obstacle



PORT D'ENTRÉE (PDE) CANADIEN

- Un site d'environ 53 hectares/130 acres
- Superficie totale du bâtiment 12 438 m²/133 881 pi²
- Postes d'inspection frontaliers entrants pour les véhicules commerciaux et passagers
- Postes d'inspection sortants
- Postes de péage pour la circulation en direction des États-Unis et du Canada
- 24 postes d'inspection primaire
- Superficie totale aménagée 10 hectares/24 acres
- Poste d'entretien
- La superficie permet l'installation d'une nouvelle technologie et l'ajout d'installations de traitement frontalier agrandies
- Une fois terminé, ce point d'entrée sera le plus grand point d'entrée canadien le long de la frontière canado-américaine et l'un des plus grands en Amérique du Nord



PORT D'ENTRÉE (PDE) AMÉRICAIN

- Un site d'environ 68 hectares/167 acres
- Superficie totale du bâtiment 30 318 m²/326 335 pi²
- Postes d'inspection frontaliers entrants pour les véhicules commerciaux et passagers
- Postes d'inspection sortants
- Cabines de contrôle de sorties commerciales
- 36 postes d'inspection primaire
- Une zone de sécurité de 30 m/100 pi avec végétation et un sentier public entoureront le PDE américain
- Superficie totale aménagée 12 hectares/30 acres
- Une fois construit, ce point d'entrée sera l'un des plus grands points d'entrée en Amérique du Nord



PERSONNES



Communications

Colleen Kenney

Le fait d'avoir grandi à Windsor donne à Colleen Kenney un lien inné avec la communauté qui l'a attirée vers le poste de conseillère en communication et en sensibilisation. « C'est un projet de toute une vie pour Windsor, un projet qui changera à jamais le paysage et l'économie. C'est excitant d'en faire partie. » Mme Kenney répond aux demandes de renseignements et interagit avec le public à notre bureau communautaire de Sandwich et lors d'événements publics. Elle gère également les comptes des médias sociaux du projet. « La partie la plus gratifiante de mon travail est lorsque le public apprend quelque chose de nouveau sur le projet. Les communautés de Windsor et de Détroit sont enthousiastes à l'égard du projet. »



BNA

Terry Poole

Un projet d'une ampleur et d'une portée aussi grandes que le Pont international Gordie-Howe était quelque chose que Terry Poole ne pouvait pas laisser passer. En 2019, M. Poole est retourné à Windsor, où il a grandi, pour être le chef de projet de BNA : « J'ai une grande expérience des ponts, acquise lors de projets précédents en Amérique du Nord, et je voulais la mettre au service d'un projet passionnant qui se déroule ici même, dans ma ville natale. » Non seulement M. Poole supervise l'ensemble de la construction des éléments du pont au Canada et aux États-Unis, il est très fier des personnes avec lesquelles il travaille sur le projet. « J'aime mettre sur pied une équipe qui fait en sorte que tout se réalise. Je me sens chanceux d'avoir la possibilité d'influencer la prochaine génération de constructeurs de ponts. »

Le rôle de Jacqueline Morreau en tant que coordinatrice de la gouvernance et des rapports de construction lui a permis de revenir dans la région après avoir travaillé sur de grands projets d'infrastructure à Toronto. « Lorsque j'ai entendu parler pour la première fois du projet du Pont international Gordie-Howe, j'ai été très intéressée non seulement par la nature de mon expérience professionnelle, mais aussi par la proximité du lieu où j'ai grandi, à Chatham, en Ontario. » Au cours des trois dernières années, Mme Morreau a soutenu la planification et la coordination de la construction, de la supervision de l'accord aux conditions d'éligibilité à l'aide fédérale par le biais du Bureau de gestion des projets d'entreprise (BGPE). « Travailler pour l'APWD sur un projet aussi monumental que le Pont international Gordie-Howe a été une expérience extraordinaire, qui continue de dépasser toutes mes attentes. »



BGPE

Jacqueline Morreau

Luther D. Ramos a rejoint l'APWD en janvier 2020 et fait partie de l'équipe juridique interne de la société d'État. M. Ramos a une grande expérience des projets d'infrastructure internationaux (ou majeurs) dans le secteur de l'énergie, et fournit des conseils sur le droit des contrats, la conformité juridique et les politiques d'entreprise. Savoir que sa participation à ce projet historique aura des retombées durables pour les générations à venir au Canada et aux États-Unis n'est qu'un des points forts de son travail. « Il est également gratifiant de travailler avec une organisation qui sait valoriser la diversité, promouvoir l'intégration et reconnaître comme il se doit les contributions de chaque membre de l'équipe. »



Conseiller Juridique

Luther D. Ramos



Environnement

Peter Andrew-McBride

Peter Andrew-McBride a rejoint l'APWD en décembre 2020 et, en tant que coordonnateur à l'environnement, il examine les conceptions et évalue les activités sur le terrain pour s'assurer que le projet est conforme aux normes environnementales des deux côtés de la frontière. « Les fondations du pont ne sont qu'à quelques kilomètres l'une de l'autre, mais elles se trouvent dans des mondes réglementaires très différents. Cela pose quelques défis, mais les résultats sont valorisants sur le plan professionnel. » Originaire de Windsor, il a travaillé sur le projet du Rt. Hon. Herb Gray Parkway pendant plus de dix ans et voulait que le projet global de passage frontalier soit mené à bien dans son ensemble. « Le pont étant la partie la plus emblématique du projet, je voulais continuer à participer à ce qui est probablement la construction la plus impressionnante que mes deux jeunes enfants et moi verrons »



Approvisionnement

Estefany Della Nina

Estefany Della Nina a quitté le Brésil pour le Canada en 2016 et a vu dans l'APWD l'occasion idéale de commencer une nouvelle carrière dans un nouveau pays. « J'ai toujours voulu faire partie de quelque chose qui bénéficierait à la communauté. » En tant qu'agente d'approvisionnement, Mme Della Nina est chargée de l'achat de produits et de services, des fournitures de bureau aux contrats de service de grande valeur, en veillant à ce que le fournisseur choisi fournisse le meilleur service au meilleur prix. « L'idée de faire partie de ce projet historique qui relie les nations, les économies et les cultures est fascinante. Travailler à l'APWD est ma plus grande réussite professionnelle, et je suis heureuse de pouvoir la partager avec ma famille. »

La santé, la sécurité et le bien-être de l'équipe du Pont international Gordie-Howe sont aussi fondamentaux que la réalisation du projet. C'est pourquoi le rôle d'Andreea Trif en tant que responsable de la santé et de la sécurité est si important. Depuis son arrivée de Calgary en mars 2019, Andreea a été chargée de veiller à ce que le pont soit achevé en toute sécurité et à ce que tous les employés rentrent chez eux en bonne santé. Elle est fière de sa contribution à ce projet historique entre deux pays. « La partie la plus gratifiante de mon travail est de voir s'accroître les connaissances des personnes et des communautés qui s'approprient ce projet. »



Santé et sécurité

Andreea Trif

Hussein Ibrahim est le directeur administratif du MDOT et travaille en tant que chef de projet associé depuis les premières étapes du processus de passation de marché en 2015. « Le projet du Pont international Gordie-Howe est une occasion unique de réaliser nombre de mes objectifs de carrière en tant qu'ingénieur civil. » M. Ibrahim est responsable de la construction du côté américain de la frontière, de la supervision du projet et des services de démolition à l'engagement des parties prenantes et à la coordination des agences. « Contribuer à la réalisation d'un projet qui reliera les gens et soutiendra les économies de l'Ontario, du Michigan, du Canada et des États-Unis est une notion de fierté et de vertu personnelle. »



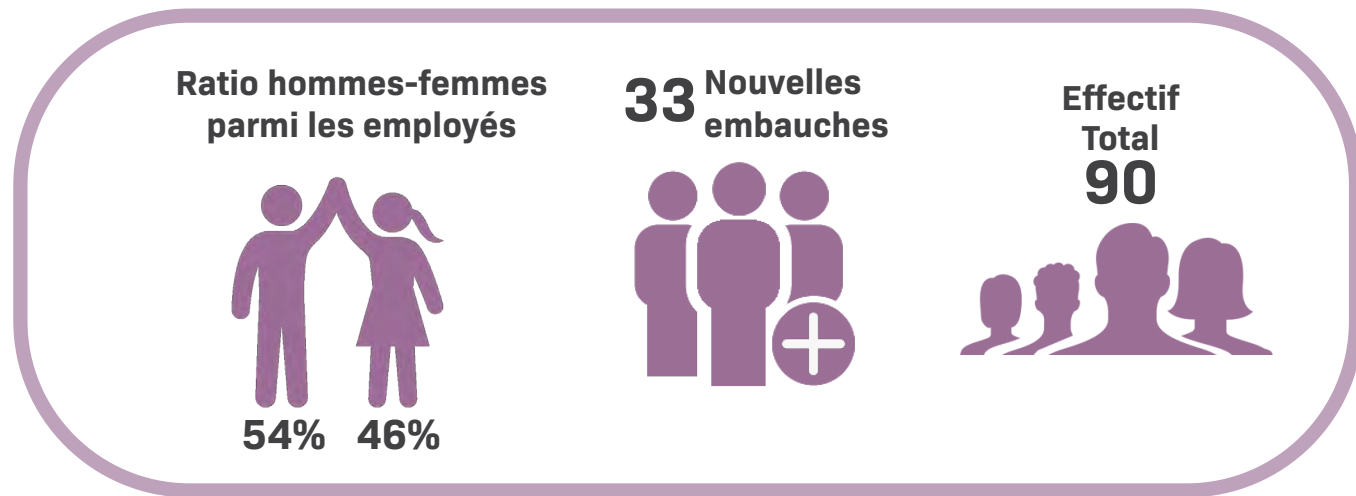
MDOT

Hussein Ibrahim

NOUS RECONNAISSONS LA VALEUR DE NOTRE PERSONNEL

L'APWD s'est engagée à constituer une main-d'œuvre talentueuse et diversifiée, dotée d'une culture d'intégration, sachant que nos employés détermineront notre succès.

Chaque employé reçoit la formation, les outils et les ressources nécessaires pour faire preuve des comportements clés et mettre en œuvre des programmes inclusifs en accord avec nos énoncés de valeurs et la priorité du gouvernement «La diversité est la force du Canada».



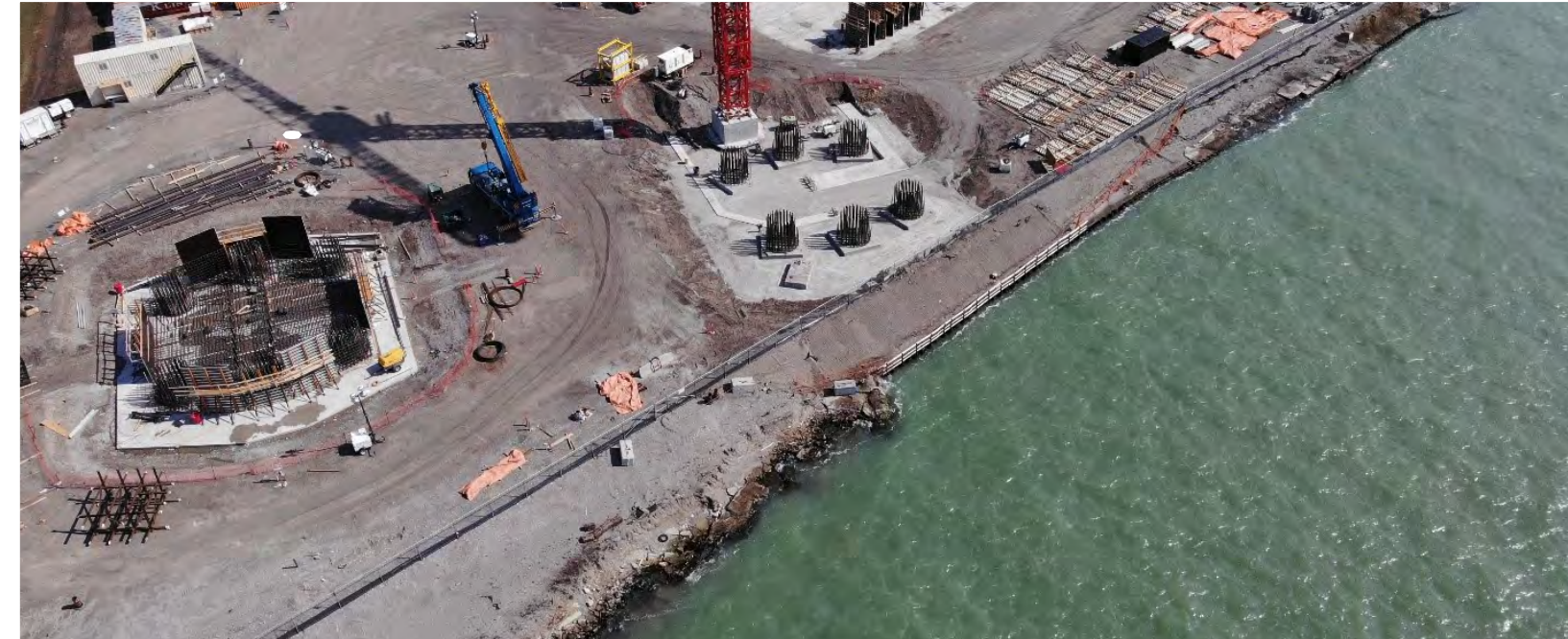
Cette année, l'APWD a également lancé une enquête volontaire pour tout le personnel, dont les résultats sont en cours d'examen, pour recueillir des données démographiques ainsi que des commentaires sur notre culture d'entreprise.

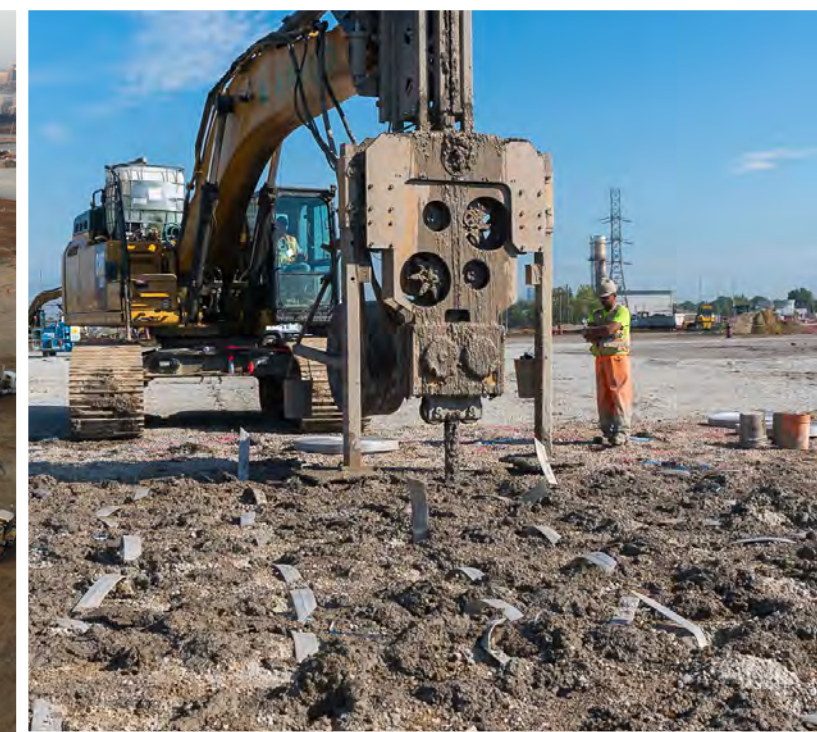
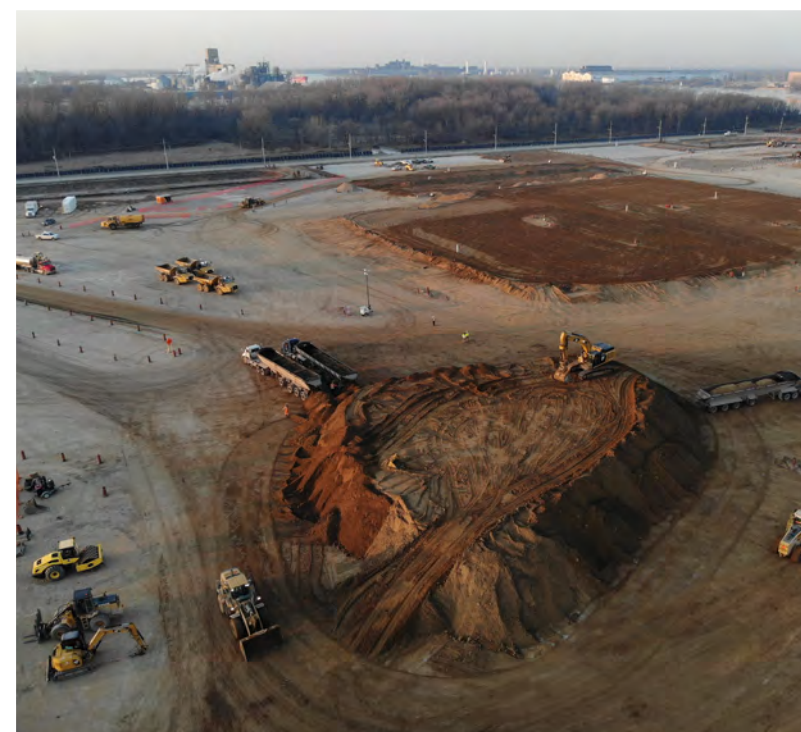
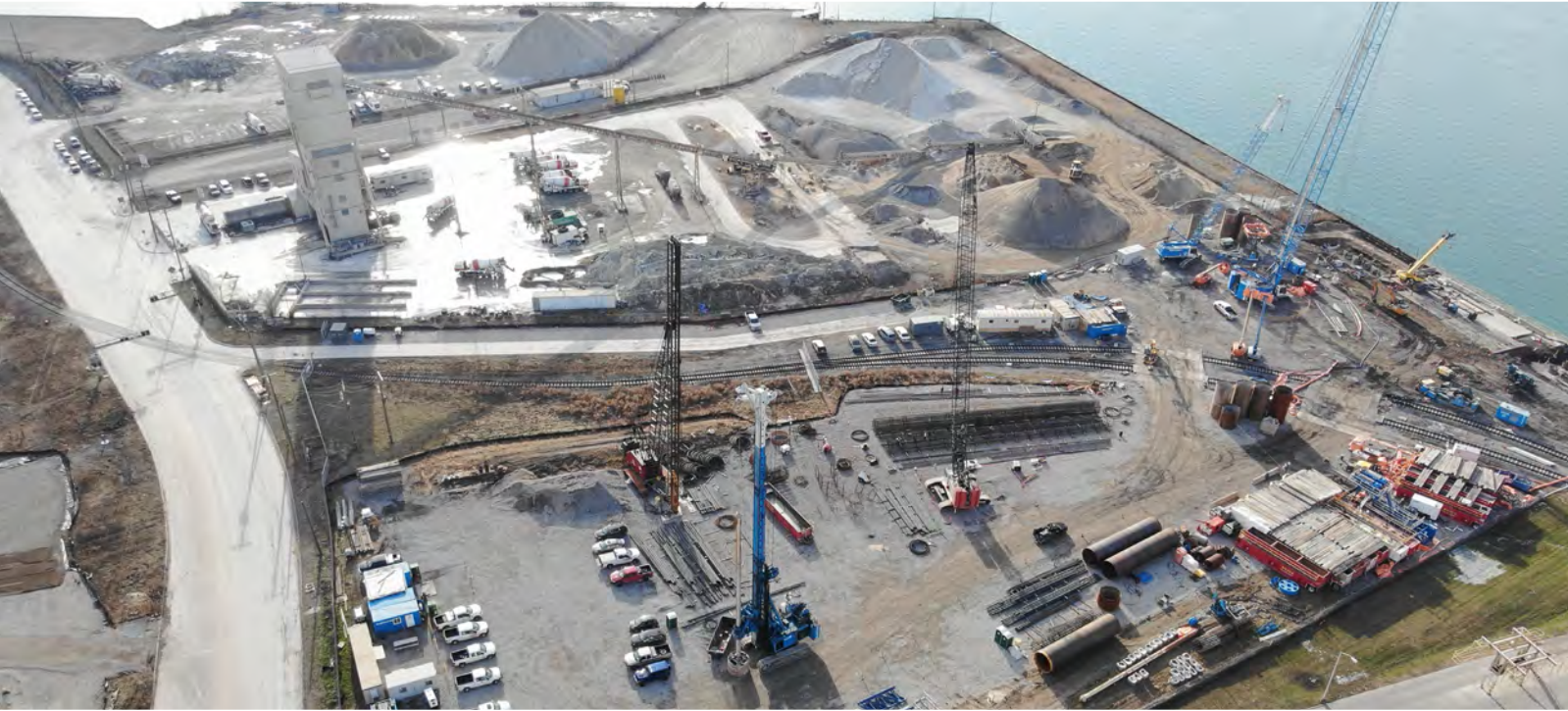


Le personnel de l'APWD a participé à la journée annuelle d'entraide de Centraide au bureau communautaire de Sandwich



PROGRÈS





23



24

APERÇU DES PROGRÈS RÉALISÉS

Le pont

24 des puits forés nécessaires ont été réalisés, 12 sur le site du pont canadien et 12 aux États-Unis pour permettre la construction des deux tours de pont.

Des essais en soufflerie ont été réalisés pour évaluer la stabilité du pont dans le cadre de la conception de la structure.



PDE canadien

Achèvement d'une route d'accès périphérique de quatre kilomètres à deux voies autour du PDE canadien. Cette route permettra l'accès aux entreprises locales.

Environ 90 000 drains verticaux ont été installés au PDE canadien.

Le déplacement de la ligne de transmission hydroélectrique aérienne a été achevé au PDE canadien.



PDE américain

Environ 41 000 drains verticaux ont été installés sur le site du PDE américain pour aider à la consolidation des sols avant les activités de construction.

80 % des travaux d'excavation pour les activités de la phase 1 ont été réalisés.



Échangeur du Michigan

Trois ponts routiers traversant l'I-75 démolis dans le cadre des travaux de l'échangeur du Michigan.

Lancement des activités d'enfoncement de pieux pour la reconstruction des ponts routiers.





PARTENARIAT

ENGAGEMENT EN FAVEUR DES AVANTAGES POUR LA COMMUNAUTÉ

Pour le projet du Pont international Gordie-Howe, les avantages pour la communauté sont des possibilités identifiées pouvant faire progresser les conditions économiques, sociales ou environnementales des communautés locales. Lors de l'élaboration du Plan d'avantages pour la communauté, il était essentiel pour l'équipe de projet que les initiatives choisies pour la mise en œuvre aient des résultats positifs pour la région de Windsor-Détroit et mettent l'accent sur l'amélioration des collectivités de Sandwich et de Delray, qui sont les quartiers les plus proches du secteur du projet.

Le Plan d'avantages pour la communauté du Pont international Gordie-Howe a été annoncé en juin 2019, en partenariat avec BNA, devant un public de plus de 100 invités, dont des intervenants et des représentants de la communauté. Le Plan d'avantages pour la communauté reflète les priorités régionales et comprend deux volets, la stratégie de développement et de participation de la main-d'œuvre et la stratégie d'infrastructure du voisinage.



La stratégie de développement et de participation de la main-d'œuvre est axée sur l'engagement d'entreprises locales et met l'accent sur la main-d'œuvre, la formation et des opportunités de préapprentissage et d'apprentissage. La stratégie comprend plus de 80 initiatives qui seront mises en œuvre en partenariat avec des organisations locales et des agences de développement de la main-d'œuvre ayant l'expérience et les ressources nécessaires pour soutenir la formation et le développement des compétences.



La stratégie d'infrastructure du voisinage représente 20 millions de dollars d'investissements communautaires directs des deux côtés de la frontière et a été élaborée grâce aux commentaires et aux contributions du public. Les initiatives ciblent la région de Sandwich et l'ouest de Windsor et la région de Delray et du sud-ouest de Détroit, en s'assurant que les communautés adjacentes au projet sont celles qui bénéficient le plus de la stratégie d'infrastructure du voisinage.



Dre Cassandra Montgomery, directrice générale, People's Community Service, s'exprimant sur le Plan d'avantages pour la communauté

En juillet 2019, l'équipe de projet a lancé le processus de recrutement pour le groupe communautaire local qui comprend 16 membres qui représentent une variété de points de vue d'intervenants dans ces communautés. Le groupe communautaire local fournira des commentaires précieux et des liens officiels à la région qui permettront à l'APWD et à BNA de mieux comprendre le point de vue des intervenants en ce qui concerne le Plan d'avantages pour la communauté.

À l'hiver 2020, le premier versement de fonds pour quatre initiatives du Plan d'avantages pour la communauté a été effectué, pour un montant total de plus de 475 000 \$. Ce financement permettra de soutenir deux initiatives entreprises au Canada et deux aux États-Unis, dans les domaines de l'esthétique et de l'aménagement paysager, des avantages économiques et des partenariats communautaires. Les initiatives du Plan d'avantages pour la communauté continueront à être mises en œuvre entre 2020 et 2025, et des fonds supplémentaires seront débloqués.



Life After Fifty - Projet d'art communautaire à Sandwich 20 000 \$ (CDN)



Ville de Windsor - Écopassage de la faune du parc Ojibway 250 000 \$ (CDN) d'un investissement plus important de 1,5 million de dollars en fonds de démarrage



Southwest Detroit Business Association - Programme de développement des entreprises du sud-ouest de Détroit 83 333 \$ (CDN)



Friends of the Detroit River - Sculpture du parc du pont de la rue Fort 125 000 \$ (CDN)



ENGAGEMENT AUPRÈS DES INTERVENANTS

Au cours de l'année dernière, l'APWD et ses partenaires du projet ont continué à renforcer les liens au sein de la communauté pour s'assurer que les résidents, les propriétaires d'entreprises, les peuples autochtones et les autres parties prenantes clés restent impliqués dans la planification et la réalisation du projet.



891
demandes
traitées



**Rencontre avec plus de
2000 interlocuteurs**



8
thèmes de
consultation



Plus de 800
demandes
de consultation



366 événements
d'engagement
des intervenants



20+ activités éducatives
avec des étudiants
de tous âges

La collaboration et les partenariats stratégiques sont fondamentaux pour la réussite du projet du Pont international Gordie-Howe. Nous avons développé et maintenu des partenariats solides avec des agences gouvernementales, des communautés, des entrepreneurs, des entreprises, des éducateurs, des élus et des gens qui s'intéressent au projet des deux côtés de la frontière. Nous travaillons avec nos partenaires pour nous assurer qu'ils sont engagés à la fois dans les phases de construction et d'exploitation du projet et qu'ils bénéficieront directement des opportunités de développement économique et communautaire que le projet offre.



L'engagement des intervenants est un travail d'équipe avec le soutien de nos partenaires de projet, Bridging North America, le Michigan Department of Transportation, la Federal Highway Administration, Infrastructure Canada et les villes de Windsor et Détroit.



PRIORITÉS STRATÉGIQUES

Dans les plans d'entreprise des années précédentes, l'APWD a établi une série de priorités stratégiques qui continuent d'être appliquées pour assurer la bonne exécution du projet du Pont international Gordie-Howe et du mandat de la société d'État.

Au cours de son exercice financier 2019-2020, l'APWD a atteint des jalons et des objectifs dans le cadre des priorités suivantes :

- Exécuter les plans de surveillance, s'assurer que les obligations de l'Accord de projet sont respectées
- Conception et construction du projet du Pont international Gordie-Howe
- Préparation des sites
- Renforcement des capacités organisationnelles et poursuite du développement organisationnel pendant la phase de conception et de construction
- Engagement des intervenants et positionnement externe pour les opérations
- Planification de la transition entre les phases de construction et d'exploitation

Exécuter les plans de surveillance, s'assurer que les obligations de l'Accord de projet sont respectées

Un cadre de gouvernance de projet solide a été mis en place pour assurer une surveillance globale et interfonctionnelle des contrats et des performances de BNA dans le cadre du projet du Pont international Gordie-Howe.

L'objectif de la mise en œuvre de ce cadre était d'assurer une exécution sûre de l'étendue des travaux, dans les délais et le budget prévus, sans compromettre les avantages du projet tout en atténuant les risques.

Conception et construction du projet du Pont international Gordie-Howe

En 2019-2020, des progrès substantiels ont été réalisés dans la conception détaillée du projet du Pont international Gordie-Howe. Par ailleurs, les principales activités de construction ont commencé pour les travaux permanents des quatre composantes : le PDE canadien, le pont (et ses approches), le PDE américain et l'échangeur du Michigan.



Préparation des sites

La priorité stratégique de la préparation des sites comprend l'acquisition de propriétés aux États-Unis, les travaux préliminaires et le déménagement des services publics au Canada et aux États-Unis.

Acquisition de propriétés aux É.-U.

En 2019-2020, des progrès substantiels ont été réalisés par le ministère des Transports du Michigan (MDOT), qui est responsable de toutes les acquisitions immobilières au Michigan liées au projet du Pont international Gordie-Howe, sous la supervision de l'APWD. Dans le cadre de ce processus, une fois que les propriétés appartiennent au MDOT, il procède à leur préparation pour le projet, en réalisant des études environnementales (le cas échéant) et en les démolissant (le cas échéant), pour les transférer à BNA en vue de leurs activités de construction.

Au début de l'année fiscale 2020-2021, tous les terrains requis pour le PDE américain et l'échangeur du Michigan, à l'exception de deux parcelles, auront été acquis et remis à BNA pour la construction.

Travaux préliminaires et déménagements de services publics au Canada

Les travaux préliminaires comprennent, en partie, la construction d'une nouvelle route d'accès périphérique autour du point d'entrée canadien, qui assurera la connectivité municipale avec le réseau routier de la ville de Windsor. Cette nouvelle route donne accès au PDE canadien aux employés et aux services publics du nouveau complexe. En termes de résultats sur cet objectif 2019-2020, des zones importantes des terrains du PDE canadien ont été remises à BNA en juin 2019. La route d'accès périphérique et les services publics connexes ont été achevés en décembre 2019.

Déménagement des services publics américains

Dans les zones du PDE américain et de l'échangeur du Michigan, il existe d'importantes installations de services publics tiers qui doivent être déplacées pour faciliter la construction du projet. L'APWD a entrepris ce travail par l'intermédiaire du MDOT et des sociétés de services publics sur plusieurs années, avec des dates d'achèvement fermes. Au cours de l'exercice 2019-2020, les déménagements restants des services publics de DTE et de l'ITC ont été achevés et les déménagements des services publics américains dont l'APWD est responsable sont maintenant terminés.

Renforcement des capacités organisationnelles et poursuite du développement organisationnel pendant la phase de conception et de construction

L'APWD a atteint avec succès ses objectifs en matière de personnel à la fin de l'été 2019 et continue d'analyser ses besoins en ressources.



Engagement des intervenants et positionnement externe pour les opérations

L'APWD a établi des relations significatives et importantes grâce à l'engagement et à la communication avec les intervenants au cours de la période 2019-2020. Grâce à de fréquentes interactions avec la communauté, les particuliers et les médias, l'APWD a conservé une solide réputation comme membre fiable et digne de confiance de la communauté. L'APWD a fait des présentations lors de dizaines de conférences, notamment sur les fronts national et international, et a été reconnue internationalement par des prix prestigieux, dont celui de l'agence gouvernementale de l'année.

Avec l'annonce du Plan d'avantages pour la communauté, l'APWD a répondu à des préoccupations importantes des membres de la communauté et des élus et a démontré efficacement l'importance que l'organisation accorde au soutien des priorités locales.

Planification de la transition entre les phases de construction et d'exploitation

Pour commencer à planifier la transition de la phase de conception-construction à la phase d'exploitation, un plan de préparation opérationnelle est en cours d'élaboration, ainsi qu'un mandat et un cadre de gouvernance.



ÉTATS FINANCIERS

RÉSULTATS FINANCIERS DE 2019-2020

Aperçu

L'exercice financier 2019-2020 représentait la sixième année d'activité de l'APWD et la deuxième année de construction du projet du pont international Gordie-Howe. BNA a poursuivi la mobilisation pour la construction, les travaux de conception sur les composantes du projet, l'approvisionnement en matériaux et services et certaines activités de construction.

L'année précédente, des coûts importants ont été engagés pour la mobilisation initiale de BNA, le remboursement des soumissionnaires non retenus, l'acquisition de biens immobiliers au Michigan et les travaux effectués pour d'autres agences gouvernementales, ce qui a entraîné une diminution globale des charges par rapport à l'année précédente. Les immobilisations corporelles ont augmenté considérablement alors que BNA a exercé ses activités de construction, de conception et d'approvisionnement.

Il incombe à BNA d'investir ses propres fonds dans le projet d'un montant équivalent à 15 % des coûts de construction et des activités sans rapport avec la construction, soit 574,8 millions de dollars, montant seuil stipulé dans l'accord de projet avec BNA. BNA a versé ses fonds dans le projet avant de facturer l'APWD pour le projet. Le montant est comptabilisé comme montant dû au partenaire privé dans l'état de la situation financière; l'APWD remplira cette obligation au moyen de paiements de capital qui commenceront au moment de la mise à disposition du point d'entrée canadien à l'APWD.

Au cours de l'exercice 2019-2020, l'APWD a également continué de promouvoir les objectifs, activités et résultats attendus suivants :

1. L'exécution des plans de supervision, la vérification de la satisfaction des obligations associées à l'accord de projet.
2. La conception et la construction du pont international Gordie-Howe.
3. La préparation du site (y compris l'acquisition des biens immobiliers aux États-Unis, les travaux préliminaires et le déplacement des services publics au Canada et aux États-Unis).
4. Le renforcement de la capacité organisationnelle et le développement organisationnel continu pendant la phase de conception-construction.
5. La mobilisation des parties intéressées et le positionnement externe pour l'exploitation.
6. La planification de la transition de la construction à l'exploitation

État des résultats

Aperçu

Le volume des activités de l'APWD est en croissance au cours de l'exercice financier 2019-2020 par rapport à l'exercice financier précédent. Toutefois, compte tenu des coûts importants engagés l'année précédente pour la mobilisation initiale de BNA, le remboursement des soumissionnaires non retenus, l'acquisition de biens immobiliers au Michigan et les travaux effectués pour d'autres agences gouvernementales, les charges de l'APWD ont diminué par rapport à l'année précédente.

Recettes

Les revenus de 14,4 millions de dollars de l'APWD (5,0 millions de dollars en 2019) proviennent essentiellement d'un produit d'assurance de 5,1 millions de dollars (0,5 million de dollars en 2019), des intérêts gagnés sur les soldes de trésorerie de 4,9 millions de dollars (4,5 millions de dollars en 2019) et un gain découlant de la conversion de devises de 4,4 millions de dollars (0 \$ en 2019).

Charges

L'APWD a engagé des frais de 122,8 millions de dollars (211,6 millions de dollars en 2019) en charges directes pour soutenir le projet. L'année précédente, des coûts importants ont été engagés pour la mobilisation initiale de BNA, le remboursement des soumissionnaires non retenus, l'acquisition de biens immobiliers au Michigan et les travaux effectués pour d'autres agences gouvernementales, ce qui a entraîné une diminution globale des charges directes de 88,8 millions de dollars.

Les coûts des services internes représentent les charges de financement de l'APWD du projet du Pont international Gordie-Howe, principalement les salaires et les avantages sociaux du personnel de soutien. L'APWD a engagé des charges de 8,6 millions de dollars pour les services internes (9,2 millions de dollars en 2019).

Le tableau ci-après présente la répartition des charges selon leur catégorie.

(en milliers de dollars)

| | 2020 | 2019 |
|---|----------------|----------------|
| Coûts I-75 | 86 087 | 127 168 |
| Salaires et avantages sociaux | 11 872 | 8 885 |
| Services juridiques | 5 728 | 8 381 |
| Terrains au Michigan | 5 638 | 12 086 |
| Assurances | 5 494 | 4 909 |
| Services professionnels | 5 207 | 18 262 |
| Amortissement | 5 081 | 1 111 |
| Améliorations aux routes locales | 2 659 | 5 083 |
| Bureau et entretien | 1 041 | 820 |
| Loyer | 759 | 701 |
| Impôt foncier | 541 | 646 |
| Avantages communautaires | 478 | - |
| Frais de déplacement | 356 | 437 |
| Paiements de transfert à l'Autorité internationale | 300 | 2 |
| Autres | 154 | 139 |
| Réparations et entretien | 28 | 3 |
| Travaux exécutés pour d'autres organismes gouvernementaux | 7 | 5 977 |
| Remboursement des promoteurs non retenus | - | 30 000 |
| Perte de change | - | 2 247 |
| | 131 430 | 226 857 |

Comme l'échangeur I-75 sera transféré à l'État du Michigan à l'achèvement du projet, les coûts y afférents sont passés en charges à mesure qu'ils sont engagés. Les coûts associés à l'I-75 concernent principalement les coûts de mobilisation et de conception engagés par BNA ainsi que des autres services professionnels liés à la conception et à l'ingénierie de l'échangeur de l'I-75. Les coûts de l'échangeur I-75 étaient plus élevés que l'année précédente, car BNA a engagé des coûts importants liés à la mobilisation. Les coûts de l'année en cours sont principalement attribuables à la portion de la construction liée à l'échangeur I-75, à la conception, à l'approvisionnement ainsi qu'aux coûts d'administration et de financement de BNA.

Le remboursement des promoteurs non retenus représente des coûts engagés par les deux promoteurs non retenus dans le but d'obtenir l'accord en PPP sur le pont international Gordie-Howe qui ont été remboursés conformément à la demande de propositions. Le processus d'approvisionnement pour les PPP a permis le remboursement des coûts des deux soumissionnaires non retenus, jusqu'à concurrence de 15 millions de dollars chacun. Les remboursements maximaux ont été effectués.

La diminution des frais de services professionnels est attribuable principalement à une diminution des activités d'ingénierie et d'approvisionnement au Michigan.

Les coûts liés aux propriétés au Michigan concernent l'acquisition de propriétés au Michigan qui seront principalement utilisées pour l'échangeur I-75, ou qui sont nécessaires dans le cadre des améliorations connexes aux routes locales. La diminution des coûts des terrains au Michigan résulte principalement d'une baisse des activités d'acquisitions de propriétés au Michigan par rapport à l'année précédente.

Les travaux réalisés pour d'autres organismes gouvernementaux sont principalement liés aux travaux d'assainissement de l'environnement sur une propriété adjacente au point d'entrée canadien pour Infrastructure Canada. Les travaux ont été réalisés en grande partie l'année précédente.

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

Les améliorations aux routes locales représentent les coûts de mobilisation et de conception liés aux travaux à effectuer sur les routes locales au Canada à l'extérieur du point d'entrée canadien. Les coûts étaient plus élevés l'année précédente, car BNA avait engagé des coûts importants liés à la mobilisation. Les coûts de l'année en cours sont principalement attribuables à la portion des routes locales de la construction, à la conception, à l'approvisionnement ainsi qu'aux coûts d'administration et de financement de BNA.

L'amortissement est principalement attribuable à la mise en service d'une portion de la route d'accès périphérique (RAP), une route construite autour du périmètre du point d'entrée canadien. La RAP sera transférée à la ville de Windsor une fois la construction terminée. La RAP est toujours en construction. Toutefois, des portions de la RAP ont été mises en service. L'augmentation de la charge d'amortissement est attribuable à la mise en service d'une portion de la RAP pendant l'année.

L'augmentation au chapitre des salaires et des avantages sociaux est attribuable à la hausse des effectifs de l'APWD.

Paievements de transfert - Crédits

Afin de financer ses activités, l'APWD a reçu 577,0 millions de dollars (351,0 millions en 2019) en crédits et recouvrement et a terminé l'année avec un excédent net de 460 millions de dollars (129,2 millions en 2019). L'excédent est principalement lié aux crédits utilisés pour acquérir des immobilisations corporelles. La majorité des crédits jusqu'à présent ont été utilisés pour financer les coûts en capital de l'APWD.

Les crédits ont été utilisés pour financer les activités de BNA, les activités d'acquisition de propriétés au Michigan, les travaux préliminaires, le déplacement des services publics canadiens et américains, les coûts de conception et d'ingénierie ainsi que les activités de l'APWD. Les crédits ont été plus élevés en 2020, principalement pour financer les activités de BNA à mesure de l'intensification de ses activités de conception, d'approvisionnement et de construction.

Paievements de transfert – Recouvrements

Les recouvrements de paiements de transfert désignent les remboursements à l'APWD des montants d'assainissement environnemental sur le terrain adjacent au point d'entrée canadien appartenant à Infrastructure Canada. Les travaux ont été réalisés en grande partie l'année précédente.

État de la situation financière

Aperçu

Les activités de BNA, l'acquisition de propriétés, le déplacement des services publics, les coûts de conception et d'ingénierie capitalisés et les travaux préliminaires sur les terrains canadiens ont profondément modifié l'état de la Situation Financière par rapport à l'année passée. Ces activités ont entraîné une hausse des actifs non financiers et de la dette nette.

Dette nette

Au 31 mars 2020, la dette nette de l'APWD était de 556,1 millions de dollars (452,6 millions de dollars en 2019). Les actifs financiers de 219,5 millions de dollars (278,1 millions de dollars en 2019) comprenaient principalement 174,2 millions de dollars en espèces et 45,2 millions en sommes à recevoir (240,4 millions de dollars et 36,5 millions de dollars en 2019), compensés par des passifs de 775,7 millions de dollars (730,6 millions de dollars en 2019).

Au 31 mars 2020, l'APWD disposait d'une trésorerie de 41,3 millions de dollars (51,1 millions de dollars en 2019) et détenait un solde de trésorerie affectée de 132,9 millions de dollars dans un compte de garantie bloqué (189,3 millions de dollars en 2019). Ces fonds se trouvent dans un compte de garantie bloqué en dollars américains pour financer l'acquisition de propriétés aux États-Unis et d'autres activités au Michigan. L'APWD est tenue de budgéter les activités menées au Michigan au début de chaque trimestre à partir du compte de garantie bloqué.

Les sommes à recevoir concernaient principalement la TVH recouvrable. L'APWD s'attend à récupérer 100 % de la TVH sur les dépenses directement liées à la construction (y compris la conception, l'ingénierie, le remblai de l'esplanade, le déplacement des services publics, etc.) et environ 70 % de la TVH pour ses dépenses opérationnelles.

Les comptes créditeurs et les charges à payer s'élevant à 79,3 millions de dollars au 31 mars 2020 (117,4 millions de dollars en 2019) comprenaient les sommes dues et les charges à payer pour les activités de BNA, les activités menées au Michigan, les services de consultation en ingénierie, le déplacement des services publics, les frais juridiques et les autres services de consultation. La baisse résulte principalement de la baisse du niveau d'activité au Michigan et de l'achèvement du déplacement des services publics.

Le passif relatif aux avantages sociaux des employés de 1,0 million de dollars (0,8 million de dollars en 2019) représente le passif pour les primes et la paie de vacances des employés. L'APWD a enregistré un passif environnemental de 9,1 millions de dollars au 31 mars 2020 (19,5 millions de dollars en 2019) en prévision des coûts de décontamination des propriétés.

Le montant dû au partenaire privé représente la responsabilité de l'APWD envers BNA pour la contribution de BNA qui s'élève à 15 % des coûts de conception et de construction. L'APWD remboursera BNA au moyen de paiements en capital, qui commenceront au moment du transfert du point d'entrée canadien à l'APWD.

Actifs non financiers

L'APWD détenait des immobilisations d'une valeur de 1 590,6 millions de dollars au 31 mars 2020 (988,4 millions de dollars en 2019). Ces immobilisations comprennent principalement les coûts engagés pour le projet du pont international Gordie-Howe (construction en cours), les terrains loués au Michigan et la contribution de terrains par Infrastructure Canada.

Les coûts de la construction en cours de 1 352,8 millions de dollars (858,2 millions de dollars en 2019) comprennent les coûts de la construction du pont et des points d'entrée canadien et américain. Le projet en étant encore à ses débuts, la plupart des coûts capitalisés concernent les activités de BNA (mobilisation, conception, administration et financement), le déplacement des services publics, aux services professionnels, comme les services généraux d'un entrepreneur en ingénierie, et aux travaux préliminaires sur les terrains canadiens. Cette augmentation s'explique principalement par les activités de conception, d'approvisionnement et de construction de BNA.

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

| (en milliers de dollars) | | |
|---------------------------------|---------------------|---------------------|
| | 31 mars 2020 | 31 mars 2019 |
| Pont | 544 041 | 335 133 |
| Point d'entrée canadien | 423 862 | 297 502 |
| Point d'entrée américain | 384 852 | 225 585 |
| | 1 352 755 | 858 220 |

Le 3 juillet 2018, l'APWD a signé un bail principal avec le Michigan pour certaines propriétés qui ont été acquises par ce dernier. Au fur et à mesure que les propriétés sont acquises et qu'elles satisfont aux conditions nécessaires, elles sont incorporées au bail principal et reclassées des charges payées d'avance aux immobilisations corporelles. Le montant transféré en 2020 s'est élevé à 90,3 millions de dollars (58,3 millions de dollars en 2019).

Le 1 juillet 2017, l'APWD a signé un bail foncier avec Infrastructure Canada pour des terrains canadiens. Conformément aux dispositions de l'Accord sur le passage, il n'y a aucune contrepartie pour le bail. Les terrains loués constituent un avantage considérable pour l'APWD; par conséquent, celle-ci a reconnu, dans ses états financiers, que le bail constituait une immobilisation corporelle assortie d'un passif à la valeur comptable consignée par Infrastructure Canada de 64,9 millions de dollars en 2018.

Les charges payées d'avance de 98,1 millions de dollars (135,6 millions de dollars en 2019) concernent principalement les coûts liés à l'acquisition de propriétés au Michigan d'un montant de 81,3 millions de dollars (113,4 millions de dollars en 2019). Dans ce montant sont compris 65,9 millions de dollars (75,1 millions de dollars en 2019) d'acquisitions déjà réalisées par le MDOT et 15,4 millions de dollars (38,3 millions de dollars) concernant les acquisitions en cours par le MDOT qui exerce le pouvoir d'expropriation de l'État du Michigan.

Les charges payées d'avance comprennent aussi 16,6 millions de dollars d'assurance payée à l'avance (22,0 millions de dollars en 2019) liée principalement au programme d'assurance contrôlé par le propriétaire de l'APWD pour les assurances relatives à la construction du projet.

État des contributions canadiennes et État des contributions canadiennes non récupérées

En vertu de l'Accord sur le passage, l'APWD est tenue de publier annuellement l'État des contributions canadiennes et l'État des contributions canadiennes non recouvrées (les États). Les contributions canadiennes représentent les coûts que le Canada a engagés dans le cadre du projet, à compter de l'exercice financier 2005-2006, qui seront recouvrées au moyen des revenus de l'APWD. Les contributions canadiennes non recouvrées représentent les coûts engagés à ce jour, plus un coût ventilé de contributions non recouvrées, qui s'accumule annuellement au solde, moins les revenus que reçoit l'APWD. Les États ne présentent pas les revenus ni les dépenses liées aux travaux exécutés pour le compte d'entités ne faisant pas partie du gouvernement du Canada, car elles ne répondent pas aux définitions de revenus de l'Autorité du passage et de contributions canadiennes telles qu'elles sont définies dans l'Accord sur le passage.

Les contributions canadiennes agrégées payées au 31 mars 2020 totalisent 1 607,4 millions de dollars (889,9 millions de dollars en 2019). Le coût agrégé imputé à la somme accumulée au 31 mars 2020 totalise 131,1 millions de dollars (82,8 millions de dollars en 2019). Ces montants sont contrebalancés par les revenus reçus qui s'élèvent à 90,6 millions de dollars au 31 mars 2020 (24,8 millions de dollars en 2019) pour un solde de 1 648,0 millions de dollars en contributions canadiennes non recouvrées au 31 mars 2020 (947,9 millions de dollars en 2019).

Les États ont été compris dans le présent rapport annuel à la suite des états financiers de l'APWD.

L'Autorité du pont Windsor-Détroit États financiers

pour l'exercice terminé le 31 mars 2020

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

Les états financiers ci-joints de l'Autorité du pont Windsor-Détroit (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.

La direction est chargée de créer et de tenir à jour des livres de comptes, des dossiers, des contrôles liés aux finances et à la gestion, des systèmes d'information et des pratiques de gestion. 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 transactions.

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; les lettres patentes et toutes lettres patentes supplémentaires ainsi que les règlements administratifs de l'APWD; de même que les directives en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. 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 rencontre la direction et le vérificateur général du Canada, le vérificateur externe, en plus d'examiner les états financiers annuels de l'APWD et d'en recommander l'approbation au Conseil d'administration. En outre, le vérificateur externe jouit d'un accès total aux administrateurs de l'APWD.

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



Bryce Phillips
Premier dirigeant

Windsor, Canada
19 juin 2020



Mike St. Amant, FCPA, FCA
Dirigeant principal, Finances et administration

Rapport de l'auditeur indépendant



Bureau du
vérificateur général
du Canada

Office of the
Auditor General
of Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre de l'Infrastructure et des Collectivités

Rapport sur l'audit des états financiers

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers de l'Autorité du pont Windsor-Détroit (l'« APWD »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2020, et l'état des résultats, l'état des gains et pertes de réévaluation, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'APWD au 31 mars 2020, ainsi que des résultats de ses activités, de ses gains et pertes de réévaluation, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Nous sommes indépendants de l'APWD conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent des informations contenues dans le rapport annuel, mais ne comprennent pas les états financiers et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une

Rapport de l'auditeur indépendant

anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des 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.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'APWD à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'APWD ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'APWD.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit 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'APWD;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'APWD à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'APWD à cesser son exploitation;

Rapport de l'auditeur indépendant

- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Rapport relatif à la conformité aux autorisations spécifiées

Opinion

Nous avons effectué l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées des opérations de l'Autorité du pont Windsor-Détroit dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers. Les autorisations spécifiées à l'égard desquelles l'audit de la conformité a été effectué sont les suivantes : la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et ses règlements, les statuts et les règlements administratifs de l'Autorité du pont Windsor-Détroit ainsi que les instructions données en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

À notre avis, les opérations de l'Autorité du pont Windsor-Détroit dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont conformes, dans tous leurs aspects significatifs, aux autorisations spécifiées susmentionnées. De plus, conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre 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.

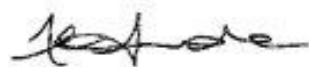
Responsabilités de la direction à l'égard de la conformité aux autorisations spécifiées

La direction est responsable de la conformité de l'Autorité du pont Windsor-Détroit aux autorisations spécifiées indiquées ci-dessus, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la conformité de l'Autorité du pont Windsor-Détroit à ces autorisations spécifiées.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit de la conformité aux autorisations spécifiées

Nos responsabilités d'audit comprennent la planification et la mise en œuvre de procédures visant la formulation d'une opinion d'audit et la délivrance d'un rapport sur la question de savoir si les opérations dont nous avons pris connaissance durant l'audit des états financiers sont en conformité avec les exigences spécifiées susmentionnées.

Pour la vérificatrice générale du Canada,



Firyal Awada, CPA, CA
Directrice principale

Ottawa, Canada
Le 19 juin 2020

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Autorité du pont Windsor-Détroit

au 31 mars

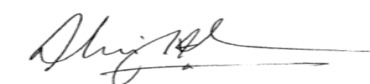
(en milliers de dollars)

| | 2020 | 2019 |
|--|------------------|------------------|
| ACTIFS FINANCIERS | | |
| Trésorerie | 41 324 | 51 090 |
| Trésorerie affectée (note 3) | 132 885 | 189 276 |
| Sommes à recevoir | 45 172 | 36 527 |
| Dépôts | 159 | 1 160 |
| Total des actifs financiers | 219 540 | 278 053 |
| PASSIFS | | |
| Créditeurs et charges à payer | 79 255 | 117 376 |
| Avantages sociaux accumulés | 1 009 | 784 |
| Provision environnementale (note 4) | 9 088 | 19 523 |
| Retenues de garanties (note 5) | 85 183 | 10 666 |
| Montant dû au partenaire privé (note 6) | 601 146 | 582 280 |
| Total des passifs | 775 681 | 730 629 |
| Dette nette | 556 141 | 452 576 |
| ACTIFS NON FINANCIERS | | |
| Immobilisations corporelles (note 7) | 1 590 564 | 988 380 |
| Charges payées d'avance (note 8) | 98 087 | 135 583 |
| Total des actifs non financiers | 1 688 651 | 1 123 963 |
| Excédent accumulé | 1 132 510 | 671 387 |
| L'excédent accumulé comprend ce qui suit : | | |
| Excédent d'exploitation accumulé | 1 131 041 | 671 044 |
| Gains de réévaluation accumulés | 1 469 | 343 |
| | 1 132 510 | 671 387 |

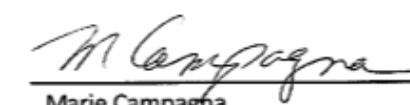
Obligations contractuelles (note 9) et éventualités (note 10)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvés par le conseil d'administration



Dwight Duncan
Président du Conseil d'administration



Marie Campagna
Présidente du Comité de vérification

ÉTAT DES RÉSULTATS

Autorité du pont Windsor-Détroit
pour l'exercice clos le 31 mars

(en milliers de dollars)

| | 2020 Budget | 2020 Réel | 2019 Réel |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|
| PRODUITS | | | |
| Recettes tirées des opérations | - | 35 | 38 |
| Produit des réclamations d'assurance | - | 5 139 | 515 |
| Intérêt | - | 4 903 | 4 492 |
| Gain de change | - | 4 350 | - |
| Total des produits | - | 14 427 | 5 045 |
| CHARGES (note 11) | | | |
| Projet du Pont international Gordie-Howe | 212 088 | 122 780 | 211 631 |
| Services internes | 9 731 | 8 643 | 9 249 |
| Travaux exécutés pour d'autres organismes gouvernementaux | - | 7 | 5 977 |
| Total des charges | 221 819 | 131 430 | 226 857 |
| Déficit avant financement gouvernemental | (221 819) | (117 003) | (221 812) |
| Paiements de transfert – Crédits | 830 007 | 576 993 | 345 052 |
| Paiements de transfert – Recouvrements | - | 7 | 5 948 |
| | 830 007 | 577 000 | 351 000 |
| Excédent d'exploitation annuel | 608 188 | 459 997 | 129 188 |
| Excédent d'exploitation accumulé, au début de l'exercice | 694 459 | 671 044 | 541 856 |
| Excédent d'exploitation accumulé, à la fin de l'exercice | 1 302 647 | 1 131 041 | 671 044 |

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES GAINS ET PERTES DE RÉÉVALUATION

Autorité du pont Windsor-Détroit
pour l'exercice clos le 31 mars

(en milliers de dollars)

| | 2020 | 2019 |
|---|--------------|-----------------|
| Gains (pertes) de réévaluation cumulés, au début de l'exercice | 343 | (5 420) |
| Gains non réalisés attribuables à ce qui suit : | | |
| Cours du change | 5 476 | 3 516 |
| Montants reclassés dans l'état des résultats : | | |
| Cours du change | (4 350) | 2 247 |
| Gains de réévaluation nets pour l'exercice | 1 126 | 5 763 |
| Gains de réévaluation cumulés, à la fin de l'exercice | 1 469 | 343 |

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

Autorité du pont Windsor-Détoit
pour l'exercice clos le 31 mars

(en milliers de dollars)

| | 2020 Budget | 2020 Réel | 2019 Réel |
|---|----------------|--------------|--------------|
| Excédent d'exploitation annuel | 608 188 | 459 997 | 129 188 |
| Acquisition d'immobilisations corporelles | (910 642) | (607 266) | (701 543) |
| Amortissement des immobilisations corporelles | 127 | 5 081 | 1 111 |
| | (302 327) | (142 188) | (571 244) |
| Variation des autres actifs non financiers | | | |
| Variation nette des charges payées d'avance | 3 620 | (52 823) | (76 326) |
| Transfert des charges payées d'avance aux immobilisations | 108 052 | 90 319 | 58 345 |
| | 111 672 | 37 496 | (17 981) |
| Gains de réévaluation nets pour l'exercice | - | 1 126 | 5 763 |
| Variation de la dette nette | (190 656) | (103 566) | (583 462) |
| Actifs financiers nets (dette nette) au début de l'exercice | (498 713) | (452 575) | 130 887 |
| Dette nette à la fin de l'exercice | (689 369) | (556 141) | (452 575) |

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Autorité du pont Windsor-Détoit
pour l'exercice clos le 31 mars

(en milliers de dollars)

| | 2020 | 2019 |
|---|------------|------------|
| ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT | | |
| Rentrées de fonds provenant de paiements de transfert | 577 000 | 351 000 |
| Intérêts reçus | 5 006 | 4 522 |
| Remboursements de TVH | 55 571 | 9 943 |
| Autres rentrées de fonds | 1 113 | 532 |
| Fonds payés aux fournisseurs | (237 492) | (209 476) |
| Produit des réclamations d'assurance | 5 139 | 515 |
| Fonds versés aux employés et en leur nom | (11 292) | (8 582) |
| Paiements de transfert à l'Autorité internationale | (300) | (1) |
| Flux de trésorerie provenant des activités de fonctionnement | 394 745 | 148 453 |
| ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS CORPORELLES | | |
| Acquisition d'immobilisations corporelles | (467 536) | (111 872) |
| Flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement en immobilisations corporelles | (467 536) | (111 872) |
| Effet des variations des cours du change sur la trésorerie | 6 634 | 4 864 |
| Augmentation (diminution) de la trésorerie | (66 157) | 41 445 |
| Trésorerie au début de l'exercice | 240 366 | 198 921 |
| Trésorerie à la fin de l'exercice | 174 209 | 240 366 |
| La trésorerie comprend les éléments suivants : | | |
| Trésorerie | 41 324 | 51 090 |
| Trésorerie affectée | 132 885 | 189 276 |
| | 174 209 | 240 366 |

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX 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* (LGFP). Elle n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu conformément aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

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

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

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

L'Accord sur le passage a également établi l'Autorité internationale, une entité juridique distincte de l'APWD. L'Autorité internationale détient le pouvoir d'approuver l'acquisition des terrains dans l'État du Michigan, les contrats de location de terrains dans le même État, la demande de qualification et de propositions ainsi que l'accord public-privé en ce qui a trait au projet. 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 financer en partie la construction du passage international. Une fois que le pont aura été construit, l'APWD continuera de dépendre du financement du gouvernement du Canada pour financer les activités d'exploitation du pont jusqu'à ce que celles-ci génèrent un surplus.

Le 28 septembre 2018, l'APWD a conclu un accord de partenariat public-privé (accord de projet) avec Bridging North America (BNA) pour la conception, la construction, le financement partiel, l'exploitation et l'entretien du projet. L'accord de projet porte précisément sur les responsabilités de BNA pour la conception, la construction, le financement partiel, l'exploitation et l'entretien des installations, ainsi que la conception, la construction et le financement partiel de l'échangeur de l'Interstate 75 (échangeur I-75). Les composantes des installations sont le pont, le point d'entrée canadien et le point d'entrée américain. L'accord de projet expirera en 2054. BNA est responsable du financement des installations et de l'échangeur I-75 pour un montant égal à 15 % des coûts de conception et de construction. BNA a versé ses fonds dans le projet avant que l'APWD y verse les siens. Les contributions de BNA seront remboursées au moyen de paiements en capital.

Aucun changement n'a été apporté aux modalités de l'accord de projet depuis son entrée en vigueur.

En vertu du décret C.P. 2014-1382 daté du 10 décembre 2014, l'APWD 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 retraite de la fonction publique.

b) Décrire ses stratégies de mise en œuvre en ce qui a trait aux engagements prévus au paragraphe a) ci-dessus dans son prochain plan d'entreprise et les plans subséquents, jusqu'à la mise en œuvre complète des engagements.

L'APWD a mis en application cette directive à compter du 31 décembre 2017.

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

Les états financiers ont été approuvés et leur publication a été autorisée par le Conseil d'administration le 19 juin 2020.

2. Conventions comptables principales

a. Méthode de comptabilité

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

b. Partenariat public-privé

L'accord de projet prévoit que la propriété des terrains et de l'infrastructure reste entre les mains de l'APWD pendant la durée du projet, tandis que BNA bénéficie de droits d'utilisation et d'accès au site pour exécuter les travaux du projet. BNA assume également le risque de performance lié à la portée des travaux de conception, de construction, de financement partiel, d'exploitation et d'entretien du passage international.

L'APWD comptabilise le partenariat public-privé afin de refléter les modalités de l'accord de projet conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Conformément aux modalités de l'accord de projet, l'APWD est tenue de verser différents paiements à BNA pendant la période de construction, notamment des paiements proportionnels, des paiements de mise à disposition, des paiements provisoires d'exploitation et d'entretien, des paiements d'œuvres d'art publiques, des paiements d'avantages communautaires, des paiements d'équipement d'imagerie à grande échelle et d'achèvement substantiel. Tout au long de la période de construction, des paiements proportionnels sont versés à l'APWD en fonction des jalons atteints qui sont certifiés par le certificateur indépendant.

Les coûts admissibles engagés par BNA relativement aux installations sont constatés à titre d'immobilisations corporelles à mesure que les installations sont construites. Ces coûts comprennent les coûts de conception et de construction, les frais d'intérêt engagés avant que les actifs ne soient prêts pour une utilisation productive, ainsi que les paiements de remise en état qui sont considérés comme une amélioration. Les coûts admissibles liés à l'échangeur I-75 sont constatés à titre de charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés étant donné que cette composante sera transférée au MDOT à l'achèvement. À ce stade, l'APWD ne sera plus liée de quelque façon que ce soit à l'échangeur I-75.

L'APWD reconnaît le passif associé au partenariat public-privé pour les premiers 15 % des coûts de conception et de construction comme montant dû au partenaire privé, représentant le seuil. Le seuil a été atteint en mars 2019. Une retenue de 15 % est également comptabilisée à titre de passif pour chaque facture subséquente des coûts de conception et de construction, qui sera exigible lorsque les installations seront pratiquement achevées.

La comptabilité de l'infrastructure de l'accord de projet comprend une estimation de la mesure de la construction en cours fondée sur la technique de mesure du progrès établie par BNA et convenue avec le certificateur indépendant, comme énoncé dans l'accord de projet. La technique de mesure du progrès mesure le progrès en fonction des jalons atteints. Les progrès sont calculés en fonction de la liste des valeurs figurant dans l'accord de projet et sont vérifiés par le certificateur indépendant dans le cadre du processus de certification. De l'avis de la direction, la technique de mesure du progrès est une méthode appropriée pour mesurer les progrès à partir de renseignements fiables. La technique de mesure du progrès ne prévoit pas de mesure pour les jalons partiellement atteints, car les renseignements disponibles sont insuffisants pour faire une estimation raisonnable du montant avant qu'un jalon ne soit atteint et vérifiable par le certificateur indépendant.

c. Recettes

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

d. Intérêt

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

e. Produit des réclamations d'assurance

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

f. Constatation des charges

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

g. Paiements de transfert – Crédits

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

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

h. Paiements de transfert – Recouvrements

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

i. Trésorerie et trésorerie affectée

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

j. Sommes à recevoir

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

k. Dépôts

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

l. Crédoeurs et charges à payer

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

m. Provisions environnementales

Lorsque l'APWD accepte la responsabilité ou a la responsabilité directe de sites dont les niveaux de contamination dépassent les normes environnementales et prévoit d'abandonner des avantages économiques futurs pour remettre en état la propriété, 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 comptabilisés au passif et reposent sur les meilleures estimations de la direction quant aux coûts les plus probables à engager. S'il s'avère impossible de faire une estimation raisonnable du montant ou s'il n'est pas prévu que l'assainissement ait lieu, la situation sera présentée dans une note afférente aux états financiers.

n. Montant dû au partenaire privé

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

o. 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 propriétés louées sont comptabilisées lorsque les propriétés sont remises à l'APWD par le Michigan en vertu d'un contrat-cadre de location entre le Michigan et l'APWD. Les propriétés sont d'abord comptabilisées en charges payées d'avance et, au moment de la conclusion du contrat-cadre de location, les propriétés sont reclassées dans les immobilisations corporelles et amorties sur la durée du contrat de location ou sur leur durée de vie utile individuelle, selon la plus courte des deux.

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 :

| | |
|-----------------------------------|---------------------|
| Ordinateurs et matériel de bureau | De trois à dix ans |
| Routes | De quatre à six ans |
| Biens loués | De 92 à 94 ans |
| Améliorations locatives | De trois à cinq 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 comptabilisées à titre de charges dans l'état des résultats. L'évaluation visant à déterminer si une telle condition existe est réalisée au moins à chaque date de clôture.

p. 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 charges lorsque les services connexes sont fournis.

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

Les paiements effectués pour les terrains au Michigan par l'intermédiaire du processus d'expropriation, lesquels seront loués à l'APWD, sont comptabilisés comme des charges payées d'avance – Acquisitions de terrains au Michigan par expropriation. Les paiements effectués pour les propriétés qui ne seront pas louées à l'APWD, mais qui demeureront sous la responsabilité de l'État du Michigan, sont constatés comme des charges au moment où ils sont effectués.

Lorsqu'une propriété est louée du Michigan, elle est reclassée dans les immobilisations corporelles (biens loués).

q. 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 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.

r. Régimes de retraite et d'avantages sociaux

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

s. Instruments Financiers

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

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

| Catégories | Instruments financiers | Évaluation |
|-------------------|------------------------|------------|
| Actifs financiers | Trésorerie | Coût |
| | Trésorerie affectée | Coût |
| | Dépôts | Coût |

| | | |
|--------------------|--------------------------------|-------------|
| Passifs financiers | Créditeurs et charges à payer | Coût |
| | Retenues de garanties | Coût |
| | Montant dû au partenaire privé | Coût amorti |

t. 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.

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

v. Chiffres du budget

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

w. Normes publiées qui seront adoptées à une date ultérieure

La norme suivante a été publiée par le CCSP :

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

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

3. Trésorerie affectée

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

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

4. Provision environnementale

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

L'APWD est responsable des terrains nécessaires au projet. Au Canada, cette responsabilité comprend les terrains fournis par le gouvernement du Canada à l'APWD aux fins d'utilisation dans le cadre du projet. Les terrains du Michigan servant pour le projet sont achetés par l'État du Michigan. Ces achats sont financés par l'APWD. Il a été établi que certaines parcelles de terrain présentent des niveaux de contamination qui dépassent les normes environnementales acceptables. L'APWD s'attend à ce que des avantages économiques futurs soient cédés pour enrayer la contamination; la remise en état sera effectuée dans le cadre des activités de préparation du site en vue de la construction du projet.

Cette contamination est le résultat de l'utilisation du sol des propriétaires précédents. Pour y remédier, il faudra excaver et réhabiliter le sol contaminé. Les études réalisées par l'APWD évaluent les coûts des activités de réhabilitation des terrains canadiens à 0 \$ (0 \$ en 2019) et à 9 088 \$ pour les terrains du Michigan, (19 523 \$ en 2019) pour un total de 9 088 \$ (19 523 \$ en 2019). La diminution du passif est principalement attribuable à l'enrayement de la contamination.

Ce montant a été enregistré comme provision environnementale dans l'état de la situation financière. Sur ce montant, 7 662 \$ (16 653 \$ en 2019) ont été capitalisés dans le coût du projet et 1 426 \$ (2 870 \$ en 2019) pour des terrains qui ne seront pas loués à l'APWD, mais qui demeureront sous la responsabilité de l'État du Michigan, ont été constatés comme des charges.

5. Retenues de garanties

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

6. Montant dû au partenaire privé

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

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

| (en milliers de dollars) | |
|---|-------------------|
| Paielements en capital : | |
| 2021 à 2023 | - |
| 2024 | 11 683 |
| 2025 | 35 048 |
| 2026 et années suivantes | 1 004 720 |
| Moins : Total des intérêts | (476 649) |
| Contribution du partenaire privé | 574 803 |
| Intérêts capitalisés à ce jour | 21 338 |
| Intérêts passés en charges à ce jour | 5 005 |
| Passif | 601 146 |

7. Immobilisations corporelles

(en milliers de dollars)

| | Ordinateurs et | | | Terrains | Routes | Biens loués | Total |
|--|-------------------------|--------------------|-----------------------|---------------|---------------|----------------|------------------|
| | Améliorations locatives | matériel de bureau | Construction en cours | | | | |
| Coût | | | | | | | |
| 1 ^{er} avril 2018 | 832 | 327 | 222 622 | 64 886 | - | - | 288 667 |
| Acquisitions | 19 | 10 | 643 169 | - | - | - | 643 198 |
| Paiements de transfert | - | - | (7 571) | - | 7 571 | - | - |
| Transferts des charges payées d'avance | - | - | - | - | - | 58 345 | 58 345 |
| 31 mars 2019 | 851 | 337 | 858 220 | 64 886 | 7 571 | 58 345 | 990 210 |
| 1 ^{er} avril 2019 | 851 | 337 | 858 220 | 64 886 | 7 571 | 58 345 | 990 210 |
| Acquisitions | 60 | 209 | 511 296 | - | - | 5 381 | 516 946 |
| Transferts | - | - | (16 761) | - | 16 761 | - | - |
| Transferts des charges payées d'avance | - | - | - | - | - | 90 319 | 90 319 |
| 31 mars 2020 | 911 | 546 | 1 352 755 | 64 886 | 24 332 | 154 045 | 1 597 475 |
| Amortissement cumulé | | | | | | | |
| 1 ^{er} avril 2018 | 415 | 304 | - | - | - | - | 719 |
| Amortissement | 114 | 14 | - | - | 675 | 308 | 1 111 |
| 31 mars 2019 | 529 | 318 | - | - | 675 | 308 | 1 830 |
| 1 ^{er} avril 2019 | 529 | 318 | - | - | 675 | 308 | 1 830 |
| Amortissement | 110 | 18 | - | - | 3 756 | 1 197 | 5 081 |
| 31 mars 2020 | 639 | 336 | - | - | 4 431 | 1 505 | 6 911 |
| Valeur comptable nette | | | | | | | |
| 31 mars 2019 | 322 | 19 | 858 220 | 64 886 | 6 896 | 58 037 | 988 380 |
| 31 mars 2020 | 272 | 210 | 1 352 755 | 64 886 | 19 901 | 152 540 | 1 590 564 |

Au 31 mars 2020, l'APWD a comptabilisé 1 352 755 \$ (858 220 \$ en 2019) pour les travaux de construction en cours du projet en fonction des coûts admissibles engagés à ce jour, y compris des intérêts capitalisés de 21 338 \$ (6 056 \$ en 2019). Les composantes du projet seront amorties en fonction de leur durée de vie utile estimée une fois qu'elles auront été mises en exploitation et qu'elles auront commencé à fournir des services. Au cours de l'exercice, l'APWD a comptabilisé des charges de 88 746 \$ (132 251 \$ en 2019) liées aux coûts de l'échangeur I-75 et à l'amélioration des routes locales, y compris des intérêts de 3 584 \$ (1 421 \$).

L'acquisition d'immobilisations corporelles susmentionnées comprend un montant de 49 410 \$ (565 862 \$ en 2019) pour des actifs et des retenues de garanties impayés au 31 mars 2020. Ces éléments ne sont pas compris dans l'état des flux de trésorerie.

Le 3 juillet 2018, l'APWD a signé un contrat-cadre de location avec le Michigan pour des propriétés en sa possession. Au cours de l'exercice de 2020, 90 319 \$ (58 345 \$ en 2019) de terrains au Michigan ont été transférés des charges payées d'avance (Note 8 – Acquisition de terrains au Michigan) aux immobilisations corporelles (biens loués).

8. Charges payées d'avance

L'acquisition de terrains au Michigan se rapporte aux paiements versés à l'État du Michigan pour financer l'achat de terrains pour le projet qui seront loués à l'APWD pendant la durée de vie du pont. Les paiements effectués pour l'acquisition de terrains qui ne seront pas loués à l'APWD, ont été comptabilisés en charges au titre de terrains pour au Michigan (note 11).

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

(en milliers de dollars)

| | 2020 | 2019 |
|--|---------------|----------------|
| Acquisitions de terrains au Michigan | 65 933 | 75 075 |
| Assurances payées d'avance | 16 588 | 22 036 |
| Acquisitions de terrains au Michigan par expropriation | 15 363 | 38 305 |
| Autres | 203 | 167 |
| | 98 087 | 135 583 |

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

9. Obligations contractuelles

L'APWD a des engagements principalement au titre de conventions d'honoraires, de location, de construction de l'infrastructure, ainsi que de TI et communications, d'un montant total de 4 527 002 \$ (5 155 717 \$ en 2019). 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 :

(en milliers de dollars)

| | Honoraires professionnels | Loyer | Construction d'infrastructures | Exploitation et entretien | TI/Communications | Total |
|-----------------|---------------------------|--------------|--------------------------------|---------------------------|-------------------|------------------|
| 2021 | 1 842 | 912 | 681 633 | - | 301 | 684 688 |
| 2022 | 487 | 912 | 867 775 | - | 137 | 869 311 |
| 2023 | 378 | 912 | 804 576 | - | 87 | 805 953 |
| 2024 | 310 | 876 | 349 571 | 2 199 | 31 | 352 987 |
| 2025 | 195 | 837 | 377 931 | 13 686 | 4 | 392 653 |
| 2026 et ensuite | 16 | 2 | 78 622 | 1 342 767 | 3 | 1 421 410 |
| | 3 228 | 4 451 | 3 160 108 | 1 358 652 | 563 | 4 527 002 |

10. Éventualités

Dans le cours normal de ses activités, l'APWD est demanderesse ou défenderesse, ou elle est impliquée dans certaines réclamations ou poursuites. Dans la mesure où un événement est susceptible de se produire ou non et qu'une estimation raisonnable de la perte peut être établie, un passif estimé et une charge sont comptabilisés dans les états financiers. La direction est d'avis que le règlement de questions de ce type n'entraînera aucun passif important pour l'APWD pour l'année ayant pris fin le 31 mars 2020.

11. Charges par type

(en milliers de dollars)

| | 2020 | 2019 |
|---|----------------|----------------|
| Coûts I-75 | 86 087 | 127 168 |
| Salaires et avantages sociaux | 11 872 | 8 885 |
| Services juridiques | 5 728 | 8 381 |
| Terrains au Michigan | 5 638 | 12 086 |
| Assurances | 5 494 | 4 909 |
| Services professionnels | 5 207 | 18 262 |
| Amortissement | 5 081 | 1 111 |
| Améliorations aux routes locales | 2 659 | 5 083 |
| Bureau et entretien | 1 041 | 820 |
| Loyer | 759 | 701 |
| Impôt foncier | 541 | 646 |
| Avantages communautaires | 478 | - |
| Frais de déplacement | 356 | 437 |
| Paiements de transfert à l'Autorité internationale | 300 | 2 |
| Autres | 154 | 139 |
| Réparations et entretien | 28 | 3 |
| Travaux exécutés pour d'autres organismes gouvernementaux | 7 | 5 977 |
| Remboursement des promoteurs non retenus | - | 30 000 |
| Perte de change | - | 2 247 |
| | 131 430 | 226 857 |

12. 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 ententes avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les modalités commerciales normales applicables aux particuliers et aux entreprises. Ces opérations sont évaluées à la valeur d'échange. Au cours de l'année, l'APWD a engagé des charges totalisant 391 \$ (285 \$ en 2019), et a comptabilisé un financement gouvernemental de 576 993 \$ (345 052 \$ en 2019). Au 31 mars 2020, l'APWD avait comptabilisé 44 981 \$ (36 082 \$ en 2019) en sommes à recevoir et 0 \$ (0 \$ en 2019) en créditeurs avec les entités apparentées.

L'APWD n'a aucun engagement contractuel ni aucun passif éventuel avec ses entités apparentées.

Paiements de transfert – Recouvrements

L'APWD a recouvré un montant de 7 \$ (5 948 \$ en 2019) auprès du gouvernement du Canada pour l'assainissement de l'environnement effectué par l'APWD sur une partie d'une parcelle de terrain requise qui sera conservée par le gouvernement du Canada.

Dans le cadre de son processus d'acquisition de terrains, le gouvernement du Canada a convenu d'acheter une propriété d'une société de services publics en remplacement d'une autre propriété requise pour le projet du pont international Gordie-Howe. Une partie de la propriété de remplacement acquise sera fournie à l'APWD dans le cadre du projet, tandis que le reste sera conservé par le gouvernement du Canada, et fourni à la société de services publics en guise de remplacement pour la propriété utilisée pour le projet.

On a déterminé que la propriété de remplacement nécessitait un assainissement environnemental. Le gouvernement du Canada a demandé à l'APWD de réaliser l'assainissement de la propriété et a conclu un protocole d'entente avec elle relativement à ces travaux. Le financement pour la portion de la propriété à fournir à l'APWD est comptabilisé dans la section Paiements de transfert – Crédits. Le financement pour la portion à conserver par le gouvernement du Canada, qui sera fournie comme propriété de remplacement, est comptabilisé dans la section Paiements de transfert – Recouvrements.

Personnel de gestion clé

À l'exception des salaires et des avantages sociaux, l'APWD ne réalise aucune transaction avec son personnel de gestion clé. Les membres du personnel de gestion clé sont les personnes qui détiennent l'autorité et la responsabilité de planifier, diriger et contrôler les activités de l'APWD, y compris le personnel de la haute direction et les membres du conseil d'administration.

L'APWD reçoit également certains services à titre gracieux, par exemple la vérification de ses états financiers. Ils ne sont pas comptabilisés dans les états financiers.

13. Instruments financiers

a. Juste valeur

La valeur comptable des actifs financiers et des passifs financiers de l'APWD, à l'exception du montant dû au partenaire privé, se rapproche de 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 d'un instrument financier ne puisse faire face à ses obligations et entraîne, de ce fait, une perte financière pour l'autre partie. La quasi-totalité du risque de crédit de l'APWD est liée à ses soldes de trésorerie. 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 au 31 mars est la suivante :

| (en milliers de dollars) | 2020 | 2019 |
|--------------------------|----------------|----------------|
| Trésorerie affectée | 132 885 | 189 276 |
| Trésorerie | 41 324 | 51 090 |
| Dépôts | 159 | 1 160 |
| | 174 368 | 241 526 |

Le risque de crédit associé à la trésorerie est considérablement réduit du fait que la trésorerie et la trésorerie affectée sont conservées dans les comptes bancaires de l'APWD. Les sommes à recevoir concernent principalement la TVH à recouvrer. Par conséquent, elles ne répondent pas aux critères de comptabilisation à titre d'instrument financier.

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.

Les comptes créditeurs et charges à payer et les retenues de garanties de l'APWD ne portent pas intérêt; aucun passif n'est payable sur demande. Le montant dû au partenaire privé est évalué au coût amorti sur la base d'un taux d'intérêt effectif de 3,24 %, soit le taux implicite des fonds apportés par BNA et des paiements en capital versés par l'APWD à BNA.

Voici une estimation des échéances des passifs financiers de l'APWD :

| (en milliers de dollars) | Moins de trois mois | De trois mois à un an | Plus d'un an | Total |
|--------------------------------|------------------------|--------------------------|----------------|----------------|
| Montant dû au partenaire privé | - | - | 601 146 | 601 146 |
| Créditeurs et charges à payer | 79 255 | - | - | 79 255 |
| Retenues de garanties | - | 3 259 | 81 924 | 85 183 |
| | 79 255 | 3 259 | 683 069 | 765 583 |

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 trésoreries de l'APWD sont exposées au risque lié au taux d'intérêt. Si les taux d'intérêt avaient varié de 1 % pendant l'année, les produits d'intérêts des soldes de trésorerie auraient varié d'environ 2 340 \$ (2019 : 2 156 \$).

Le solde de trésorerie et les comptes créditeurs en dollars américains de l'APWD sont exposés au risque de change. Une variation de 1 % du taux de change en date du 31 mars 2020 aurait un effet net d'environ 944 \$ (1 205 \$ en 2019).

14. Régimes d'avantages sociaux

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

| (en milliers de dollars) | 2020 | 2019 |
|--------------------------------------|-------|------|
| Régime de retraite | 657 | 440 |
| Régime d'avantages sociaux collectif | 650 | 528 |
| | 1 306 | 968 |

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 accumulés et des gains relatifs aux cotisations. L'inscription au régime est obligatoire; dès que les employés y sont admissibles, ils doivent s'y inscrire.

Les employés doivent verser des cotisations de base équivalentes 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, et verser une cotisation égale aux cotisations facultatives, jusqu'à concurrence de 4 % du salaire de base des employés.

Le régime de retraite est entré en vigueur le 1er janvier 2015. Aux fins de conformité avec le décret C.P. 2014-1382 (note 1), depuis le 1er janvier 2018, les cadres supérieurs ont le même plan que les employés. Avant le 1er janvier 2018, les cadres devaient verser des cotisations de base équivalentes à 6 % de leur salaire de base, et l'APWD devait verser une cotisation équivalente à 12 % de celui-ci.

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. 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.

15. Incidence de la COVID-19

Le 11 mars 2020, l'épidémie de COVID-19 a été déclarée une pandémie par l'Organisation mondiale de la santé. Cela a amené les gouvernements du monde entier, y compris les gouvernements du Canada et de l'Ontario, à adopter des mesures d'urgence pour lutter contre la propagation du virus. Bien que ces mesures aient limité la possibilité pour le personnel travaillant sur le pont de traverser la frontière, au 31 mars 2020, l'APWD n'avait pas enregistré de retards importants dans la construction de l'infrastructure du pont qui, de l'avis de la direction, pourraient donner lieu à des réparations payables à BNA en vertu de l'accord de projet. La situation est évolutive et la durée et l'ampleur définitives des répercussions sur l'économie, les activités d'APWD et les éventuelles réparations que l'APWD pourrait devoir verser en vertu de l'accord de projet ne sont pas connues à l'heure actuelle.

16. Chiffres comparatifs

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés conformément à la présentation adoptée au cours de l'année actuelle.

17. État des contributions canadiennes et État des contributions canadiennes non récupérées

L'Accord sur le passage exige que l'APWD prépare un État des contributions canadiennes ainsi qu'un État des contributions canadiennes non récupérées. Les états figurent dans le rapport annuel de l'APWD.

ÉTAT DES CONTRIBUTIONS CANADIENNES ET ÉTAT DES CONTRIBUTIONS CANADIENNES NON RÉCUPÉRÉES

POUR LA PÉRIODE TERMINÉE LE 31 MARS 2020

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION

L'État des contributions canadiennes et l'État des contributions canadiennes non récupérées ci joints (les « États ») sont la responsabilité de la direction de l'Autorité du pont Windsor-Détroit (APWD).

Les États ont été préparés selon le référentiel comptable décrit à la note 2.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction a créé des livres de comptes, des dossiers, des contrôles liés aux finances et à la gestion, des systèmes d'information et des pratiques de gestion qu'elle tient à jour. Ceux-ci visent à fournir une assurance raisonnable quant à l'intégrité et à la fiabilité des renseignements financiers et quant à 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 en matière de communication de l'information financière et de contrôles internes en conformité avec l'Accord sur le passage. Le Conseil d'administration s'acquitte de ces responsabilités avec l'aide du comité d'audit du Conseil d'administration, qui est composé de quatre administrateurs qui ne sont pas des employés de l'APWD.

Le comité d'audit doit rencontrer la direction et le vérificateur général du Canada, l'auditeur externe, en plus d'examiner les États et d'en recommander l'approbation au Conseil d'administration. En outre, l'auditeur externe a libre accès aux administrateurs de l'Autorité.

Il incombe au vérificateur général du Canada de vérifier les États et de produire un rapport à leur égard.



Bryce Phillips
Premier dirigeant

Windsor, Canada
19 juin 2020



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

Rapport de l'auditeur indépendant



Bureau du
vérificateur général
du Canada

Office of the
Auditor General
of Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À la ministre de l'Infrastructure et des Collectivités

Opinion

Nous avons effectué l'audit de l'état des contributions canadiennes et de l'état des contributions canadiennes non récupérées de l'Autorité du pont Windsor-Détroit (l'« APWD ») pour la période close le 31 mars 2020, ainsi que des notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables (appelés collectivement ci-après les « états »).

À notre avis, les états ci-joints de l'APWD pour la période close le 31 mars 2020 ont été préparés, dans tous leurs aspects significatifs, conformément au référentiel comptable décrit à la note 2.

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états » du présent rapport. Nous sommes indépendants de l'APWD conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Observations — Référentiel comptable

Nous attirons l'attention sur la note 2 afférentes aux états, qui décrit le référentiel comptable appliqué. Les états ont été préparés afin de permettre à l'APWD de se conformer aux dispositions en matière d'information financière de l'Accord sur le passage. En conséquence, il est possible que les états ne puissent se prêter à un usage autre. Notre opinion n'est pas modifiée à l'égard de ce point.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent des informations contenues dans le rapport annuel, mais ne comprennent pas les états et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

Rapport de l'auditeur indépendant

En ce qui concerne notre audit des états, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états

La direction est responsable de la préparation des états conformément au référentiel comptable décrit à la note 2, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation des états exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'APWD à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'APWD ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'APWD.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit 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'APWD;

Rapport de l'auditeur indépendant

- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'APWD à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'APWD à cesser son exploitation;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, le cas échéant, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Pour la vérificatrice générale du Canada,



Firyal Awada, CPA, CA
Directrice principale

Ottawa, Canada
Le 19 juin 2020

État des contributions canadiennes et État des contributions canadiennes non récupérées
Pour la période terminée le 31 mars

(en milliers de dollars canadiens)

| | 2020 | 2019 |
|---|------------------|-----------------|
| Contributions canadiennes : | | |
| Solde d'ouverture (note 4) | 889 908 | 558 884 |
| Contributions canadiennes de l'année | 717 523 | 331 024 |
| Total des contributions canadiennes | 1 607 431 | 889 908 |
| Coûts imputés aux contributions canadiennes non récupérées : | | |
| Solde d'ouverture (note 4) | 82 790 | 52 662 |
| Coûts imputés de l'année | 48 295 | 30 128 |
| Total des coûts imputés | 131 085 | 82 790 |
| Revenus de l'Autorité du passage : | | |
| Solde d'ouverture | (24 839) | (9 859) |
| Revenus annuels de l'Autorité du passage | (65 716) | (14 980) |
| Total des revenus de l'Autorité du passage | (90 555) | (24 839) |
| Total des contributions canadiennes non récupérées | 1 647 961 | 947 859 |

Notes afférentes à l'État des contributions canadiennes et à l'État des contributions canadiennes non récupérées

1. ACCORD SUR LE PASSAGE ET CONTENU DES ÉTATS

Le projet du Pont international Gordie-Howe est régi par l'Accord sur le passage conclu entre le Canada, l'Autorité du passage (l'Autorité du pont Windsor-Détroit, ou APWD) et l'État du Michigan. L'Accord sur le passage fournit à l'Autorité du passage établie par le Canada un cadre de travail pour concevoir, construire, financer, exploiter et entretenir un nouveau passage international entre le Canada et le Michigan.

L'Accord sur le passage stipule que les coûts engagés pour concevoir, construire, financer, exploiter et entretenir le Pont international Gordie-Howe seront récupérés au moyen des revenus de l'Autorité du passage et des contributions des organismes fédéraux des É.-U. Pour faire le suivi de ces coûts et déterminer dans quelle mesure ils ont été récupérés, l'Accord sur le passage exige de l'Autorité du passage qu'elle prépare un État des contributions canadiennes et un État des contributions canadiennes non récupérées (les « États »).

L'État des contributions canadiennes présente le montant total des contributions canadiennes, tandis que l'État des contributions canadiennes non récupérées présente l'excédent de la somme du total des contributions canadiennes et du total des coûts imputés aux contributions canadiennes non récupérées sur la somme des revenus de l'Autorité du passage et des contributions des organismes fédéraux des É.-U.

L'Accord sur le passage a également établi l'Autorité internationale, une entité juridique distincte de l'Autorité du passage. Le rôle de l'Autorité internationale vise à vérifier que l'Autorité du passage respecte l'Accord sur le passage et que le concessionnaire respecte l'accord public-privé.

Pour de plus amples renseignements, y compris la définition des termes, se reporter à l'Accord sur le passage, qui est disponible sur le site Web de l'Autorité du passage.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

a) Référentiel comptable

Les États sont préparés selon l'Accord sur le passage qui stipule que les contributions canadiennes se composent de l'ensemble des sommes, des biens réels ou personnels ou des services fournis, lesquelles sommes ont été acquittées tout comme les montants exigibles au titre de tels biens ou services.

b) Contributions canadiennes

Les contributions canadiennes correspondent, à un moment donné, à l'ensemble des sommes (en dollars canadiens ou converties en cette devise selon le taux en vigueur au moment de leur versement), des biens réels ou personnels ou des services fournis (à la juste valeur en dollars canadiens à la date à laquelle ils sont fournis ou convertis en cette devise selon le taux en vigueur à la date où ils sont fournis), lesquelles sommes ou montants exigibles au titre de tels biens ou services sont devenus la propriété du Parlement du Canada et ont été payés ou fournis par le gouvernement du Canada à l'Autorité du passage, puis versés par l'Autorité du passage avant ou après la date d'exécution initiale et avant ce moment donné, pour couvrir les coûts liés au passage international, à l'échangeur du Michigan, à l'esplanade fédérale des É.-U., à l'Autorité du passage et à l'Autorité internationale.

c) Coûts liés au passage international

Les coûts liés au passage international désignent l'ensemble des coûts et des dépenses qui sont payés par le Canada ou par l'Autorité du passage et qui sont liés au passage international et aux terrains du passage international, y compris les coûts des activités liées aux terrains du passage international et des activités du projet relatif au passage international, ainsi que les obligations connexes aux termes de l'Accord sur le passage et de tout accord public-privé, y compris les paiements effectués à un concessionnaire, autres que les coûts liés à l'Autorité du passage et à l'Autorité internationale.

d) Coûts liés à l'échangeur du Michigan

Les coûts liés à l'échangeur du Michigan désignent l'ensemble des coûts et des dépenses qui sont payés par le Canada ou par l'Autorité du passage et qui sont associés à l'échangeur du Michigan et aux terrains de l'échangeur du Michigan, y compris les coûts des activités liées aux terrains de l'échangeur du Michigan et des activités du projet relatif à l'échangeur du Michigan, ainsi que les obligations connexes aux termes de l'Accord sur le passage et de tout accord public-privé, y compris les paiements effectués à un concessionnaire, autres que les coûts liés à l'Autorité du passage et à l'Autorité internationale.

e) Coûts liés à l'esplanade fédérale des É.-U.

Les coûts liés à l'esplanade fédérale des É.-U. désignent l'ensemble des coûts et des dépenses qui sont payés par le gouvernement du Canada ou par l'Autorité du passage et qui sont associés à l'esplanade fédérale des É.-U. et aux terrains de l'esplanade fédérale des É.-U., y compris les coûts des activités liées aux terrains de l'esplanade fédérale des É.-U. et des activités du projet relatif à l'esplanade fédérale des É.-U., ainsi que les obligations connexes aux termes de l'Accord sur le passage et de tout accord public-privé lié à l'esplanade fédérale des É.-U., y compris les paiements effectués à un concessionnaire, autres que les coûts liés à l'Autorité du passage et à l'Autorité internationale.

f) Coûts liés à l'Autorité du passage

Les coûts liés à l'Autorité du passage désignent l'ensemble des frais généraux et administratifs qui sont payés par l'Autorité du passage, y compris les coûts et des dépenses liés au règlement de différends et de litiges, et tous les frais payés par l'Autorité du passage au titre de l'impôt, et qui sont associés au passage international, à l'échangeur du Michigan ou à l'esplanade fédérale des É.-U., ainsi que les obligations connexes aux termes de l'Accord sur le passage, de tout accord public-privé et de tout accord public-privé lié à l'esplanade fédérale des É.-U.

g) Coûts liés à l'Autorité internationale

Les coûts liés à l'Autorité internationale désignent les coûts et des dépenses généraux et administratifs qui sont payés par l'Autorité internationale et qui sont financés par l'Autorité du passage, y compris les frais liés au règlement de différends et de litiges, et qui sont associés à la supervision de l'Autorité internationale.

h) Coûts imputés aux contributions canadiennes non récupérées

Les coûts imputés aux contributions canadiennes non récupérées désignent, à la fin de chaque exercice, le montant total couru sur les contributions canadiennes non récupérées, en dollars canadien, au cours de cet exercice, calculé d'après un taux annuel égal au taux de rendement obligataire à long terme de référence du gouvernement du Canada en vigueur en date du dernier jour ouvrable de l'exercice précédent, tel qu'il est publié par la Banque du Canada, majoré de 100 points de base, et composé annuellement.

i) Revenus de l'Autorité du passage

Les revenus de l'Autorité du passage désignent tous les revenus perçus par l'Autorité du passage (autres que les sommes reçues du Canada et les contributions des organismes fédéraux des É.-U.) relativement au passage international, à l'échangeur du Michigan avant la date d'ouverture du passage international, et à l'esplanade fédérale des É.-U., y compris : revenus de péages canadiens; les revenus générés par tout accord public-privé ou tout accord public-privé lié à l'esplanade fédérale des É.-U.; les intérêts ou toute autre somme liée aux investissements de l'Autorité du passage; et le produit de toute assurance en cas d'endommagement ou de destruction d'une partie quelconque du passage international, de l'échangeur du Michigan avant la date d'ouverture du passage international, ou de l'esplanade fédérale des É.-U.

j) Contributions des organismes fédéraux des É.-U.

Les contributions des organismes fédéraux des É.-U. désignent l'ensemble des sommes (en dollars canadiens ou converties en cette devise selon le taux en vigueur à leur date de versement) versées par un ou plusieurs organismes fédéraux des É.-U. à l'Autorité du passage au titre des coûts liés à l'esplanade fédérale des É.-U.

k) Contributions canadiennes non récupérées

Les contributions canadiennes non récupérées désignent, à la fin de chaque exercice si le cas, l'excédent de la somme des coûts liés au passage international, à l'échangeur du Michigan, à l'esplanade fédérale des É.-U., à l'Autorité du passage, à l'Autorité internationale avant le moment visé et du montant total des coûts imputés aux contributions canadiennes non récupérées, composés à la fin de n'importe quel exercice et au plus tard à ce moment visé, sur la somme des revenus de l'Autorité du passage et des contributions des organismes fédéraux des É.-U. avant le moment visé et de tous les montants en dollars canadiens ou convertis en cette devise selon le taux en vigueur à leur date du versement ou de réception, selon le cas

3. COMPARABILITÉ AUX ÉTATS FINANCIERS DE L'AUTORITÉ DU PASSAGE

Puisque l'État des contributions canadiennes est préparé selon la comptabilité de caisse et qu'il rend compte d'opérations financières d'autres entités gouvernementales, ces états ne sont pas comparables aux états financiers de l'Autorité du passage.

4. COÛTS EXCLUS

La politique en matière de conservation des documents du gouvernement du Canada exige que les documents soient conservés pendant une période de sept ans. L'élimination des documents est permise après cette période de conservation. En conséquence de cette politique, certains documents des années 2005 à 2009 n'ont pas été conservés.

Les contributions canadiennes à l'égard desquelles des documents n'ont pas été conservés totalisaient 982 \$ milles. Ces coûts ont été exclus de l'État des contributions canadiennes.

Communiquer avec nous



gordiehoweinternationalbridge.com



info@wdbridge.com



[@GordieHoweBrg](https://twitter.com/GordieHoweBrg)



[@GordieHoweBridge](https://www.facebook.com/GordieHoweBridge)



[YouTube.com/
GordieHoweBridge](https://www.youtube.com/GordieHoweBridge)



[@GordieHoweBrg](https://www.instagram.com/GordieHoweBrg)



[WDBA-APWD](https://www.linkedin.com/company/WDBA-APWD)



3201 rue Sandwich
Windsor (Ontario)
N9C 1A8
1-844-322-1773



7744 W Vernor Hwy.
Detroit, Michigan
48209
1-844-322-1773



100 ave Ouellette,
bureau 400,
Windsor (Ontario)
N9A 6T3
1-844-322-1773



