



New Brunswick
Highway
Corporation

Société de voirie du
Nouveau-Brunswick

Annual Report
2012-2013

Rapport annuel
2012-2013



2012-2013 Annual Report

Published by:

New Brunswick Highway Corporation
Province of New Brunswick
P. O. Box 6000
Fredericton, New Brunswick
E3B 5H1
Canada

<http://www.gnb.ca>

March 2014

Cover:

Communications New Brunswick

Typesetting:

New Brunswick Department of Transportation
and Infrastructure

Printing and Binding:

Printing Services, NBISA

ISBN 978-1-4605-0335-5
ISSN 1481-4242

Printed in New Brunswick

Rapport annuel 2012-2013

Publié par:

Société de voirie du Nouveau-Brunswick
Province du Nouveau-Brunswick
Case postale 6000
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1
Canada

<http://www.gnb.ca>

mars 2014

Couverture:

Communications Nouveau-Brunswick

Composition:

Ministère des Transports et de l'Infrastructure du
Nouveau-Brunswick

Imprimerie et reliure:

Services d'imprimerie, ASINB

ISBN 978-1-4605-0335-5
ISSN 1481-4242

Imprimé au Nouveau-Brunswick

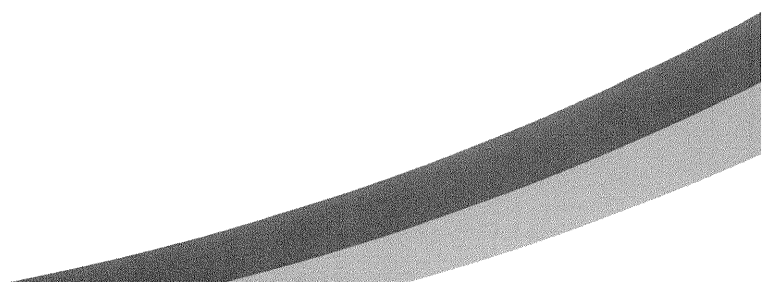


New Brunswick
Highway
Corporation

Société de voirie du
Nouveau-Brunswick

Annual Report
2012-2013

Rapport annuel
2012-2013



2012-2013 Annual Report

Published by:

New Brunswick Highway Corporation
Province of New Brunswick
P. O. Box 6000
Fredericton, New Brunswick
E3B 5H1
Canada

<http://www.gnb.ca>

March 2014

Cover:

Communications New Brunswick

Typesetting:

New Brunswick Department of Transportation
and Infrastructure

Printing and Binding:

Printing Services, NBISA

ISBN 978-1-4605-0335-5
ISSN 1481-4242

Printed in New Brunswick

Rapport annuel 2012-2013

Publié par:

Société de voirie du Nouveau-Brunswick
Province du Nouveau-Brunswick
Case postale 6000
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1
Canada

<http://www.gnb.ca>

mars 2014

Couverture:

Communications Nouveau-Brunswick

Composition:

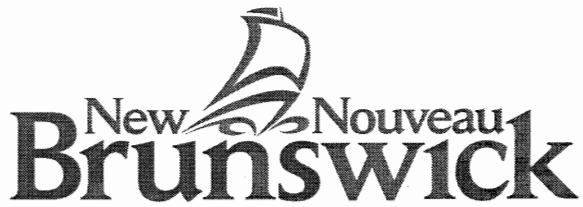
Ministère des Transports et de l'Infrastructure du
Nouveau-Brunswick

Imprimerie et reliure:

Services d'imprimerie, ASINB

ISBN 978-1-4605-0335-5
ISSN 1481-4242

Imprimé au Nouveau-Brunswick



New Brunswick
Highway
Corporation

Société de voirie du
Nouveau-Brunswick

Annual Report
2012-2013

Rapport annuel
2012-2013

The Honourable Graydon Nicholas
Lieutenant-Governor of the Province of New
Brunswick

May it please your Honour:

It is my privilege to submit the Annual Report of
the New Brunswick Highway Corporation, for the
fiscal year April 1, 2012 to March 31, 2013.

Respectfully submitted,




Claude Williams
Minister of Transportation & Infrastructure
Chairperson, New Brunswick Highway
Corporation

Honourable Claude Williams
Minister of Transportation & Infrastructure

Sir:

I am pleased to be able to present the Annual
Report describing operations of the New
Brunswick Highway Corporation for the fiscal
year ended March 31, 2013.

Respectfully submitted,



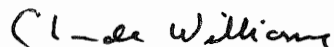
Fred Blaney, P. Eng.
President

L'honorable Graydon Nicholas
Lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick

Votre Honneur,

Je suis heureux de vous soumettre le rapport
annuel de la Société de voirie du
Nouveau-Brunswick pour l'exercice financier
allant du 1^{er} avril 2012 au 31 mars 2013.

Je vous prie de recevoir, Votre Honneur,
l'assurance de ma très haute considération.




Claude Williams
Le ministre des Transports et de l'Infrastructure
et président de la Société de voirie du
Nouveau-Brunswick

L'honorable Claude Williams
Ministre des Transports et de l'Infrastructure

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport
annuel de la Société de voirie du
Nouveau-Brunswick pour l'exercice financier
terminé le 31 mars 2013.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre,
l'expression de ma haute considération.



Fred Blaney, ing.
Le président

Table of Contents

History and Objectives	1
Summary of Activities	4
Audited Financial Statements	6

Table des matières

Historique et objectifs.....	1
Sommaire des activités.....	4
États financiers vérifiés	6

New Brunswick Highway Corporation 2012- 2013

History & Objectives

The New Brunswick Highway Corporation (NBHC) was created as a Crown Corporation, by an Act of the Legislature, in 1995.

The objective of NBHC is, subject to government direction, to accelerate the upgrading of the New Brunswick highway system, focusing on those major provincial highways that form part of the national highway system. NBHC can plan, design, finance, construct, improve, operate, maintain, acquire, hold, own, or lease highways. Construction and maintenance are to be carried out in conformity with the standards established by the Minister of Transportation and Infrastructure or as otherwise approved by the Lieutenant-Governor in Council. NBHC has been empowered to borrow and raise revenues through various means as specified and approved by the Lieutenant-Governor in Council. It may also form joint ventures with the private sector.

Fredericton – Moncton Highway

NBHC entered into agreements in 1998 with Maritime Road Development Corporation (MRDC), a private sector consortium, and the New Brunswick (F-M) Project Company Inc. (Project Co.), a not-for-profit corporation. The agreements involved the development, design, building (DDB), operation, management, maintenance and rehabilitation (OMM) of a 4-lane toll highway between Longs Creek and Moncton. At the same time NBHC entered into a concession agreement with Project Co. where NBHC leases the right of way it owns to Project Co. All improvements to these lands are owned by Project Co., which subleases the improvements back to NBHC.

Amendments to the project agreements were signed in 2000 that resulted in the replacement of tolling with traffic volume payments by NBHC to Project Co. based on a traffic counting system.

The capital cost of the Fredericton-Moncton

Société de voirie du Nouveau-Brunswick 2012 - 2013

Historique et objectifs

La Société de voirie du Nouveau-Brunswick (SVNB) a été créée en tant que société de la Couronne par l'adoption d'une loi provinciale en 1995.

Sous la direction du gouvernement, la SVNB a le mandat d'accélérer la réfection du réseau routier du Nouveau-Brunswick, en particulier les principales routes provinciales qui font partie du réseau routier national. La SVNB peut planifier, concevoir, financer, construire, améliorer, exploiter, entretenir, acquérir, détenir, posséder ou louer des routes. Les travaux de construction et d'entretien doivent être conformes aux normes établies par le ministre des Transports et de l'Infrastructure ou approuvées par le lieutenant-gouverneur en conseil. La SVNB a le pouvoir d'emprunter et de générer des recettes par divers moyens spécifiés et approuvés par le lieutenant-gouverneur en conseil. Il peut s'agir de projets conjoints avec le secteur privé.

Route de Fredericton à Moncton

En 1998, la SVNB a conclu des ententes avec Maritime Road Development Corporation (MRDC), un consortium du secteur privé, et la New Brunswick (F-M) Project Company Inc. (Project Co.), une société à but non lucratif. Les ententes portaient sur l'élaboration, la conception, la construction (ECC), l'exploitation, la gestion, l'entretien et la remise en état (EER) d'une route à péage à quatre voies entre Longs Creek et Moncton. En même temps, la SVNB a conclu avec la Project Co. une entente de concession accordant à bail à cette entreprise l'emprise qu'elle possède. La Project Co. est propriétaire de toutes les améliorations de ces terrains, qu'elle sous-loue à bail à la SVNB.

À la suite de modifications apportées aux ententes relatives au projet signées en 2000, le péage a été remplacé par le versement par la SVNB de paiements à la Project Co., établis à l'aide d'un système de comptage de la circulation.

Le coût d'investissement de la route de

highway was recorded with the related debt reflected as a liability of NBHC and the Province.

On October 24, 2001 the entire highway (approximately 195 km) was officially opened for traffic.

On January 1st, 2009 the Hanwell Road Interchange was added to the Facility and MRDC assumed responsibility for the operation, maintenance and rehabilitation of the Interchange.

On March 1, 2013 amendments to the project agreements were signed that resulted in the elimination of the Traffic Volume Payments (the "Shadow Tolls") and the requirement for a traffic counting agreement as a mechanism to make the Toll Based Debt Loan payments. The Shadow Tolls were replaced by a schedule of fixed monthly payments from NBHC to the toll based lenders, independent of the traffic volumes.

The Department of Transportation and Infrastructure (DTI) supports NBHC in overseeing the highway's operation. The Department of Finance provides support on financing matters.

Trans-Canada Highway

On February 4, 2005, NBHC entered into agreements with Trans-Canada Highway Project Co. Ltd (TCHP Co.) and Brun-Way Construction Inc. and Brun-Way Highways Operations Inc. The agreements involved the design, construction, financing, operation, maintenance, and rehabilitation of the Trans-Canada Highway (TCH) between the Quebec border and Longs Creek and Route 95 between the US border at Houlton, Maine and Woodstock.

TCHP Co., a wholly-owned subsidiary of NBHC, was retained by NBHC to administer and manage the TCH Project in accordance with the terms of the Project Agreements.

The TCH was fully open to traffic on October 31, 2007. Brun-Way Highways Operations Inc. has been responsible for the operation, maintenance and rehabilitation of the entire 275 km of the TCH, from the Quebec border to Longs Creek, as well as

Fredericton à Moncton a été inscrit en tant que dépense, la dette connexe étant considérée comme une obligation de la SVNB et du gouvernement provincial.

La route d'une longueur approximative de 195 kilomètres a été ouverte à la circulation le 24 octobre 2001.

Le 1^{er} janvier 2009, la responsabilité de l'échangeur du chemin Hanwell a été confiée à la MRDC. Celle-ci s'est alors chargée de l'exploitation, de l'entretien et de la remise en état de l'échangeur.

Le 1^{er} mars 2013, des modifications apportées aux ententes du projet ont été signées, entraînant l'élimination des paiements liés au débit de circulation (péages virtuels) et de l'exigence concernant l'entente de recensement de la circulation comme mécanisme pour le paiement de la dette basée sur le péage. Les péages virtuels ont été remplacés par des paiements mensuels fixes que la SVNB verse aux prêteurs, indépendamment du débit de circulation.

Le ministère des Transports et de l'Infrastructure (MTI) appuie la SVNB dans la surveillance de l'exploitation de la route. Le ministère des Finances apporte son soutien en ce qui concerne les aspects financiers.

Route transcanadienne

Le 4 février 2005, la SVNB a conclu des ententes avec la Trans-Canada Highway Project Co. Ltd (TCHP Co.) et Brun-Way Construction Inc. et Brun-Way Highways Operations Inc. Ces ententes portaient sur la conception, la construction, le financement, l'exploitation, l'entretien et la remise en état de la route transcanadienne (RT) entre la frontière du Québec et Longs Creek et la route 95 entre la frontière américaine à Houlton, au Maine, et Woodstock.

La TCHP Co., filiale en propriété exclusive de la SVNB, a été choisie pour administrer et gérer le projet de la RT, aux termes des ententes relatives au projet.

Les tronçons de la RT visés par le projet ont été ouverts à la circulation le 31 octobre 2007. Depuis octobre 2007, Brun-Way Highways Operations Inc. est chargé de l'exploitation, de l'entretien et de la remise en état des 275 km de la

Route 95 from Woodstock to the US border since October 2007.

DTI employees are seconded to TCHP Co. to manage the project. The Department of Finance provides support on financing matters.

Route 1 Gateway Project

On November 14, 2007, NBHC was assigned the responsibility to complete Route 1 as a four-lane highway between Lepreau and Waweig (55 km) and for any required upgrading of existing sections of Route 1 between St. Stephen and River Glade. This included the design, construction, financing, operation, maintenance, and rehabilitation of the highway (R1G Project).

Route 1 Gateway Project Company Ltd (R1GP Co.) was created as a wholly owned subsidiary of NBHC to facilitate the completion of the twinning of the Route 1 highway.

On March 31, 2010, the Province and the Federal Government signed a \$186 million agreement to cost-share the twinning of Route 1 from Murray Road to Pennfield. An additional \$234 million was cost-shared between the Province and the Federal Government under the provisions of the Provincial-Territorial Base Funding Agreement. The two agreements allowed for a total of \$420 million of the \$541.0 million to be cost-shared 50/50.

Project agreements were entered into with the preferred proponent, Dexter Developer General Partnership, on March 31, 2010, for a guaranteed maximum construction price (GMP) of \$580,278,703. Through a combination of scope changes and value engineering proposals, the final GMP for the R1G Project was reduced to \$540,998,410.

The total completion of the design/build phase of the project was reached December 15, 2012, seven months ahead of the original schedule and with no claims. Transfield Dexter Gateway Services Limited is responsible for the operation, maintenance and rehabilitation of the 235 kilometres from St. Stephen to River Glade. The

RT entre la frontière du Québec et Longs Creek, et de la route 95, de Woodstock à la frontière américaine.

Des employés du MTI sont détachés auprès de la TCHP Co. pour gérer le projet. Le ministère des Finances apporte son soutien en ce qui concerne les aspects financiers.

Projet de porte d'entrée de la route 1

Le 14 novembre 2007, la SVNB a été chargée d'achever l'élargissement à quatre voies de la route 1 entre Lepreau et Waweig (55 km) et d'effectuer toutes les améliorations nécessaires aux tronçons existants de la route 1 entre St. Stephen et River Glade. Le projet comprenait la conception, la construction, le financement, l'exploitation, l'entretien et la remise en état de la route (R1G Project).

La Route 1 Gateway Project Company Ltd. (R1GP Co.) a été créée en tant que filiale en propriété exclusive de la SVNB afin de faciliter l'achèvement de l'élargissement à quatre voies de la route 1.

Le 31 mars 2010, le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral ont conclu une entente à frais partagés de 186 millions de dollars en vue de financer l'élargissement à quatre voies de la route 1 entre le chemin Murray et Pennfield. Outre cette somme, les deux ordres de gouvernement ont aussi conclu un accord de partage des coûts de 234 millions de dollars en vertu de l'Entente sur le financement de base pour les provinces et les territoires. Le financement à frais partagés prévu par ces deux ententes s'élève en tout à 420 millions de dollars

Les ententes relatives au projet ont été signées le 31 mars 2010 avec le promoteur retenu, Dexter Developer General Partnership, pour un coût maximal garanti de 580 278 703 \$. Grâce à des modifications de l'étendue des travaux et à des propositions d'analyse de la valeur, le coût maximal garanti final a été réduit à 540 998 410 \$.

La phase de conception-construction du projet a été entièrement terminée le 15 décembre 2012, sept mois avant le délai prévu et sans aucune réclamation. Transfield Dexter Gateway Services Limited est responsable de l'exploitation, de l'entretien et de la remise en état (EER) des 235 kilomètres de route entre St. Stephen et River

OMR work period is for 29 years with an end date of June 30, 2040.

The same DTI employees who work on the TCH Project and the Fredericton–Moncton Highway Project are also seconded to R1GP Co. to administer and manage the R1G Project. The Department of Finance provides support on financing matters.

Summary of Activities

Fredericton-Moncton Highway

During the year MRDC (the Operator) continued operating and maintaining the Fredericton-Moncton highway, which is comprised of approximately 900 lane kilometres, 18 interchanges and 42 structures.

NBHC made payments to MRDC under the OMM Agreement for the operations, maintenance and rehabilitation of the highway. Other obligations met under the agreement included: auditing of MRDC's OMM work, reviewing OMM standards and requirements and the maintenance of weigh scale sites.

Semi-annual payments on lease-based debt were made in May and November 2012. This debt will be fully paid in November 2027.

Trans-Canada Highway

During the year Brun-Way Highways Operations Inc. (the Operator) continued to be responsible for the operation, maintenance and rehabilitation of the Trans-Canada Highway from Longs Creek to the Quebec border, as well as from Woodstock to the US border, which is comprised of approximately 1167 lane kilometres, 34 interchanges and 72 structures.

NBHC made payments to the Operator under the OMR Agreement for the operations, maintenance and rehabilitation of the highway. Other obligations met under the agreement included: auditing of Brun-Way's OMR work, reviewing OMR standards and requirements and the maintenance of weigh scale sites.

Glade. Les travaux d'EER s'étendent sur une période de 29 ans et se termineront le 30 juin 2040.

Les employés du MTI affectés au projet de la route transcanadienne et au projet de la route de Fredericton à Moncton sont détachés auprès de la R1GP Co. pour administrer et gérer le projet de porte d'entrée de la route 1. Le ministère des Finances apporte son soutien en ce qui concerne les aspects financiers.

Sommaire des activités

Route de Fredericton à Moncton

Au cours de l'année, MRDC (l'exploitant) a poursuivi l'exploitation et l'entretien de la route de Fredericton à Moncton qui comprend environ 900 kilomètres de voie, 18 échangeurs et 42 ouvrages d'art.

La SVNB a versé des paiements à MRDC pour l'exploitation, l'entretien et la remise en état de la route, conformément à l'entente d'EEG. Parmi les autres obligations découlant de l'entente, mentionnons la vérification des travaux d'EEG de MRDC, l'examen des normes et des exigences relatives à l'EEG et l'entretien des postes de pesée.

Des paiements semestriels sur la dette basée sur la location ont été versés en mai et en novembre 2012. Cette dette sera entièrement remboursée en novembre 2027.

Route transcanadienne

Au cours de l'année, Brun-Way Highways Operations Inc. (l'exploitant) a continué de se charger de l'exploitation, de l'entretien et de la remise en état de la route transcanadienne entre Longs Creek et la frontière du Québec, et entre Woodstock et la frontière américaine. Ces tronçons comprennent environ 1167 kilomètres de voie, 34 échangeurs et 72 ouvrages d'art.

Conformément à l'entente pour l'EER, la SVNB a versé des paiements à l'exploitant pour l'exploitation, l'entretien et la remise en état de la route. Parmi les autres obligations découlant de l'entente, mentionnons la vérification des travaux d'EER effectués par Brun-Way, l'examen des normes et des exigences d'EER et l'entretien des postes de pesée.

Route 1 Gateway Project

The total completion of the design/build phase of the R1G Project was achieved on December 15, 2012, seven months ahead of schedule and with no claims.

Effective December 15, 2012, OMR responsibilities for all sections of Route 1 were fully transferred to Transfield Dexter Gateway Services Limited (the Operator), 235 kilometres from St. Stephen to River Glade. The OMR work period is for 29 years with an end date of June 30, 2040.

NBHC made payments to the Operator under the OMR Agreement for the operation, maintenance and rehabilitation of the highway. Other obligations met under the OMR Agreement include: auditing of Transfield Dexter's OMR work to ensure compliance with the OMR standards, reviewing and revising OMR standards and requirements to meet current conditions.

Board of Directors

The Ministers and Deputy Ministers of Transportation and Infrastructure and Finance are members of the Board of Directors, and the President and two other members are appointed by the Lieutenant-Governor in Council. The Board of Directors at March 31, 2013 consisted of:

Hon. Claude Williams, Minister of Transportation and Infrastructure, Chairperson

Hon. Blaine Higgs, Minister of Finance, Vice-Chairperson

Fred Blaney, Assistant Deputy Minister, Transportation and Infrastructure, President

Jean Marc Dupuis, Deputy Minister, Transportation and Infrastructure,

Jane Garbutt, Deputy Minister, Finance

Dale Wilson, Deputy Minister, Public Safety

Leonard Lee-White, Assistant Deputy Minister, Finance

Projet de porte d'entrée de la route 1

La phase de conception-construction du projet de porte d'entrée de la route 1 a été entièrement terminée le 15 décembre 2012, sept mois avant le délai prévu et sans aucune réclamation.

Depuis le 15 décembre 2012, Transfield Dexter Gateway Services Limited (l'exploitant) est responsable de l'exploitation, de l'entretien et de la remise en état (EER) de tous les tronçons de la route 1, soit 235 km entre St. Stephen et River Glade. Les travaux d'EER s'étendent sur une période de 29 ans et se termineront le 30 juin 2040.

Conformément à l'entente pour l'EER, la SVNB a versé des paiements à l'exploitant pour l'exploitation, l'entretien et la remise en état de la route. Les autres obligations découlant de l'entente pour l'EER comprennent la vérification du travail de Transfield Dexter pour veiller au respect des normes d'EER ainsi que l'examen et la révision des normes et des exigences d'EER pour s'assurer qu'elles répondent aux conditions actuelles.

Conseil d'administration

Les ministres et les sous-ministres des Transports et de l'Infrastructure et des Finances sont membres du conseil d'administration. Le président et deux autres membres sont nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil.

Au 31 mars 2013, le conseil d'administration se composait des personnes suivantes :

L'hon. Claude Williams, ministre des Transports et de l'Infrastructure, président

L'hon. Blaine Higgs, ministre des Finances, vice-président

Fred Blaney, sous-ministre adjoint des Transports et de l'Infrastructure, président

Jean-Marc Dupuis, sous-ministre des Transports et de l'Infrastructure

Jane Garbutt, sous-ministre des Finances

Dale Wilson, sous-ministre de la Sécurité publique

Leonard Lee-White, sous-ministre adjoint des Finances

CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION

31 MARCH 2013



AUDITOR GENERAL OF NEW BRUNSWICK

INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT

To the Chairperson and Board of Directors
New Brunswick Highway Corporation

I have audited the accompanying consolidated financial statements of the New Brunswick Highway Corporation, which comprise the consolidated statement of financial position as at March 31, 2013, and the consolidated statement of operations, consolidated statement of cash flows, consolidated statement of change in net debt and consolidated statement of changes in accumulated surplus for the year then ended, and a summary of significant accounting policies and other explanatory information.

Management's Responsibility for the Consolidated Financial Statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of these consolidated financial statements in accordance with Canadian public sector accounting standards, and for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of consolidated financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

Auditor's Responsibility

My responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on my audit. I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements are free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. The procedures selected depend on the auditor's judgment, including the assessment of the risks of material misstatement of the consolidated financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditor considers internal control relevant to the entity's preparation and fair presentation of the consolidated financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by management, as well as evaluating the overall presentation of the consolidated financial statements.

I believe that the audit evidence I have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for my audit opinion.

Opinion

In my opinion, the consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the New Brunswick Highway Corporation as at March 31, 2013, and the results of its operations, its cash flows, its changes in its net debt and its changes in its accumulated surplus for the year then ended in accordance with Canadian public sector accounting standards.

Handwritten signature of Kim MacPherson in cursive.

Kim MacPherson, CA
Auditor General

Fredericton, N.B.
February 19, 2014

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION
AS AT 31 MARCH 2013

	2013	2012
<u>FINANCIAL ASSETS</u>		
Due from Province of New Brunswick (Note 2)	\$ 738,165,163	\$ 756,376,665
Other Receivables (Note 5)	-	14,112,244
Accounts receivable	103,243	121,971
	<u>\$ 738,268,406</u>	<u>\$ 770,610,880</u>
<u>LIABILITIES</u>		
Accounts payable	\$3,522,815	\$ 6,277,565
Accrued interest payable	68,660,937	71,324,052
Contractor's deposit (Note 6)	-	1,622,520
Other Monies Held in Trust	120,000	110,000
Deferred Revenue (Note 7)	8,029,109	2,113,425
Capital lease obligation (Note 9)	665,964,654	691,276,743
	<u>\$ 746,297,515</u>	<u>\$ 772,724,305</u>
<u>NET DEBT</u>	<u>\$ (8,029,109)</u>	<u>\$ (2,113,425)</u>
<u>NON-FINANCIAL ASSETS</u>		
Prepaid rehabilitation (Note 10)	\$ 133,548,095	\$ 115,788,802
Prepaid expenses	8,029,109	2,113,425
Fredericton-Moncton highway (Note 11)	720,125,870	730,254,018
Trans -Canada highway (Note 12)	649,480,425	661,179,429
Route 1 Gateway project – work in progress (Note 13)	-	15,181,322
Route 1 Gateway project – complete (Note 13)	552,832,432	1
	<u>\$ 2,064,015,931</u>	<u>\$ 1,524,516,997</u>
<u>ACCUMULATED SURPLUS (Notes 3 & 14)</u>	<u>\$ 2,055,986,822</u>	<u>\$ 1,522,403,572</u>

Contingent Liabilities – See Note 19

Contractual Obligations/commitments – See Note 17

The accompanying notes are an integral part of these Consolidated Financial Statements.

Approved by the Board

Charles Williams
[Signature]

Chairperson

Director

**NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
CONSOLIDATED STATEMENT OF OPERATIONS
FOR THE YEAR ENDED 31 MARCH 2013**

	2013		2012
	Budget	Actual	Actual
REVENUE			
Province of New Brunswick	\$ 645,879,067	\$ 642,816,569	\$ 99,418,015
Other (Note 15)	-	3,062,498	-
	<u>\$ 645,879,067</u>	<u>\$ 645,879,067</u>	<u>\$ 99,418,015</u>
EXPENSE			
Fredericton-Moncton highway operations and maintenance (Note 16)	7,182,000	6,749,978	5,598,537
Traffic count operations and maintenance (Note 16)	224,000	116,057	220,000
Fredericton-Moncton operating and administrative expense	211,000	279,189	208,333
New Brunswick (F-M) Project Company Inc. administrative expenditures	186,000	142,620	135,637
Trans-Canada Highway Project Co. Ltd administrative expenditures	158,000	144,952	116,122
Trans-Canada highway Project Group	85,000	81,038	72,960
Trans-Canada highway operations and maintenance (Note 16)	5,628,000	6,033,631	5,876,388
Route 1 Gateway Project Company Ltd administrative expenditures	201,000	134,365	81,202
Route 1 Gateway highway operations and maintenance (Note 16)	6,123,000	6,530,936	4,741,538
Trans-Canada highway – amortization expense	18,031,498	18,031,498	17,821,504
Route 1 Gateway Project – amortization expense	7,928,068	7,928,068	-
Fredericton-Moncton highway – amortization expense	19,200,430	19,200,430	18,745,468
Fredericton-Moncton highway interest expense	46,923,055	46,923,055	48,622,550
	<u>\$ 112,081,051</u>	<u>\$ 112,295,817</u>	<u>\$ 102,240,239</u>
ANNUAL SURPLUS (DEFICIT) (Notes 3 & 14)	<u>\$ 533,798,016</u>	<u>\$ 533,583,250</u>	<u>\$ (2,822,224)</u>

The accompanying notes are an integral part of these Consolidated Financial Statements.

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGE IN NET DEBT
FOR THE YEAR ENDED 31 MARCH 2013

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
NET DEBT – BEGINNING OF YEAR (Notes 3 & 14)	\$ (2,113,425)	\$ (982,592)
CHANGES IN YEAR		
Annual Surplus/(Deficit)	\$ 533,583,250	\$ (2,822,224)
Acquisition of Tangible Capital Assets	(560,983,953)	(13,724,082)
Amortization of Tangible Capital Assets	45,159,996	36,566,972
Net Change in Prepaid Rehabilitation	(17,759,293)	(20,020,666)
Net Change in Prepaid Expense	(5,915,684)	(1,130,833)
CHANGE IN NET DEBT	<u>\$ (5,915,684)</u>	<u>\$ (1,130,833)</u>
NET DEBT – END OF YEAR	<u>\$ (8,029,109)</u>	<u>\$ (2,113,425)</u>

The accompanying notes are an integral part of these Consolidated Financial Statements.

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN ACCUMULATED SURPLUS
FOR THE YEAR ENDED 31 MARCH 2013

	2013	2012
BALANCE, BEGINNING OF YEAR (Notes 3 & 14)	\$ 1,522,403,572	\$ 1,525,225,790
EXCESS (DEFICIENCY) OF REVENUE OVER EXPENSE	533,583,250	(2,822,220)
BALANCE, END OF YEAR	<u>2,055,986,822</u>	<u>1,522,403,570</u>

The accompanying notes are an integral part of these Consolidated Financial Statements.

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS
FOR THE YEAR ENDED 31 MARCH 2013

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
CASH & CASH EQUIVALENTS (Due from Province) GENERATED BY (USED IN)		
OPERATING ACTIVITIES		
Annual Surplus (Deficit)	\$ 533,583,250	\$ (2,822,224)
Amortization of capital assets	45,159,996	36,566,972
	578,743,246	33,744,748
CHANGES IN NON-CASH WORKING CAPITAL BALANCES		
Receivables	14,112,244	(473,681)
Accounts Receivable	18,728	20,832
Accounts Payable	(2,754,750)	1,573,234
Accrued Interest payable	(2,663,115)	(2,500,278)
Contractor's deposit	(1,622,520)	(277,480)
Deferred Revenue	5,915,684	1,130,833
Other Monies Held in Trust	10,000	110,000
Prepaid Expense	(5,915,684)	(1,130,833)
Prepaid Rehabilitation	(17,759,293)	(20,020,666)
	(10,658,706)	(21,568,039)
CAPITAL TRANSACTIONS		
Acquisition of Tangible Capital Assets	(560,983,953)	(13,724,082)
FINANCING ACTIVITIES		
Capital Lease	(25,312,089)	(23,395,550)
Decrease in Cash & Cash Equivalents	(18,211,502)	(24,942,923)
Cash & Cash Equivalents, beginning of year	756,376,665	781,319,588
Cash & Cash Equivalents, end of year	\$ 738,165,163	\$ 756,376,665

The accompanying notes are an integral part of these Consolidated Financial Statements.

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
31 MARCH 2013

1. New Brunswick Highway Corporation

The New Brunswick Highway Corporation (NBHC) is a Provincial Crown Corporation incorporated by an Act of the New Brunswick Legislature effective 29 March 1995.

NBHC is the signatory for the Province in all agreements relating to the Fredericton-Moncton Highway Project, the Trans-Canada Highway Project, and the Route 1 Gateway Project. As such, NBHC is responsible for monitoring, controlling and administering those agreements to ensure that agreement terms are respected by other signatories and that provincial commitments are met. This includes ensuring that construction of the highway and any required refurbishments are completed as required in those agreements. It also includes ensuring that the ongoing operation, management, maintenance, and rehabilitation of the Fredericton-Moncton highway, and the Trans-Canada highway from the Quebec border to Longs Creek, are conducted in accordance with terms of the respective project agreements. NBHC also ensures that the design – build, upgrade, finance and the operate, maintain and rehabilitate requirements for the Route 1 Gateway Project (Route 1 from St. Stephen to River Glade) are performed in accordance with the requirements of the project agreements.

2. Summary of Significant Accounting Policies

Basis of Accounting

These financial statements are prepared by management using NBHC's accounting policies stated below which are in accordance with Canadian public sector accounting standards (PSAS) as issued by the Public Sector Accounting Board of Canada.

NBHC has adopted the accounting standards contained in PS1201 – financial statement presentation, PS3450 – Financial instruments, and PS3410 – Government transfers in the preparation of these financial statements. The impact of these accounting standards is disclosed in Note 3.

Cash and Cash Equivalents/Due from Province of New Brunswick

Cash and cash equivalents consist of amounts due from the Province of New Brunswick ("the Province"). NBHC does not have a separate bank account; NBHC expenses and revenues flow through the Province of New Brunswick's bank accounts.

Asset Classification

Assets are classified as either financial or non-financial. Financial assets are assets that could be used to discharge existing liabilities or finance future operations and are not to be consumed in the normal course of operations. Non-financial assets are acquired, constructed or developed assets that do not provide resources to discharge existing liabilities but are employed to deliver government services, may be consumed in normal operations and are not for resale.

Tangible Capital Assets

Tangible Capital assets are recorded at gross cost and amortized on a straight-line basis over a period of 20 to 50 years, depending on the asset classification. Assets under construction are carried as work in progress until completion.

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
31 MARCH 2013

2. Summary of Significant Accounting Policies (continued)

Leases

Long-term leases, under which NBHC, as lessee, assumes substantially all the benefits and risks of ownership of leased property, are classified as capital leases. The present value of a capital lease is accounted for as an asset and an obligation at the inception of the lease.

Financial Instruments

Financial instruments consist of accounts receivable, accounts payable, accrued liabilities and cash & cash equivalents (Due from the Province of New Brunswick).

Financial instruments are derecognised when the contractual rights to the cash flows from the financial asset have expired or have been transferred, and the Corporation has transferred substantially all risks and rewards of ownership, or are derecognized when the contractual obligation has been discharged, cancelled, or has expired.

The carrying value of due from Province of New Brunswick, accounts receivable, accounts payable, and accrued liabilities approximate fair value of these instruments.

Consolidation Policy

These consolidated financial statements include the accounts of NBHC and those of its wholly-owned subsidiaries, Trans-Canada Highway Project Co. Ltd and Route 1 Gateway Project Company Ltd.

Revenue Recognition

Revenues are recorded on an accrual basis. Government transfers are recognized as revenue in the period during which the transfer is authorized and all eligibility criteria are met, except when and to the extent that the transfer stipulations give rise to an obligation that meets the definition of a liability. Transfers recognized in the period include operational costs, capital transfers for assets, and prepaid rehabilitation.

Measurement Uncertainty

Measurement uncertainty is uncertainty in the determination of the amount at which an item is recognized in the financial statements. This uncertainty exists when there is a variance between the recognized amount and another reasonably possible amount. Some items in these financial statements have been measured using estimates. The most significant areas requiring the use of management estimates relate to amortization expense and the allocation of the payment amounts to the developer as prepaid expenses or tangible capital assets. Actual results could differ from those estimates.

The Province provides funding to NBHC to meet agreement terms for the operation, management, maintenance and rehabilitation (capital improvements) of designated sections of the New Brunswick highway network. These agreements cover the Fredericton to Moncton highway, the Trans-Canada highway from Longs Creek to the Quebec border and the Route 1 Gateway highway.

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
31 MARCH 2013

2. Summary of Significant Accounting Policies (continued)

The terms of the agreements provide for scheduled annual payments which do not necessarily reflect the expected timing of rehabilitation work. To better reflect the capital improvements, the payments to the operators are being accounted for as follows:

- as prepaid expenses when the rehabilitation work is expected to be completed after the payment has been made,
- as accrued expenditures when the rehabilitation work is expected to occur prior to the payment being made, and as the acquisition of tangible capital assets in the year the rehabilitation work is expected to be completed.

Amortization of the capital improvement work commences in the year the rehabilitation work is expected to be performed. This may not reflect when the work is actually completed by the operators.

3. Change in Accounting Policy

Effective 1 April 2012, NBHC adopted PS1201 – *Financial statement presentation* and PS3450 – *Financial instruments*. The impact of these accounting standards is not significant, affecting only disclosures in the notes to the financial statements. The financial statements of prior periods, including comparative figures, have not been restated.

Effective 1 April 2012, NBHC adopted the Public Sector Accounting Standard PS 3410, the policy for recording transfers for capital purposes. Previously, these transfer amounts were deferred and recognized as revenue over the useful life of the related tangible capital asset. As a result of this change in policy, the recognition of transfer revenues is only deferred when and to the extent that the transfer gives rise to an obligation that meets the definition of a liability. Note 14 discloses the impact of these change in accounting policy on prior periods.

4. Budget

The budget amounts included in these financial statements have not been audited.

5. Other Receivables

The other receivables balance at 31 March 2013 was \$0 (2012 - \$14,112,244) which was comprised of amounts paid by NBHC to the New Brunswick (F-M) Project Company Inc. to maintain a tolling reserve fund as required in the agreement with toll-based lenders. Effective March 1, 2013, changes were made to the agreements and the reserve fund was no longer required. The receivable was paid in full to NBHC.

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
31 MARCH 2013

6. Contractor's Deposit

The balance at 31 March 2013 was \$ 0 (2012 - \$1,622,520). This balance that was in the Route 1 Gateway Project was a H.A.D.D (Harmfully Altered, Disrupted or Destroyed) deposit. This was required from the Developer, Dexter Developer General Partnership, to meet the Route 1 Gateway contractual agreements regarding environmental and wildlife habitat protection. The final completion report, from Fisheries and Oceans, reported that all restorative requirements were successfully met.

7. Deferred Revenue

The balance of deferred revenue at 31 March 2013 was \$8,029,109 (2012 - \$2,113,425). This balance is the payment received from the Province of New Brunswick for April 2013's Operations, Maintenance and Management payment for the Fredericton-Moncton highway.

8. Risk Management

An analysis of significant risk from NBHC's financial instruments is provided below:

a) Credit Risk

Credit risk is the risk that one party to a financial instrument will cause financial loss for the other party by failing to discharge an obligation. Accounts receivable balances as due from related entities of the Corporations and are considered low risk due to an excellent collection history. Accounts receivable balances from external organizations are deemed insignificant to the Corporation's consolidated financial statements. The Corporation's maximum exposure to credit risk at March 31, 2013 is equal to the accounts receivable balance of \$103,243. Credit risk is not disbursed as related entities comprise a significant portion of the accounts receivable balance.

b) Liquidity Risk

Liquidity risk is the risk of not being able to settle or meet an obligation on time or at a reasonable price. The Corporation's management considers exposure to liquidity risk to be insignificant. The Corporation manages liquidity risk through signed agreements and acts whereby the Province guarantees all obligations.

c) Interest Rate Risk

Interest rate risk arises from the possibility that changes in interest rates will affect future cash flows or fair values of financial instruments. As all lease contracts have fixed interest rates the Corporation's management considers exposure to interest risk to be insignificant.

d) Currency Risk

Currency risk arises on financial instruments denominated in a foreign currency. The Corporation does not have any transactions with customers in a foreign currency and therefore considers risk to be insignificant.

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
31 MARCH 2013

9. Capital Lease Obligation

Due to the elimination of tolls under the 1 March 2000 amendments to the Fredericton-Moncton highway agreements, the payment arrangements are accounted for as a capital lease in accordance with Public Sector Accounting Standards. Consequently, a capital lease obligation was accrued during the 1999-2000 fiscal year. The net present value of that capital lease obligation at 31 March 2013 was \$666.0 million (2012 \$691.3 million). Under the agreements, NBHC will be required to make total future lease payments to the New Brunswick (F-M) Project Company Inc. of approximately \$1.12 billion, including principal and interest.

Capital lease obligation interest rate: 6.41%

Capital lease obligation expiry date: November 30, 2027

Annual principal and interest payments in each of the next five years are as follows:

<u>Fiscal Year</u>	<u>(millions)</u>
2013 - 2014	\$75.1
2014 - 2015	\$75.4
2015 - 2016	\$75.8
2016 - 2017	\$76.1
2017 - 2018	\$76.3

10. Prepaid Rehabilitation

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
F-MH		
Balance, beginning of year	\$ 47,256,930	\$ 48,954,276
Decrease during year	(115,537)	(1,697,346)
Balance, end of year	<u>\$ 47,141,393</u>	<u>\$ 47,256,930</u>
TCH		
Balance, beginning of year	\$ 59,965,584	\$ 46,813,860
Additions during year	9,293,735	13,151,724
Balance, end of year	<u>\$ 69,259,319</u>	<u>\$ 59,965,584</u>
RIG		
Balance, beginning of year	\$ 8,566,288	\$ -
Additions during year	8,581,095	8,566,288
Balance, end of year	<u>\$ 17,147,383</u>	<u>\$ 8,566,288</u>
Total prepaid rehabilitation balance, end of year	<u>\$133,548,095</u>	<u>\$115,788,802</u>

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
31 MARCH 2013

11. Fredericton-Moncton Highway

In January 1998, the Province, through NBHC, entered into agreements with a private sector consortium and the New Brunswick (F-M) Project Company Inc., a not-for-profit company, to develop, design, build, operate, manage, maintain, and rehabilitate a four-lane toll highway between Longs Creek and Moncton. Effective 1 March 2000, the agreements were amended to eliminate tolling on the highway.

Collateral mortgages are held by the Toll Based Debt Lenders on the Facility Lands for the outstanding balance. The collateral mortgages will remain on the Facility Lands until such time as the debt is repaid.

NBHC was responsible for making monthly traffic volume payments to the New Brunswick (F-M) Project Company Inc. The traffic volume payments were used to repay principal and pay interest on the toll-based debt. Any amount in excess of that required to service the debt was returned to NBHC. Effective March 1, 2013 amendments to the project agreements were signed that resulted in the elimination of the traffic volume payments and the requirement for the traffic counting agreement as a mechanism to make the toll-based debt loan payments.

NBHC leases land to the New Brunswick (F-M) Project Company Inc., which owns all improvements to these lands, in particular the four-lane highway, and subleases the improvements back to NBHC. NBHC is responsible for making the sublease payments to the New Brunswick (F-M) Project Company Inc.

The transfer of the land corridor required for the Fredericton-Moncton highway by the Province to NBHC has been treated as an equity contribution for financial statement purposes and has been recorded at the nominal amount of one dollar.

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
Balance, beginning of year	\$ 921,745,846	\$ 912,619,637
Additions during year	9,072,282	9,126,209
Closing Balance, end of year	<u>\$ 930,818,128</u>	<u>\$ 921,745,846</u>
Accumulated amortization beginning of year	\$ 191,491,828	\$ 172,746,360
Amortization Expense	19,200,430	18,745,468
Accumulated Amortization, end of year	<u>\$ 210,692,258</u>	<u>\$ 191,491,828</u>
Net Book Value (NBV)	<u>\$ 720,125,870</u>	<u>\$ 730,254,018</u>

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
31 MARCH 2013

12. Trans-Canada Highway

NBHC was responsible for the design, construction, and financing of the Grand Falls to Aroostook and the Perth-Andover to Woodstock sections (98 km) and is responsible for the operation, maintenance, and rehabilitation of the entire Quebec border to Longs Creek section (261 km) of the Trans-Canada Highway (TCH), as well as Route 95 from Woodstock to the US border (14 km).

The Trans-Canada Highway Project Co. Ltd was created as a wholly-owned subsidiary of NBHC to facilitate the completion of the twinning of the Trans-Canada highway.

On 4 February 2005, the Province, through NBHC, entered into agreements with a private sector consortium, Brun-Way Group Joint Venture, and the Trans-Canada Highway Project Co. Ltd to develop, design, build, finance, operate, manage, maintain, and rehabilitate a four-lane highway between the Quebec border and Longs Creek. Payments made for completion of the highway totalled \$541,973,620.

The Province acquired land and made improvements along the corridor. Completed sections of the highway were transferred from the Province to NBHC in a non-arm's length transaction. The initial transfer was treated as an equity contribution for financial statement purposes and has been recorded at the nominal amount of one dollar. The Grand Falls to Aroostook, the Route 95 to US Border and the Aroostook to Woodstock sections were completed in October 2007 and transferred to NBHC at a value of \$557,300,748 based on the cost of Design-Build sections plus improvements made to Route 95.

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
Balance, beginning of year	\$ 743,666,432	\$ 741,599,161
Additions during year	6,332,494	2,067,271
Closing Balance, end of year	<u>\$ 749,998,926</u>	<u>\$ 743,666,432</u>
Accumulated amortization, beginning of year	\$ 82,487,003	\$ 64,665,499
Amortization Expense	18,031,498	17,821,504
Accumulated Amortization, end of year	<u>\$ 100,518,501</u>	<u>\$ 82,487,003</u>
Net Book Value (NBV)	<u>\$ 649,480,425</u>	<u>\$ 661,179,429</u>

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
31 MARCH 2013

13. Route 1 Gateway Project

The Route 1 Gateway Company Ltd was created June 3, 2009 as a wholly-owned subsidiary of NBHC to facilitate the completion of the twinning and upgrading of existing sections of Route 1 highway. R1GP Co. was retained by NBHC to administer and manage the Route 1 Gateway Project in accordance with the terms of the project agreements.

Land required for new sections of the highway and certain existing sections of the highway have been transferred from the Province to NBHC in a non-arm's length transaction. The transfer has been treated as an equity contribution for financial statement purposes and has been recorded at the nominal amount of one dollar. All land required to complete the twinning of Route 1 has been transferred to NBHC and such lands form part of the Facility Lands.

Project agreements were entered into with Dexter Developer General Partnership, on March 31, 2010 for a guaranteed maximum construction price (GMP) of \$580,278,703. In December 2010, NBHC received direction from the province to reduce the scope of the Design-Build work. The final GMP was \$540,998,410. The total completion of the design/build phase of the project was reached December 15, 2012 seven months ahead of the original schedule.

Effective December 15, 2012, the operation, maintenance and rehabilitation responsibilities for all sections of Route 1 were transferred to Transfield Dexter Gateway Services Limited, 235 kilometres from St. Stephen to River Glade. The OMR work period is for 29 years with an end date of June 30, 2040.

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
Balance, beginning of year	\$ 15,181,323	\$ 12,650,721
WIP additions	-	2,530,602
Additions during year	545,579,177	0
Closing Balance, end of year	<u>\$ 560,760,500</u>	<u>\$ 15,181,323</u>
Accumulated amortization beginning of year	\$ -	\$ -
Amortization Expense	7,928,068	-
Accumulated Amortization, end of year	<u>\$ 7,928,068</u>	<u>\$ -</u>
Net Book Value (NBV)	<u>\$ 552,832,432</u>	<u>\$ 15,181,323</u>

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
31 MARCH 2013

14. Prior Period Adjustment

Key adjustments resulting from the adoption of Public Sector Accounting Standard PS 3410, Government Transfers are as follows:

The 2012 financial statements have been adjusted to eliminate the deferred capital contribution at April 1, 2011. The impact is to remove the deferred capital contribution amount and adjust the accumulated surplus amount.

The Statements of Financial Position, Operations, Change in Accumulated Surplus and Change in Net Debt have been restated retroactively to reflect the changes. The impact of this change on the 2012 financial statements is as follows:

Statement of Financial Position
As at March 31, 2012

Non-Financial Assets

Non-Financial Assets, as previously reported	\$ 0
Add: elimination of Deferred Capital Contributions*	<u>(1,525,225,796)</u>
Total Non-Financial Assets as restated (April 1, 2011)	<u>\$ 1,525,225,796</u>

Accumulated Surplus

Accumulated Surplus, as previously reported	\$ 0
Add: adjustment for elimination of Deferred Capital Contributions*	<u>1,525,225,796</u>
Accumulated Surplus as restated (April 1, 2011)	<u>\$ 1,525,225,796</u>

Statement of Operations & Change in Accumulated Surplus
For the year ended March 31, 2012

Annual Surplus as previously stated	\$ 0
Add: eliminate amortization of Deferred Capital Contributions	(36,566,972)
Add: adjustment for recognition of Capital Contributions Received	<u>33,744,748</u>
Annual Surplus as restated	<u>\$ (2,822,224)</u>

Accumulated Surplus as restated (April 1, 2011)	\$ 1,525,225,796
Add: adjustment for elimination of Deferred Capital Contributions	<u>(2,822,224)</u>
Accumulated Surplus – March 31, 2012	<u>\$ 1,522,403,572</u>

***Deferred Capital Contribution Balance April 1, 2011**

Fredericton-Moncton highway	\$ 739,873,277
Trans-Canada highway	676,933,662
Route1 Gateway project	12,650,721
Prepaid Rehabilitation	<u>95,768,136</u>
Deferred Capital Contributions	<u>\$ 1,525,225,796</u>

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
31 MARCH 2013

14. Prior Period Adjustment (continued)

Statement of Operations
For the year ending March 31, 2012

Province of New Brunswick Revenue as previously stated	\$ 65,673,267
Add: acquisition of tangible capital assets	13,724,082
Add: change in prepaid rehabilitation	<u>20,020,666</u>
Province of New Brunswick Revenue as restated	<u>\$ 99,418,015</u>

Statement of Change in Net Debt
For the year ending March 31, 2012

Net Debt as previously stated	\$ 0
Add: adjustment for elimination of Deferred Capital Contributions	<u>(2,113,425)</u>
Net Debt as restated	<u>\$ (2,113,425)</u>

15. Other Revenue

Due to the elimination of the tolling reserve fund required in the agreement with toll-based lenders the receivable was paid in full by the New Brunswick (F-M) Project Company Inc. to NBHC. The reserve balance held by the New Brunswick (F-M) Project Company Inc. was higher than the receivable balance with NBHC resulting in the recognition of revenue in the amount of \$3,040,099. The remaining balance of \$22,399 consists of Highway Usage Permits Fees.

16. Expense

Under the terms of the amended Fredericton-Moncton Highway Operation, Management, Maintenance, and Rehabilitation Agreement, NBHC is responsible to make scheduled payments for the operation, management, maintenance, and rehabilitation of the Fredericton-Moncton highway. Of the \$15,706,723 (2012 - \$13,027,400) OMR payment, \$9,072,282 (2012 - \$9,126,209) was capitalized and \$115,537 (2012 - \$1,697,346) reduced the prepaid balance for future rehabilitation work. Estimated future payments can be found in Note 17 Contractual obligations/commitments. Effective March 1, 2013 the requirement for the traffic counting system was eliminated.

Under the terms of the Trans-Canada Highway Operation, Maintenance, and Rehabilitation Agreement, on 1 June 2005 NBHC became responsible to make scheduled payments for the operation, maintenance, and rehabilitation of completed sections of the Trans-Canada highway. Of the \$21,659,861 (2012 - \$21,095,383) OMR payment, \$6,332,495 (2012 - \$2,067,271) was capitalized and \$9,293,735 (2012 - \$13,151,724) was recorded as a prepaid for future rehabilitation work. Estimated future payments can be found in Note 17 Contractual obligations/commitments.

Under the terms of the Route 1 Gateway Project Operation, Maintenance, and Rehabilitation Agreement, effective June 1, 2011 NBHC became responsible to make scheduled payments for the operation, maintenance, and rehabilitation of the Route 1 Gateway Project. Of the \$18,330,035

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
31 MARCH 2013

16. Expense (continued)

(2012 - \$13,307,826) OMR payment, \$3,218,003 (2012 - \$0) was capitalized and \$8,581,095 (2012 - \$8,566,288) was recorded as a prepaid for future rehabilitation work. Estimated future payments can be found in Note 17 Contractual obligations/commitments.

17. Contractual Obligations/Commitments

NBHC has entered into an agreement for the OMR of the F-MH with Maritime Road Development, 20 years with adjustments for inflation and other items as per provisions of the agreement. The OMR payment is subject to negotiation with the Operator for the final ten years.

NBHC has entered into an agreement for the OMR of the TCH from the Quebec Border to Longs Creek with Brun-way Highways Operations Inc. The agreement terminates in 2033. The annual payments are based on an annual fixed price of \$18.8 million (in 2005 dollars) with adjustments for inflation and other items as per provisions of the agreement.

NBHC has entered into an agreement for the OMR of the R1G with Transfield Dexter Gateway Services Limited. The annual OMR price is \$19.8 million (in 2010 dollars) to be adjusted annually for inflation and other items in accordance with the provisions of the OMR Agreement. Payments commenced in July 2011 and OMR payments for all sections commenced in December 2012. The OMR Agreement terminates in June 2040.

Projected OMR payments for each agreement are as follows:

(\$ Millions)	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>
F-MH	\$22.9	\$13.5	\$30.6	\$11.9	\$ 8.5
TCH	\$21.8	\$22.3	\$22.8	\$23.3	\$23.8
R1G	\$20.6	\$21.0	\$21.5	\$22.0	\$22.5

18. Economic Dependence

NBHC is economically dependent on the Province of New Brunswick. During the fiscal year, NBHC received funding of \$642.8 million (2012 - \$99.4 million) from the Province.

NBHC has no employees. Staff support is provided by the Department of Transportation and Infrastructure and the Department of Finance. Other services such as financial, human resources and information technology are provided by the Province of New Brunswick.

NEW BRUNSWICK HIGHWAY CORPORATION
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
31 MARCH 2013

19. Contingent Liabilities

NBHC has been subject to litigation in the course of its operations. In management's judgment, no material exposure exists at this time and accordingly management has not recorded a provision for loss in the financial statements.

20. Comparative Figures

Certain comparative figures have been restated to conform to current year's presentation.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

31 MARS 2013



BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au Président et conseil d'administration
Société de voirie du Nouveau-Brunswick

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick, qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 mars 2013, et les états consolidés des résultats, et des flux de trésorerie et de l'évolution de la dette nette et de l'évolution de l'excédent accumulé pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés 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 consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick au 31 mars 2013, ainsi que des résultats de ses activités, des flux de trésorerie, de l'évolution de la dette nette, et de l'évolution de l'excédent accumulé pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Kim MacPherson, c.a.
La vérificatrice générale

Fredericton (N.-B.)
Le 19 février 2014

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE
AU 31 MARS 2013

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
<u>ACTIF FINANCIER</u>		
Somme à recevoir de la Province du Nouveau-Brunswick (note 2)	738 165 163 \$	756 376 665 \$
Autres comptes débiteurs (note 5)	-	14 112 244
Comptes débiteurs	<u>103 243</u>	<u>121 971</u>
	<u>738 268 406 \$</u>	<u>770 610 880 \$</u>
<u>PASSIF</u>		
Comptes créditeurs	3 522 815 \$	6 277 565 \$
Intérêts courus à payer	68 660 937	71 324 052
Dépôt du promoteur (note 6)	-	1 622 520
Autres sommes détenues en fiducie	120 000	110 000
Recettes reportées (note 7)	8 029 109	2 113 425
Obligations découlant du contrat de location-acquisition (note 9)	<u>665 964 654</u>	<u>691 276 743</u>
	<u>746 297 515 \$</u>	<u>772 724 305 \$</u>
<u>DETTE NETTE</u>	<u>(8 029 109) \$</u>	<u>(2 113 425) \$</u>
<u>ACTIF NON FINANCIER</u>		
Travaux de remise en état payés d'avance (note 10)	133 548 095 \$	115 788 802 \$
Charges payées d'avance	8 029 109	2 113 425
Route Fredericton-Moncton (note 11)	720 125 870	730 254 018
Route transcanadienne (note 12)	649 480 425	661 179 429
Projet de porte d'entrée de la route 1 – travaux en cours (note 13)	-	15 181 322
Projet de porte d'entrée de la route 1 – travaux achevés (note 13)	<u>552 832 432</u>	<u>1</u>
	<u>2 064 015 931 \$</u>	<u>1 524 516 997 \$</u>
<u>EXCÉDENT ACCUMULÉ (notes 3 et 14)</u>	<u>2 055 986 822 \$</u>	<u>1 522 403 572 \$</u>

Passif éventuel – Voir la note 19

Obligations contractuelles et engagements – Voir la note 17

Les notes afférentes aux états financiers consolidés en font partie intégrante.

Approuvé par le conseil

Claude Williams président

[Signature] administrateur

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS
POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2013

	2013		2012
	Budget	Réel	Réel
RECETTES			
Province du Nouveau-Brunswick	645 879 067 \$	642 816 569 \$	99 418 015 \$
Autres (note 15)	-	3 062 498	-
	<u>645 879 067 \$</u>	<u>645 879 067 \$</u>	<u>99 418 015 \$</u>
CHARGES			
Route Fredericton-Moncton – exploitation et entretien de l'autoroute (note 16)	7 182 000 \$	6 749 978	5 598 537 \$
Exploitation et entretien du système de surveillance du volume de circulation (note 16)	224 000	116 057	220 000
Dépenses administratives et d'exploitation de la route Fredericton-Moncton	211 000	279 189	208 333
Dépenses administratives de New Brunswick (F-M) Project Company Inc.	186 000	142 620	135 637
Dépenses administratives de Trans-Canada Highway Project Co. Ltd.	158 000	144 952	116 122
Groupe du projet de la route transcanadienne	85 000	81 038	72 960
Exploitation et entretien de la route transcanadienne (note 16)	5 628 000	6 033 631	5 876 388
Dépenses administratives de la Route 1 Gateway Project Company Ltd	201 000	134 365	81 202
Exploitation et entretien de porte d'entrée de la route 1 (note 16)	6 123 000	6 530 936	4 741 538
Route transcanadienne – charge d'amortissement	18 031 498	18 031 498	17 821 504
Projet de porte d'entrée de la route 1 – charge d'amortissement	7 928 068	7 928 068	-
Route Fredericton-Moncton – charge d'amortissement	19 200 430	19 200 430	18 745 468
Charge d'intérêt pour la route Fredericton-Moncton	46 923 055	46 923 055	48 622 550
	<u>112 081 051 \$</u>	<u>112 295 817 \$</u>	<u>102 240 239 \$</u>
EXCÉDENT (DÉFICIT) ANNUEL (notes 3 et 14)	<u>533 798 016 \$</u>	<u>533 583 250 \$</u>	<u>(2 822 224) \$</u>

Les notes afférentes aux états financiers consolidés en font partie intégrante.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTAT CONSOLIDÉ DE L'ÉVOLUTION DE LA DETTE NETTE
POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2013

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
DETTE NETTE – DÉBUT DE L'EXERCICE (notes 3 et 14)	<u>(2 113 425)\$</u>	<u>(982 592)\$</u>
CHANGEMENTS DURANT L'EXERCICE		
Excédent (déficit) annuel	533 583 250 \$	(2 822 224)\$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(560 983 953)	(13 724 082)
Amortissement des immobilisations corporelles	45 159 996	36 566 972
Variation nette des travaux de remise en état payés d'avance	(17 759 293)	(20 020 666)
Variation nette des charges payées d'avance	<u>(5 915 684)</u>	<u>(1 130 833)</u>
CHANGEMENT DE LA DETTE NETTE	<u>(5 915 684)\$</u>	<u>(1 130 833)\$</u>
DETTE NETTE – FIN DE L'EXERCICE	<u>(8 029 109)\$</u>	<u>(2 113 425)\$</u>

Les notes afférentes aux états financiers consolidés en font partie intégrante.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTAT CONSOLIDÉ DE L'ÉVOLUTION DE L'EXCÉDENT ACCUMULÉ
POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2013

	2013	2012
SOLDE, DÉBUT DE L'EXERCICE (notes 3 et 14)	1 522 403 572\$	1 525 225 796
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES RECETTES SUR LES CHARGES	533 583 250	(2 822 224)
SOLDE, FIN DE L'EXERCICE	2 055 986 822	1 522 403 572

Les notes afférentes aux états financiers consolidés en font partie intégrante.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTAT CONSOLIDÉ DE L'ÉVOLUTION DES FLUX DE TRÉSORERIE
POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2013

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES (somme à recevoir de la Province) :		
LIÉES AUX ACTIVITÉS SUIVANTES :		
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Excédent (déficit) annuel	533 583 250 \$	(2 822 224) \$
Amortissement des immobilisations	45 159 996	36 566 972
	<u>578 743 246 \$</u>	<u>33 744 748 \$</u>
VARIATIONS DES SOLDES DU FONDS DE ROULEMENT		
HORS TRÉSORERIE		
Débiteurs	14 112 244	(473 681)
Comptes débiteurs	18 728	20 832
Comptes créditeurs	(2 754 750)	1 573 234
Intérêts courus à payer	(2 663 115)	(2 500 278)
Dépôt du promoteur	(1 622 520)	(277 480)
Recettes reportées	5 915 684	1 130 833
Autres sommes détenues en fiducie	10 000	110 000
Charges payées d'avance	(5 915 684)	(1 130 833)
Travaux de remise en état payés d'avance	(17 759 293)	(20 020 666)
	<u>(10 658 706)</u>	<u>(21 568 039)</u>
TRANSACTIONS LIÉES AUX IMMOBILISATIONS		
Acquisition d'immobilisations corporelles	560 983 953	(13 724 082)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Contrat de location-acquisition	(25 312 089)	(23 395 550)
Diminution des espèces et quasi-espèces	(18 211 502)	(24 942 923)
Espèces et quasi-espèces, début de l'exercice	756 376 665	781 319 588
Espèces et quasi-espèces, fin de l'exercice	<u>738 165 163 \$</u>	<u>756 376 665 \$</u>

Les notes afférentes aux états financiers consolidés en font partie intégrante.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2013

1. Société de voirie du Nouveau-Brunswick

La Société de voirie du Nouveau-Brunswick (SVNB) est un organisme provincial de la Couronne qui a été constitué en société le 29 mars 1995 par une loi de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick.

La SVNB signe, au nom du gouvernement, toutes les ententes relatives au projet routier entre Fredericton et Moncton, au projet de la route transcanadienne et au projet de porte d'entrée de la route 1. À ce titre, la SVNB est chargée de surveiller, de contrôler et d'administrer les ententes en question pour s'assurer que les modalités des ententes sont respectées par les autres signataires et que les engagements de la province sont respectés. Elle doit veiller notamment à ce que la construction de l'autoroute et les travaux de remise en état nécessaires soient achevés comme l'exigent les ententes. Elle doit s'assurer que l'exploitation, la gestion, l'entretien et la remise en état de l'autoroute entre Fredericton et Moncton, et de la route transcanadienne entre la frontière du Québec et Longs Creek sont menés selon les termes des ententes respectives. Elle doit aussi veiller à ce que la conception-construction, l'amélioration, le financement, l'exploitation, la remise en état et les travaux de réfection de la porte d'entrée de la route 1 (route 1 de St. Stephen à River Glade) soient achevés conformément aux modalités des ententes respectives.

2. Résumé des principales conventions comptables

Méthode comptable

Ces états financiers sont dressés par la direction en appliquant les conventions comptables de la SVNB énoncées ci-dessous qui sont conformes aux normes comptables canadiennes pour le secteur public (NCSP) publiées par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public du Canada.

La SVNB a adopté les normes comptables qui figurent dans le chapitre SP 1201 – *Présentation des états financiers*, le chapitre SP 3450 – *Instruments financiers* et le chapitre SP 3410 – *Paiements de transfert* pour la préparation des présents états financiers. Les incidences de ces normes comptables sont indiquées à la note 3.

Espèces et quasi-espèces/Somme à recevoir de la Province du Nouveau-Brunswick

Les espèces et quasi-espèces ont trait aux sommes à recevoir de la Province du Nouveau-Brunswick (la « Province »). La SVNB n'ayant pas de compte bancaire distinct, toutes ses charges et ses recettes sont comptabilisées dans les comptes bancaires de la Province du Nouveau-Brunswick.

Classement des actifs

Les actifs sont classés comme des actifs financiers ou non financiers. Les actifs financiers peuvent servir à couvrir les passifs existants ou à financer des activités futures et ils ne doivent pas être utilisés dans le cours normal des activités. Les actifs non financiers sont des actifs acquis, construits ou développés qui ne fournissent pas de ressources pour couvrir les passifs existants, mais qui sont utilisés pour offrir les services gouvernementaux. Ils peuvent être consommés au cours des activités habituelles et ils ne doivent pas être revendus.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations sont comptabilisées au coût brut et amorties grâce à la méthode linéaire sur une période de 20 à 50 ans, selon la classification des actifs. Les biens en voie de construction sont comptabilisés comme travaux en cours jusqu'à leur achèvement.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2013

2. Résumé des principales conventions comptables – suite

Contrats de location

Les baux à long terme, en vertu desquels la SVN, à titre de locataire, assume la presque totalité des avantages et des risques inhérents à la propriété des biens loués, sont inscrits comme contrats de location-acquisition. La valeur actualisée des contrats de location-acquisition est comptabilisée à titre d'actif et d'une obligation au début du contrat.

Instruments financiers

Les instruments financiers comprennent les comptes débiteurs, les comptes créditeurs, les charges à payer et les espèces et quasi-espèces (sommes à recevoir de la Province du Nouveau-Brunswick).

Les instruments financiers sont décomptabilisés lorsque les droits contractuels sur les flux de trésorerie de l'actif financier sont éteints ou ont été transférés et que la Société a transféré la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété, ou lorsque la Société s'est déchargée de l'obligation contractuelle ou que celle-ci a été acquittée, annulée ou est expirée.

La valeur comptable des sommes à recevoir de la Province du Nouveau-Brunswick, des comptes débiteurs, des comptes créditeurs et des charges à payer équivaut approximativement à la juste valeur de ces instruments.

Politique de consolidation

Ces états financiers consolidés comprennent les comptes de la SVN et ceux de ses filiales en propriété exclusive, la Trans-Canada Highway Project Co. Ltd. et la Route 1 Gateway Project Company Ltd.

Comptabilisation des recettes

Les recettes sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les paiements de transfert sont comptabilisés comme recettes au cours de la période où le transfert est autorisé et si tous les critères d'admissibilité sont respectés, sauf dans la mesure où les stipulations du transfert donnent lieu à une obligation qui correspond à la définition de passif. Les transferts comptabilisés durant la période visée comprennent les coûts opérationnels, les transferts en capital pour des actifs et les travaux de remise en état payés d'avance.

L'incertitude de mesure

L'incertitude de mesure représente l'incertitude quant à la détermination de la valeur à laquelle un élément est constaté dans les états financiers. Une telle incertitude existe lorsqu'il y a un écart entre le montant comptabilisé et un autre montant raisonnablement possible. Certains éléments de ces états financiers ont été estimés. Les endroits importants qui nécessitent des estimations de la direction sont la charge d'amortissement et la répartition des paiements au promoteur entre les charges payées d'avance et les immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

La Province octroie à la SVN des fonds afin de satisfaire les conditions des ententes d'exploitation, de gestion, d'entretien et de remise en état (améliorations apportées aux immobilisations) de tronçons désignés du réseau routier du Nouveau-Brunswick. Ces ententes portent sur la route Fredericton-Moncton, la route transcanadienne de Longs Creek à la frontière du Québec et la porte d'entrée de la route 1.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2013

2. Résumé des principales conventions comptables – suite

Les ententes prévoient des paiements annuels à date fixe qui ne tiennent pas nécessairement compte du délai prévu pour achever les travaux de remise en état. Afin de mieux tenir compte des améliorations apportées aux immobilisations, les paiements aux exploitants sont comptabilisés comme suit :

- charges payées d'avance si les travaux de remise en état devant être effectués sont prévus d'être achevés après que le paiement a été versé,
- charges constatées si les travaux de remise en état devant être effectués sont prévus d'être achevés avant que le paiement soit versé,
- acquisition d'immobilisations corporelles dans l'exercice pendant lequel il est prévu d'achever les travaux de remise en état.

L'amortissement des améliorations apportées aux immobilisations commence durant l'exercice pendant lequel il est prévu d'effectuer les travaux de remise en état, ce qui peut ne pas correspondre à la date d'achèvement des travaux par les exploitants.

3. Modification de convention comptable

Depuis le 1^{er} avril 2012, la SVNB a adopté les normes comptables SP 1201 – *Présentation des états financiers* et SP 3450 – *Instruments financiers*. L'incidence de l'adoption de ces normes n'est pas très importante, se limitant aux éléments d'information communiqués dans les notes afférentes aux états financiers. Les états financiers des périodes antérieures, y compris les données comparatives, n'ont pas été redressés.

Depuis le 1^{er} avril 2012, la SVNB a adopté la norme comptable du secteur public SP 3410, la convention relative à la comptabilisation des transferts aux fins d'immobilisations. Auparavant, ces sommes transférées étaient reportées et comptabilisées comme recettes pendant la durée de vie utile des immobilisations corporelles concernées. À cause de ce changement de convention, la comptabilisation des recettes transférées n'est reportée que dans la mesure où le transfert donne lieu à une obligation qui correspond à la définition de passif. La note 14 montre l'effet de cette modification de la convention comptable sur les périodes antérieures.

4. Budget

Les chiffres du budget tels qu'énoncés dans ces états financiers n'ont pas été audités.

5. Autres comptes débiteurs

Le solde des autres comptes débiteurs au 31 mars 2013 était de 0 \$ (14 112 244 \$ en 2012). Il était composé des montants payés par la SVNB à la New Brunswick (F-M) Project Company Inc. pour maintenir un fonds de réserve de péage comme l'exige l'entente avec les prêteurs (dette fondée sur le péage). En vigueur le 1^{er} mars 2013, des modifications ont été apportées aux ententes et le fonds de réserve n'était plus nécessaire. La somme à recevoir a été entièrement payée à la SVNB.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2013

6. Dépôt du promoteur

Le solde au 31 mars 2013 était de 0 \$ (1 622 520 \$ en 2012). Ce solde comprenait le dépôt du projet de porte d'entrée de la route 1 pour compenser la DDP (détérioration, destruction ou perturbation) de l'habitat. Ce dépôt avait été exigé du promoteur, Dexter Developer General Partnership, afin de satisfaire les conditions des accords contractuels de la porte d'entrée de la route 1 sur la protection de l'environnement et des habitats fauniques. Selon le rapport de parachèvement du projet, rédigé par Pêches et Océans, toutes les exigences en matière de restauration ont été satisfaites.

7. Recettes reportées

En date du 31 mars 2013, le solde de recettes reportées était de 8 029 109 \$ (2 113 425 \$ en 2012). Ce solde correspond au paiement reçu de la Province du Nouveau-Brunswick pour l'exploitation, l'entretien et la gestion durant le mois d'avril 2013 de l'autoroute de Fredericton à Moncton.

8. Gestion des risques

Voici une analyse des risques importants des instruments financiers de la SVN B :

a) Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Les soldes des comptes débiteurs dus par des entités liées à la Société sont réputés représenter un faible risque étant donné les excellents antécédents en matière de sommes recouvrées. Les soldes des comptes débiteurs d'organismes externes sont jugés négligeables pour les états financiers consolidés de la Société. Au 31 mars 2013, l'exposition maximale de la Société à un risque de crédit correspondait au solde des comptes débiteurs, soit 103 243 \$. Le risque de crédit n'est pas déboursé étant donné que ce sont les entités liées qui représentent une part importante du solde des comptes débiteurs.

b) Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque de ne pas réussir à remplir une obligation à temps ou à un prix raisonnable. La direction de la Société considère que l'exposition à un risque de liquidité est négligeable. La Société gère le risque de liquidité au moyen d'ententes signées et des lois par lesquelles la Province garantit toutes les obligations.

c) Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt vient de la possibilité que des variations des taux d'intérêt aient un effet sur les futurs flux de trésorerie ou sur la juste valeur des instruments financiers. Puisque tous les contrats de location ont des taux d'intérêt fixes, la direction de la Société considère que l'exposition à un risque de taux d'intérêt est négligeable.

d) Risque de change

Le risque de change vient d'instruments financiers libellés en monnaie étrangère. La Société ne fait aucune transaction en monnaie étrangère avec ses clients et elle considère donc ce risque comme étant négligeable.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2013

9. Engagement – contrat de location-acquisition

Grâce à l'élimination des péages selon les modifications des ententes de la route Fredericton–Moncton datées du 1^{er} mars 2000, les paiements sont maintenant comptabilisés comme contrat de location-acquisition conformément aux Normes de comptabilité du secteur public. Par conséquent, une obligation découlant du contrat de location-acquisition a été constatée dans l'exercice 1999-2000. La valeur actualisée nette de l'engagement de contrat de location-acquisition au 31 mars 2013 était de 666,0 millions de dollars (691,3 millions de dollars en 2012). Selon les ententes, la SVNB sera tenue de verser le montant total futur du contrat de location-acquisition, qui est d'environ 1,12 milliard de dollars en capital et en intérêts, à la New Brunswick (F-M) Project Company Inc.

Taux d'intérêt de l'obligation découlant du contrat de location-acquisition : 6,41 %

Date d'expiration de l'obligation découlant du contrat de location-acquisition : le 30 novembre 2027

Les paiements annuels du capital et des intérêts pour chacun des cinq exercices à venir sont comme suit :

<u>Exercice financier</u>	<u>(millions)</u>
2013 – 2014	75,1 \$
2014 – 2015	75,4 \$
2015 – 2016	75,8 \$
2016 – 2017	76,1 \$
2017 – 2018	76,3 \$

10. Travaux de remise en état payés d'avance

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
Route Fredericton-Moncton		
Solde au début de l'exercice	47 256 930 \$	48 954 276 \$
Diminution durant l'exercice	(115 537)	(1 697 346)
Solde à la fin de l'exercice	<u>47 141 393 \$</u>	<u>47 256 930 \$</u>
Route transcanadienne		
Solde au début de l'exercice	59 965 584 \$	46 813 860 \$
Ajouts durant l'exercice	9 293 735	13 151 724
Solde à la fin de l'exercice	<u>69 259 319 \$</u>	<u>59 965 584 \$</u>
Porte d'entrée de la route 1		
Solde au début de l'exercice	8 566 288 \$	-
Ajouts durant l'exercice	8 581 095	8 566 288
Solde à la fin de l'exercice	<u>17 147 383 \$</u>	<u>8 566 288 \$</u>
Solde des travaux de remise en état payés d'avance, fin de l'exercice	<u>133 548 095 \$</u>	<u>115 788 802 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2013

11. Route Fredericton - Moncton

En janvier 1998, la province a conclu, par l'intermédiaire de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick, des ententes avec un consortium du secteur privé et la New Brunswick (F-M) Project Company Inc., une entreprise à but non lucratif, pour le développement, la conception, la construction, l'exploitation, la gestion, l'entretien et la remise en état d'une route à péages à quatre voies entre Longs Creek et Moncton. En vigueur le 1^{er} mars 2000, l'entente a été modifiée pour éliminer le péage sur l'autoroute.

Des garanties hypothécaires sont tenues par les créiteurs de dette basée sur le péage sur les terrains pour le solde impayé. Les garanties hypothécaires demeureront sur les terrains jusqu'à ce que la dette est remboursée.

La SVN B était chargée de verser des paiements mensuels reliés au débit de circulation à la New Brunswick (F-M) Project Company Inc. Ces paiements reliés au débit de circulation étaient utilisés pour rembourser le capital et payer les intérêts de la dette basée sur le péage. Tout montant en excès de ce qui était requis pour assurer le service de la dette a été remis à la SVN B. En vigueur le 1^{er} mars 2013, des modifications aux ententes du projet ont été signées, entraînant l'élimination des paiements reliés au débit de circulation et de l'exigence concernant l'entente de recensement de la circulation comme mécanisme pour le paiement de la dette basée sur le péage.

La SVN B loue des terrains à la New Brunswick (F-M) Project Company Inc., qui est propriétaire de toutes les améliorations sur ces terrains, en particulier l'autoroute à quatre voies, et qui sous-loue ces améliorations à la SVN B. La SVN B est chargée de verser les paiements de sous-location à la New Brunswick (F-M) Project Company Inc.

Le transfert par la province à la SVN B d'un terrain requis pour la route entre Fredericton et Moncton a été traité comme une contribution de capital aux fins des états financiers et a été enregistré à la valeur nominale d'un dollar.

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
Solde au début de l'exercice	921 745 846 \$	912 619 637 \$
Ajouts durant l'exercice	9 072 282	9 126 209
Solde à la fin de l'exercice	<u>930 818 128 \$</u>	<u>921 745 846 \$</u>
Amortissement cumulé au début de l'exercice	191 491 828 \$	172 746 360 \$
Charges d'amortissement	19 200 430	18 745 468
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	<u>210 692 258 \$</u>	<u>191 491 828 \$</u>
Valeur comptable nette (VCN)	<u>720 125 870 \$</u>	<u>730 254 018 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2013

12. Route transcanadienne

La SVNB était chargée de la conception, de la construction et du financement des tronçons de Grand-Sault à Aroostook, et de Perth-Andover à Woodstock (98 km). De plus, la SVNB est chargée de l'exploitation, de l'entretien et de la remise en état du tronçon entier entre la frontière québécoise et Longs Creek (261 km) de la route transcanadienne, ainsi que de la route 95 de Woodstock à la frontière américaine (14 km).

La Trans-Canada Highway Project Co. Ltd., une filiale en propriété exclusive de la SVNB, a été créée dans le but de faciliter l'achèvement de l'élargissement à quatre voies de la route transcanadienne.

Le 4 février 2005, la province a conclu, par l'intermédiaire de la SVNB, des ententes avec un consortium du secteur privé, Brun-Way Group Joint Venture et Trans-Canada Highway Project Co. Ltd., pour le développement, la conception, la construction, le financement, l'exploitation, la gestion, l'entretien et la remise en état de l'autoroute à quatre voies entre la frontière québécoise et Longs Creek. Les paiements versés pour l'achèvement de ce projet se sont élevés à 541 973 620 \$.

La province a acquis le terrain et effectué des améliorations le long du corridor. Les tronçons de la route qui sont achevés ont été transférés du gouvernement provincial à la SVNB au moyen d'une transaction avec lien de dépendance. Le premier transfert a été traité comme une contribution de capital aux fins des états financiers et a été enregistré à la valeur nominale d'un dollar. Les tronçons de Grand-Sault à Aroostook, de la Route 95 à la frontière américaine et d'Aroostook à Woodstock ont été achevés en octobre 2007 et transférés à la SVNB à une valeur de 557 300 748 \$, compte tenu des coûts de conception et de construction, et des améliorations apportées à la Route 95.

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
Solde au début de l'exercice	743 666 432 \$	741 599 161 \$
Ajouts durant l'exercice	6 332 494	2 067 271
Solde à la fin de l'exercice	<u>749 998 926 \$</u>	<u>743 666 432 \$</u>
Amortissement cumulé au début de l'exercice	82 487 003 \$	64 665 499 \$
Charges d'amortissement	18 031 498	17 821 504
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	<u>100 518 501 \$</u>	<u>82 487 003 \$</u>
Valeur comptable nette (VCN)	<u>649 480 425 \$</u>	<u>661 179 429 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2013

13. Projet de porte d'entrée de la route 1

La Route 1 Gateway Company Ltd a été créée le 3 juin 2009 en tant que filiale en propriété exclusive de la SVNB afin de faciliter l'achèvement de l'élargissement à quatre voies et de la réfection des tronçons existants de la route 1. La SVNB a retenu les services de la R1GP Co. pour administrer et gérer le projet de porte d'entrée de la route 1 conformément aux modalités des ententes du projet.

Les terrains acquis pour les nouveaux tronçons et pour certains tronçons existants ont été transférés de la Province à la SVNB au moyen d'une transaction avec lien de dépendance. Le transfert a été traité comme une contribution de capital aux fins des états financiers et a été enregistré à la valeur nominale d'un dollar. Tous les terrains nécessaires pour achever l'élargissement à quatre voies la route 1 ont été transférés à la SVNB et font maintenant partie du projet.

Les ententes du projet ont été signées avec la Dexter Developer General Partnership, le 31 mars 2010, pour un coût maximal garanti de 580 278 703 \$. En décembre 2010, la SVNB a reçu des directives de la Province lui demandant de réduire l'étendue des travaux de conception-construction. Le coût maximal garanti final était de 540 998 410 \$. La phase de conception-construction du projet a été entièrement terminée le 5 décembre 2012, sept mois avant le délai prévu.

Depuis le 15 décembre 2012, la Transfield Dexter Gateway Services Limited est responsable de l'exploitation, de l'entretien et de la remise en état (EER) de tous les tronçons de la route 1, soit 235 km entre St. Stephen et River Glade. Les travaux d'EER s'étendent sur une période de 29 ans et se termineront le 30 juin 2040.

	<u>2013</u>	<u>2012</u>
Solde au début de l'exercice	15 181 323 \$	12 650 721 \$
Travaux en cours	-	2 530 602
Ajouts durant l'exercice	545 579 177	-
Solde à la fin de l'exercice	<u>560 760 500 \$</u>	<u>15 181 323 \$</u>
Amortissement cumulé au début de l'exercice	-	-
Charges d'amortissement	7 928 068	-
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	<u>7 928 068 \$</u>	<u>-\$</u>
Valeur comptable nette (VCN)	<u>552 832 432 \$</u>	<u>15 181 323 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2013

14. Redressement des états financiers antérieurs

Les principaux redressements découlant de l'adoption de la norme comptable du secteur public SP 3410, Paiements de transfert, sont les suivants :

Les états financiers de 2012 ont été redressés pour éliminer les apports de capital reportés au 1^{er} avril 2011. L'effet est l'élimination des apports de capital reportés et le redressement de l'excédent accumulé.

Les états de la situation financière, des résultats, de l'évolution de l'excédent accumulé et de l'évolution de la dette nette ont été redressés pour tenir compte rétroactivement des changements. Voici le résultat de ce changement sur les états financiers de 2012 :

État de la situation financière
au 31 mars 2012

Actif non financier

Actif non financier, tel qu'établi antérieurement	0 \$
Ajout : élimination des apports de capital reportés*	(1 525 225 796)
Total de l'actif non financier tel que redressé (au 1^{er} avril 2011)	<u>1 525 225 796 \$</u>

Excédent accumulé

Excédent accumulé, tel qu'établi antérieurement	0 \$
Ajout : redressement pour l'élimination des apports de capital reportés*	1 525 225 796
Excédent accumulé tel que redressé (au 1^{er} avril 2011)	<u>1 525 225 796 \$</u>

États des résultats et évolution de l'excédent accumulé
Pour l'exercice terminé le 31 mars 2012

Excédent annuel, tel qu'établi antérieurement

Ajout : élimination de l'amortissement des apports de capital reportés	(36 566 972)
Ajout : redressement pour comptabiliser les apports de capital reçus	33 744 748
Excédent annuel tel que redressé	<u>(2 822 224)\$</u>

Excédent accumulé – tel que redressé (au 1^{er} avril 2011)

Ajout : redressement pour l'élimination des apports de capital reportés	1 525 225 796 \$
	(2 822 224)
Excédent accumulé – au 31 mars 2012	<u>1 522 403 572 \$</u>

***Solde des apports de capital reportés au 1^{er} avril 2011**

Route Fredericton-Moncton	739 873 277 \$
Route transcanadienne	676 933 662
Projet de porte d'entrée de la route 1	12 650 721
Travaux de remise en état payés d'avance	95 768 136
Apports de capital reportés	<u>1 525 225 796 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2013

14. Redressement des états financiers antérieurs – suite

État des résultats

pour l'exercice terminé le 31 mars 2012

Recettes de la Province du Nouveau-Brunswick établies antérieurement	65 673 267 \$
Ajout : acquisition d'immobilisations corporelles	13 724 082
Ajout : variation des travaux de remise en état payés d'avance	20 020 666
Recettes de la Province du Nouveau-Brunswick telles que redressées	<u>99 418 015 \$</u>

État de l'évolution de la dette nette

pour l'exercice terminé le 31 mars 2012

Dette nette établie antérieurement	0 \$
Ajout : redressement pour l'élimination des apports de capital reportés	<u>(2 113 425)</u>
Dette nette telle que redressée	<u>(2 113 425) \$</u>

15. Autres recettes

Étant donné l'élimination du fonds de réserve de péage exigé dans l'entente avec les prêteurs (dette basée sur le péage), le compte débiteur a été payé en entier par la New Brunswick (F-M) Project Company Inc. à la SVN. Le solde du fonds de réserve détenu par la New Brunswick (F-M) Project Company Inc. était supérieur au solde du compte débiteur avec la SVN, ce qui a permis de comptabiliser des recettes de 3 040 099 \$. Le solde restant de 22 399 \$ provient des droits des permis d'usage routier.

16. Charges

En vertu de l'entente modifiée d'exploitation, de gestion, d'entretien et de remise en état de la route Fredericton-Moncton, la SVN est tenue de verser des paiements à date fixe pour l'exploitation, la gestion, l'entretien et la remise en état de la route Fredericton-Moncton. Le paiement effectué au titre des travaux d'EER est de 15 706 723 \$ (13 027 400 \$ en 2012). De cette somme, 9 072 282 \$ (9 126 209 \$ en 2012) ont été inscrits à l'actif et 115 537 \$ (1 697 346 \$ en 2012) ont été réduits des charges payées d'avance pour de futurs travaux de remise en état. Une ventilation des paiements estimatifs futurs se trouve à la note 17 (Obligations contractuelles et engagements). L'exigence concernant le système de recensement de la circulation a été éliminée le 1^{er} mars 2013.

En vertu de l'entente relative à l'exploitation, à l'entretien et à la remise en état de la route transcanadienne, la SVN est tenue depuis le 1^{er} juin 2005 d'effectuer des paiements à date fixe pour les travaux d'exploitation, d'entretien et de remise des tronçons achevés de la route transcanadienne. Le paiement au titre des travaux d'EER s'élève à 21 659 861 \$ (21 095 383 \$ en 2012). De cette somme, 6 332 735 \$ (2 067 271 \$ en 2012) ont été inscrits à l'actif et 9 293 735 \$ (13 151 724 \$ en 2012) ont été inscrits comme charges payées d'avance pour de futurs travaux de remise en état. Une ventilation des paiements estimatifs futurs se trouve à la note 17 (Obligations contractuelles et engagements).

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2013

16. Charges – suite

En vertu de l'entente relative à l'exploitation, à l'entretien et à la remise en état (EER) pour le projet de porte d'entrée de la route 1, la SVNB est tenue depuis le 1^{er} juin 2011 d'effectuer des paiements à date fixe pour les travaux d'EER de ce projet. Le paiement au titre des travaux d'EER s'élève à 18 330 035 \$ (13 307 826 \$ en 2012). De cette somme, 3 218 003 \$ (0 \$ en 2012) ont été inscrits à l'actif et 8 581 095 \$ (8 566 288 \$ en 2012) ont été inscrits comme charges payées d'avance pour de futurs travaux de remise en état. Une ventilation des paiements estimatifs futurs se trouve à la note 17 (Obligations contractuelles et engagements).

17. Obligations contractuelles et engagements

La SVNB a conclu une entente avec la Maritime Road Development Corporation (« l'exploitant ») en vue de l'exploitation, de l'entretien et de la remise en état (EER) de la route Fredericton-Moncton. Les paiements annuels de 20 ans sont ajustés en fonction de l'inflation et d'autres facteurs, selon les dispositions de l'entente. Le paiement au titre des travaux d'EER est négociable avec l'exploitant pour les dix dernières années.

La SVNB a conclu une entente avec Brun-way Highways Operations Inc. pour l'EER de la route transcanadienne à partir de la frontière du Québec jusqu'à Longs Creek. L'entente prend fin en 2033. Les paiements annuels sont établis en fonction d'un prix fixe annuel de 18,8 millions de dollars (en dollars de 2005), ajusté en fonction de l'inflation et d'autres facteurs, selon les dispositions de l'entente.

La SVNB a conclu une entente avec Transfield Dexter Gateway Services Limited pour l'EER de la route 1 (en tant que porte d'entrée). Le coût des travaux d'EER est de 19,8 millions de dollars par année (en dollars de 2010), ajusté chaque année en fonction de l'inflation et d'autres facteurs, selon les dispositions de l'entente d'EER. Les paiements ont commencé en juillet 2011, et le versement des paiements pour les travaux d'EER sur tous les tronçons a commencé en décembre 2012. L'entente d'EER prend fin en juin 2040.

Paiements prévus pour les travaux d'EER aux termes de chacune des ententes :

(millions)	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>
Route Fredericton-Moncton	22,9 \$	13,5 \$	30,6 \$	11,9 \$	8,5 \$
Route transcanadienne	21,8 \$	22,3 \$	22,8 \$	23,3 \$	23,8 \$
Route 1 (porte d'entrée)	20,6 \$	21,0 \$	21,5 \$	22,0 \$	22,5 \$

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2013

18. Dépendance financière

La SVNB dépend financièrement de la Province. Durant l'exercice financier, la SVNB a obtenu une subvention de 642,8 millions de dollars (2012 –99,4 millions de dollars) de la Province.

La SVNB n'a pas d'employés. Le soutien en personnel est assuré par le ministère des Transports et de l'Infrastructure et le ministère des Finances. Les autres services tels que ceux reliés aux finances, aux ressources humaines et à la technologie de l'information, sont fournis par la Province du Nouveau-Brunswick.

19. Passif éventuel

La SVNB a fait l'objet de litige dans le cours de ses activités. Selon la direction, aucun risque important n'existe en ce moment et elle n'a donc pas comptabilisé de provision pour pertes dans les états financiers.

20. Données comparatives

Certaines données comparatives ont été redressées afin de se conformer à la présentation pour l'exercice en cours.

