
Société de voirie du Nouveau-Brunswick

Rapport annuel 2017-2018

Société de voirie du Nouveau-Brunswick

RAPPORT ANNUEL 2017-2018

Gouvernement du Nouveau-Brunswick
C.P. 6000, Fredericton (N.-B.) E3B 5H1 CANADA

www.gnb.ca

ISBN 978-1-4605-2710-8 (version imprimée bilingue)
ISBN (Web) 978-1-4605-3466-3 (PDF : version en ligne française)

11619 | 2024.07 | Imprimé au Nouveau-Brunswick

LETTRES D'ACCOMPAGNEMENT

Du ministre à la lieutenant-gouverneure

L'honorable Louise Imbeault
Lieutenant-gouverneure du Nouveau-Brunswick

Madame la Lieutenant-Gouverneure,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick pour l'exercice financier du 1^{er} avril 2017 au 31 mars 2018.

Le tout respectueusement soumis,

A blue ink signature of L'honorable Chuck Chiasson, consisting of several loops and a long horizontal stroke.

L'honorable Chuck Chiasson
Ministre
Président de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick

Du président et directeur général au ministre

L'honorable Chuck Chiasson
Ministre des Transports et de l'Infrastructure
Président de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick

Monsieur le Ministre,

Je suis heureux de vous soumettre le rapport annuel de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick pour l'exercice financier du 1^{er} avril 2017 au 31 mars 2018.

Le tout respectueusement soumis,

A blue ink signature of Serge Gagnon, ing., featuring a large, sweeping loop and a long horizontal tail.

Serge Gagnon, ing.
Président et chef de la direction

TABLE DES MATIÈRES

Historique et objectifs	1
Sommaire des activité	3
Étas financiers vérifiés	5

HISTORIQUE ET OBJECTIFS

La Société de voirie du Nouveau-Brunswick 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 Société a le mandat d'accélérer l'amélioration du réseau routier du Nouveau-Brunswick, en particulier les principales routes provinciales qui font partie du réseau routier national. La Société 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 la lieutenante-gouverneure en conseil. La Société a le pouvoir d'emprunter et de générer des recettes par divers moyens spécifiés et approuvés par la lieutenante-gouverneure en conseil. Il peut s'agir de projets conjoints avec le secteur privé.

Route de Fredericton à Moncton

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

À la suite de modifications apportées aux ententes relatives au projet signées en 2000, le péage a été remplacé par le versement par la Société de paiements à la Project Company, établis à l'aide d'un

système de comptage de la circulation paiements à la Project Company, établis à l'aide d'un système de comptage de la circulation.

Le coût en capital du projet de la route de Fredericton à Moncton a été comptabilisé, la dette connexe étant considérée comme une obligation de la Société 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 gestion 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 Société verse aux prêteurs, indépendamment du débit de circulation.

Les travaux d'EEG s'étendent sur une période de 30 ans et se termineront le 22 janvier 2028. Le vingtième anniversaire de l'entente d'EEG est le 22 janvier 2018. Le processus de renouvellement du prix fixe pour les 10 dernières années, conformément à l'entente d'EEG, s'est amorcé cours de l'exercice financier 2017-2018 et l'arbitrage officiel a commencé pendant l'exercice 2018-2019.

Des employés du ministère des Transports et de l'Infrastructure ont été affectés au projet de la route de Fredericton à Moncton pour administrer et gérer le projet. Le ministère des Finances apporte son soutien en ce qui concerne les questions de financement.

Route transcanadienne

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

La Trans-Canada Highway Project Co. Ltd., filiale en propriété exclusive de la Société, a été choisie pour administrer et gérer le projet, aux termes des ententes relatives au projet.

La route transcanadienne a été ouverte entièrement à la circulation le 31 octobre 2007. Depuis octobre 2007, Brun-Way Highways Operations Inc. est chargé de l'EER des 275 km de la route transcanadienne entre la frontière du Québec et Longs Creek, et de la route 95, de Woodstock à la frontière américaine. Ces travaux s'étendent sur une période de 28 ans et se termineront le 30 juin 2033.

Des employés du ministère des Transports et de l'Infrastructure ont été affectés à la gestion du projet de la route transcanadienne. Le ministère des Finances apporte son soutien en ce qui concerne les questions de financement.

Le projet de la route transcanadienne a été financé conjointement par les gouvernements fédéral et provincial dans le cadre de l'Entente Canada – Nouveau-Brunswick sur l'achèvement de l'élargissement à quatre voies de la route transcanadienne au Nouveau-Brunswick. Le gouvernement fédéral a contribué à hauteur de 200 millions de dollars à l'ensemble du projet de corridor de la route 2, somme qui provenait du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique de deux milliards de dollars.

Projet de porte d'entrée de la route 1

Le 14 novembre 2007, la Société 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. Les ententes portaient sur la conception, la construction, le financement ainsi que sur l'exploitation, l'entretien et la remise en état (EER) pour le projet de porte d'entrée de la route 1.

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

Le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral ont conclu une entente à frais partagés de 186 millions de dollars pour 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 assumer en parts égales prévu par ces deux ententes s'élève en tout à 420 millions sur les 541 millions de dollars du projet.

La phase de conception-construction du projet a pris fin le 15 décembre 2012, sept mois avant le délai prévu et sans aucune réclamation. Transfield Dexter Gateway Services Limited est responsable de l'EER des 235 kilomètres de route entre St. Stephen et River Glade, à l'exception du pont du port de Saint John, dont la responsabilité relève du ministère des Transports et de l'Infrastructure. Les travaux d'EER s'étendent sur une période de 29 ans et se termineront le 30 juin 2040.

Des employés du ministère des Transports et de l'Infrastructure ont été affectés à l'administration et à la gestion du projet de porte d'entrée de la route 1. Le ministère des Finances apporte son soutien en ce qui concerne les questions de financement.

SOMMAIRE DES ACTIVITÉS

Route de Fredericton à Moncton

Au cours de l'année, la MRDC (l'exploitant) a continué d'exploiter et d'entretenir la route de Fredericton à Moncton, qui comprend environ 900 kilomètres de voie, 20 échangeurs et 159 ouvrages d'art.

La Société a versé des paiements à la MRDC pour l'exploitation, l'entretien et la gestion de la route, conformément à l'entente d'EER. Parmi les autres obligations satisfaites conformément à l'entente, mentionnons la vérification des travaux d'EER de la MRDC; l'examen des normes d'EER; l'examen des exigences et l'entretien des postes de pesée.

Des paiements semestriels pour le remboursement de la dette basée sur la location ont été versés en mai et en novembre 2016. Cette dette sera entièrement remboursée en novembre 2027. En outre, des paiements mensuels fixes pour le remboursement de la dette basée sur le péage ont été effectués selon un calendrier de paiements qui ne dépend pas du débit de circulation. Cette formule de remboursement découle de l'élimination des 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. L'émission de la dette basée sur le péage viendra à échéance en 2026.

Dans le cadre d'e l'entente de 30 ans portant sur les travaux d'EER de la route Fredericton-Moncton avec MRDC Operations Corporation, un prix fixe établi pour les 20 premières années a pris fin le 22 janvier 2018. Au cours de l'exercice financier 2017-2018, un processus de renouvellement du prix fixe s'est amorcé et a abouti à un arbitrage officiel pendant l'exercice 2018-2019. En vertu de l'entente, le prix pour les travaux d'EER pour la dernière année (2017) demeurera en vigueur jusqu'à l'établissement d'un prix fixe pour les dix dernières années.

Route transcanadienne

Au cours de l'année, Brun-Way Highways Operations (l'exploitant) a continué de se charger de l'EER de la route transcanadienne entre Longs Creek et la frontière du Québec, et entre Woodstock et la frontière américaine. Ces tronçons comprennent 1 167 kilomètres de voie, 34 échangeurs et 215 ouvrages d'art, à l'exception de l'échangeur de la sortie 19 qui relève de l'administration du ministère des Transports et de l'Infrastructure.

Conformément à l'entente, la Société a versé des paiements à l'exploitant pour l'EER de la route. Parmi les autres obligations satisfaites conformément à l'entente, mentionnons la vérification des travaux d'EER de l'exploitant; l'examen des normes d'EER; l'examen des exigences et l'entretien des postes de pesée.

Projet de porte d'entrée de la route 1

La phase de conception-construction du projet a pris fin le 15 décembre 2012, sept mois avant le délai prévu et sans aucune réclamation.

Le 15 décembre 2012, les responsabilités en matière d'EER pour tous les tronçons de la route 1 ont été entièrement transférées à Transfield Dexter Gateway Services Limited (l'exploitant), soit 235 kilomètres de St. Stephen à River Glade, ce qui comprend 1 104 kilomètres de voie, 39 échangeurs et 210 ouvrages d'art, à l'exception du pont du port de Saint John.

Conformément à l'entente, la Société a versé des paiements à Gateway Operations Limited pour l'EER de la route. Les autres obligations satisfaites conformément à l'entente comprennent la vérification des travaux d'EER pour veiller au respect des normes d'EER ainsi que l'examen et la révision des normes 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 la lieutenante-gouverneure en conseil. Au 31 mars 2018, le conseil d'administration se composait des personnes suivantes :

- L'honorable Bill Fraser, ministre des Transports et de l'Infrastructure, président
- L'honorable Cathy Rogers, ministre des Finances, vice-présidente
- Tony K. Desjardins, président
- Kelly Cain, sous-ministre des Transports et de l'Infrastructure
- Nicole Picot, sous-ministre des Finances
- Mark Gaudet, sous-ministre adjoint des Transports et de l'Infrastructure
- Leonard Lee-White, sous-ministre adjoint des Finances

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au président et aux membres du conseil d'administration Société de voirie du Nouveau-Brunswick

Rapport sur l'audit des états financiers

Opinion

J'ai effectué l'audit des états financiers Société de voirie du Nouveau-Brunswick (la « Société »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2018, et les états des résultats, de l'évolution de la dette nette, de l'excédent accumulé, et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes afférentes aux états financiers, incluant un résumé des principales méthodes comptables.

À mon avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2018, ainsi que des résultats de ses activités, de l'évolution de la dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Fondement de l'opinion

J'ai effectué mon audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui m'incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du mon rapport. Je suis indépendante de la Société conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et je me suis acquitté des autres responsabilités déontologiques qui m'incombent selon ces règles. J'estime que les éléments probants que j'aie obtenu sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Paragraphe d'observation

J'attire l'attention des utilisateurs sur la note 13 – Obligations contractuelles et engagements, la note 14 – Passif éventuel et la note 15 – Événements postérieurs décrivant l'incidence possible sur les états financiers à la suite de la décision d'arbitrage concernant les négociations de prix pour les travaux d'exploitation, d'entretien et de gestion pour la route Fredericton- Moncton. Mon opinion n'est pas modifiée à cause de ce sujet.

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

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

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

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

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des   tats financiers

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

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, j'exerce mon jugement professionnel et je fais preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- J'identifie et j'évalue les risques que les   tats financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, je conçois et je mets en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et j'obtiens des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder mon opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- J'acquiers une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la Société;
- J'évalue le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- Je tire une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des   v  nements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation. Si je conclus à l'existence d'une incertitude significative, je suis tenue d'attirer l'attention des lecteurs de mon rapport sur les informations fournies dans les   tats financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Mes conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de mon rapport. Des   v  nements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener la Société à cesser son exploitation;
- J'évalue la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des   tats financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécie si les   tats financiers représentent les opérations et   v  nements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Je communique aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et mes constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que j'aurais relevée au cours de notre audit.

La vérificatrice générale,



Kim Adair-MacPherson, FCPA, CA, IAS.A

Fredericton (Nouveau-Brunswick)
2 décembre 2020

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

31 MARS 2018

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

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<u>ACTIF FINANCIER</u>		
Somme à recevoir de la province du Nouveau-Brunswick	564 047 164 \$	604 135 801 \$
Comptes débiteurs	<u>26 626</u>	<u>10 239</u>
	<u>564 073 790 \$</u>	<u>604 146 040 \$</u>
<u>PASSIF</u>		
Comptes créditeurs et charges constatées	4 085 264 \$	4 114 637 \$
Intérêts courus à payer	52 506 509	56 157 386
Travaux de remise en état – montant constaté (note 7)	17 433 840	22 486 241
Autres sommes détenues en fiducie	120 000	120 000
Obligations découlant du contrat de location-acquisition (note 5)	<u>507 409 214</u>	<u>543 855 456</u>
	<u>581 554 827 \$</u>	<u>626 733 720 \$</u>
<u>DETTE NETTE</u>	<u>(17 481 037) \$</u>	<u>(22 587 680) \$</u>
<u>ACTIF NON FINANCIER</u>		
Travaux de remise en état payés d'avance (note 6)	99 618 840 \$	104 401 512 \$
Charges payées d'avance	47 193	101 433
Route Fredericton-Moncton (note 8)	709 368 555	715 917 668
Route transcanadienne (note 9)	604 723 938	614 462 215
Projet de porte d'entrée de la route 1 (note 10)	<u>559 664 259</u>	<u>571 231 840</u>
	<u>1 973 422 785 \$</u>	<u>2 006 114 668 \$</u>
<u>EXCÉDENT ACCUMULÉ</u>	<u>1 955 941 748 \$</u>	<u>1 983 526 988 \$</u>

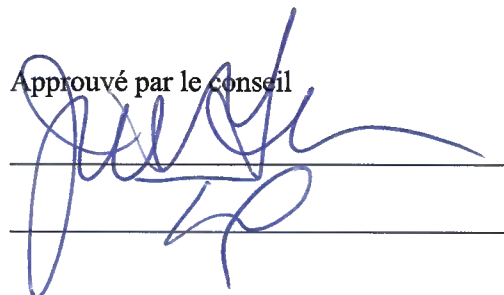
Passif éventuel – Voir la note 14

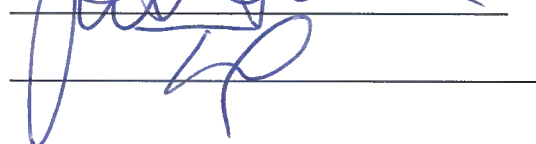
Obligations contractuelles et engagements – Voir la note 13

Événements postérieurs – Voir la note 15

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

Approuvé par le conseil

 président

 administrateur

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

	2018		2017
	Budget (Annexe A)	Réel	Réel
RECETTES (note 11)			
Province du Nouveau-Brunswick	93 695 500 \$	93 910 034 \$	95 453 699 \$
Autres	-	22 900	22 700
	<u>93 695 500 \$</u>	<u>93 932 934 \$</u>	<u>95 476 399 \$</u>
CHARGES			
Route Fredericton-Moncton			
Dépenses administratives de New Brunswick (F-M)			
Project Company Inc.	160 000 \$	155 310 \$	266 486 \$
Exploitation et entretien (note 12)	4 820 000	4 706 163	4 955 946
Dépenses administratives et d'exploitation	117 300	184 389	144 919
Dépenses de renouvellement du PRFM (note 15)	180 500	328 179	227 001
Charges d'amortissement (note 8)	23 807 500	23 807 500	22 423 031
Charges d'intérêt	36 288 891	36 288 891	38 729 977
Route transcanadienne			
Dépenses administratives de Trans-Canada Highway			
Project Co. Ltd.	127 400	116 181	136 919
Exploitation et entretien (note 12)	6 522 500	6 578 933	6 370 790
Charges d'amortissement (note 9)	20 545 783	20 545 783	20 006 251
Porte d'entrée de la route 1			
Dépenses administratives de Route 1 Gateway Project			
Company Ltd	125 500	152 796	147 899
Exploitation et entretien (note 12)	7 800 800	7 888 013	7 632 183
Charges d'amortissement (note 10)	20 766 036	20 766 036	20 093 607
	<u>121 262 210 \$</u>	<u>121 518 174 \$</u>	<u>121 135 009 \$</u>
(DÉFICIT) ANNUEL	<u>(27 566 710) \$</u>	<u>(27 585 240) \$</u>	<u>(25 658 610) \$</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 ET DE L'ÉVOLUTION
DE L'EXCÉDENT ACCUMULÉ
POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

	2018		2017
	Budget	Réel	Réel
DETTE NETTE – DÉBUT DE L'EXERCICE	<u>(22 587 680)\$</u>	<u>(22 587 680)\$</u>	<u>(18 640 991)\$</u>
CHANGEMENTS DURANT L'EXERCICE			
(Déficit) annuel	(27 566 710)\$	(27 585 240)\$	(25 658 610)\$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(36 538 800)	(37 264 348)	(66 579 929)
Amortissement des immobilisations corporelles	65 119 319	65 119 319	62 522 889
Travaux de remise en état payés d'avance - variation	4 342 276	4 782 672	25 814 501
Variation nette des charges payées d'avance	0	54 240	(45 540)
CHANGEMENT DE LA DETTE NETTE	<u>5 356 085\$</u>	<u>5 106 643\$</u>	<u>(3 946 689)\$</u>
DETTE NETTE – FIN DE L'EXERCICE	<u>(17 231 595)\$</u>	<u>(17 481 037)\$</u>	<u>(22 587 680)\$</u>

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

	2018	2017
EXCÉDENT ACCUMULÉ, DÉBUT DE L'EXERCICE	<u>1 983 526 988 \$</u>	<u>2 009 185 598 \$</u>
(DÉFICIT) ANNUEL DES RECETTES SUR LES CHARGES	<u>(27 585 240)</u>	<u>(25 658 610)</u>
EXCÉDENT ACCUMULÉ, FIN DE L'EXERCICE	<u>1 955 941 748 \$</u>	<u>1 983 526 988 \$</u>

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

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

	2018	2017
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES LIÉES AUX ACTIVITÉS SUIVANTES		
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Déficit annuel	(27 585 240) \$	(25 658 610) \$
Ajout : Éléments hors trésorerie		
Amortissement des immobilisations	65 119 319	62 522 889
	37 534 079 \$	36 864 279 \$
VARIATIONS DES SOLDES DU FONDS DE ROULEMENT HORS TRÉSORERIE		
Comptes débiteurs	(16 387) \$	101 743 \$
Comptes créditeurs	(29 373)	400 187
Intérêts courus à payer	(3 650 877)	(3 427 644)
Travaux de remise en état – montant constaté	(5 052 401)	3 901 147
Charges payées d'avance	54 240	(45 540)
Travaux de remise en état payés d'avance	4 782 672	25 814 501
	(3 912 126) \$	26 744 394 \$
TRANSACTIONS LIÉES AUX IMMOBILISATIONS		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(37 264 348) \$	(66 579 929) \$
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Paiement au titre de contrat de location-acquisition	(36 446 242) \$	(33 937 994) \$
Diminution des espèces et quasi-espèces	(40 088 637) \$	(36 909 250) \$
Espèces et quasi-espèces, début de l'exercice	604 135 801 \$	641 045 051 \$
Les espèces et les quasi-espèces sont représentées par:		
Sommes à recevoir de la province du Nouveau-Brunswick	564 047 164 \$	604 135 801 \$
Information supplémentaire :		
Intérêt payé ¹	39 939 768 \$	42 157 621 \$

¹ L'intérêt payé est déclaré sous Service de la dette publique dans les comptes publics. L'intérêt payé comprend les charges d'intérêt de 36,3 millions de dollars (38,7 millions de dollars en 2017) de l'état des résultats et la variation des intérêts à payer de 3,65 millions de dollars (3,43 millions de dollars en 2017).

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 2018

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 de la province du Nouveau-Brunswick, toutes 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 continus de l'autoroute entre Fredericton et Moncton, de la route transcanadienne et de la porte d'entrée de la route 1 sont menés selon les termes 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.

Modifications de la convention comptable

Le 1^{er} avril 2017, la SVNB a adopté prospectivement la norme comptable pour le secteur public SP 2200 – Information relative aux apparentés. L'information supplémentaire à communiquer conformément à cette norme figure dans la note 16.

Le 1^{er} avril 2017, la SVNB a adopté prospectivement les normes comptables pour le secteur public suivantes : SP 3210 – Actifs, SP 3320 – Actifs éventuels, SP 3380 – Droits contractuels et SP 3420 – Opérations inter-entités. Aucun autre élément ne devait être constaté ou communiqué par suite de l'adoption de ces normes.

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.

Classification 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

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2018

2. Résumé des principales conventions comptables – suite

Classification des actifs (suite)

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 corporelles 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.

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 sommes à recevoir de la province du Nouveau-Brunswick, les comptes débiteurs, les comptes créditeurs, les charges constatées, les intérêts courus à payer et les travaux de remise en état à payer.

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, des charges constatées, des intérêts courus à payer et des travaux de remise en état 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.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2018

2. Résumé des principales conventions comptables (suite)

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 direction ne s'attend pas à une modification importante de ces estimations à court terme.

La province octroie à la SVNBN 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.

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. La direction ne s'attend pas à une modification importante de l'amortissement à court terme.

3. Budget

Les montants budgétaires indiqués dans les présents états financiers ont été établis à partir des estimations approuvées par le conseil d'administration de la Société. Un rapprochement du budget de 2018 et du plan d'affaires/du budget principal de 2018 (compte ordinaire) de la SVNBN est fourni à l'Annexe A.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2018

4. Gestion des risques

Voici une analyse des risques importants des instruments financiers de la SVNB:

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 2018, l'exposition maximale de la Société à un risque de crédit correspondait au solde des comptes débiteurs, soit 26 626 \$. 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.

5. 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 comptables canadiennes pour le 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 2018 était de 507,4 millions de dollars (543,9 millions de dollars en 2017). Selon les ententes, la SVNB sera tenue

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2018

5. Engagement – contrat de location-acquisition - suite

de verser le montant total futur du contrat de location-acquisition, qui est d'environ 744,5 millions 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>
2018 – 2019	76,8 \$
2019 – 2020	77,1 \$
2020 – 2021	77,4 \$
2021 – 2022	77,9 \$
2022 – 2023	78,2 \$

6. Travaux de remise en état payés d'avance

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Route Fredericton-Moncton		
Solde au début de l'exercice	12 516 634 \$	44 056 787 \$
(Diminutions) durant l'exercice	(11 013 649)	(31 540 153)
Solde à la fin de l'exercice	1 502 985 \$	12 516 634 \$
Route transcanadienne		
Solde au début de l'exercice	91 884 878 \$	86 159 226 \$
Ajouts durant l'exercice	6 230 977	5 725 652
Solde à la fin de l'exercice	98 115 855 \$	91 884 878 \$
Solde des travaux de remise en état payés d'avance, fin de l'exercice	99 618 840 \$	104 401 512 \$

7. Travaux de remise en état – montant constaté

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Porte d'entrée de la route 1		
Solde au début de l'exercice	22 486 241 \$	18 585 094 \$
Ajouts (diminutions) durant l'exercice	(5 052 401)	3 901 147
Solde à la fin de l'exercice	17 433 840 \$	22 486 241 \$
Total des travaux de remise en état-montant constaté, fin de l'exercice	17 433 840 \$	22 486 241 \$

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2018

8. 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 soit 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>2018</u>	<u>2017</u>
Solde au début de l'exercice	1 009 792 182 \$	971 675 838 \$
Ajouts durant l'exercice	17 258 387	38 116 344
Solde à la fin de l'exercice	<u>1 027 050 569 \$</u>	<u>1 009 792 182 \$</u>
Amortissement cumulé au début de l'exercice	293 874 514 \$	271 451 483 \$
Charges d'amortissement	23 807 500	22 423 031
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	<u>317 682 014 \$</u>	<u>293 874 514 \$</u>
Valeur comptable nette (VCN)	<u>709 368 555 \$</u>	<u>715 917 668 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2018

9. Route transcanadienne

La SVNБ 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 SVNБ 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 SVNБ, 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 SVNБ, 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 de la province à la SVNБ 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 SVNБ 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>2018</u>	<u>2017</u>
Solde au début de l'exercice	791 714 617 \$	780 940 843 \$
Ajouts durant l'exercice	10 807 506	10 773 774
Solde à la fin de l'exercice	802 522 123 \$	791 714 617 \$
Amortissement cumulé au début de l'exercice	177 252 402 \$	157 246 151 \$
Charges d'amortissement	20 545 783	20 006 251
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	197 798 185 \$	177 252 402 \$
Valeur comptable nette (VCN)	604 723 938 \$	614 462 215 \$

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2018

10. 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 SVN B afin de faciliter l'achèvement de l'élargissement à quatre voies et de la réfection des tronçons existants de la route 1. La SVN B a retenu les services de la RIGP 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 SVN B 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 SVN B et font maintenant partie du projet.

Les ententes du projet ont été signées avec Dexter Developer General Partnership, le 31 mars 2010, pour un coût maximal garanti de 580 278 703 \$. En décembre 2010, la SVN B 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 15 décembre 2012, sept mois avant le délai prévu.

Depuis le 15 décembre 2012, 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>2018</u>	<u>2017</u>
Solde au début de l'exercice	654 359 265 \$	636 669 454 \$
Ajouts durant l'exercice	9 198 455	17 689 811
Solde à la fin de l'exercice	<u>663 557 720 \$</u>	<u>654 359 265 \$</u>
Amortissement cumulé au début de l'exercice	83 127 425 \$	63 033 818 \$
Charges d'amortissement	20 766 036	20 093 607
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	<u>103 893 461 \$</u>	<u>83 127 425 \$</u>
Valeur comptable nette (VCN)	<u>559 664 259 \$</u>	<u>571 231 840 \$</u>

11. Recettes

Les recettes sont composées de paiements de transfert de la province du Nouveau-Brunswick et d'autres recettes. Les autres recettes comprennent des droits de permis d'usage routier (PUR) de

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2018

11. Recettes - suite

22 900 \$ (22 700 \$ en 2017).

12. 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 B 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. Des 10 950 895 \$ (2017 – 11 532 137 \$) en paiements relatifs aux travaux d'EEG, 17 258 387 \$ (2017 – 38 116 344 \$) ont été inscrits à l'actif et 11 013 649 \$ ont été déduits (2017 – 31 540 153 \$) des charges payées d'avance pour de futurs travaux de remise en état. Ces opérations ont engendré des charges d'exploitation et d'entretien de 4 706 157 \$ (2017 – 4 955 946 \$). Une ventilation des paiements estimatifs futurs se trouve à la note 13 (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 B 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 en état des tronçons achevés de la route transcanadienne. Le paiement au titre des travaux d'EER s'élève à 23 617 415 \$ (22 870 216 \$ en 2017). De cette somme, 10 807 506 \$ (10 773 774 \$ en 2017) ont été inscrits à l'actif et 6 230 977 \$ (5 725 652 \$ en 2017) ont été inscrits comme charges payées d'avance pour de futurs travaux de remise en état. Ces opérations ont engendré des charges d'exploitation et d'entretien de 6 578 932 \$ (2017 – 6 370 790 \$). Une ventilation des paiements estimatifs futurs se trouve à la note 13 (Obligations contractuelles et engagements).

En vertu de l'entente relative à l'exploitation, à l'entretien et à la remise en état (EER) au titre du projet de porte d'entrée de la route 1, la SVN B est tenue depuis le 1^{er} juin 2011 d'effectuer des paiements à date fixe pour les travaux d'EER de ce projet. Des 22 138 869 \$ (2017 – 21 420 847 \$) en paiements relatifs aux travaux d'EER, 9 198 455 \$ (2017 – 17 689 811 \$) ont été inscrits à l'actif. Le montant constaté pour les travaux de remise en état a diminué de 5 052 401 \$ (augmentation de 3 901 147 \$ en 2017). Ces opérations ont engendré des charges d'exploitation et d'entretien de 7 888 013 \$ (2017 – 7 632 183 \$). Une ventilation des paiements estimatifs futurs se trouve à la note 13 (Obligations contractuelles et engagements).

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2018

12. Charges – suite

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Route Fredericton-Moncton		
Entretien normal	4 706 157 \$	4 955 946 \$
Capital/Travaux de remise en état	17 258 387	38 116 344
Inscription à l'actif/Ajustement de période	(11 013 649)	(31 540 153)
Paielement total relatif aux travaux d'EEG	<u>10 950 895 \$</u>	<u>11 532 137 \$</u>
Route transcanadienne		
Entretien normal	6 578 932 \$	6 370 790 \$
Capital/Travaux de remise en état	10 807 506	10 773 774
Inscription à l'actif/Ajustement de période	6 230 977	5 725 652
Paielement total relatif aux travaux d'EER	<u>23 617 415 \$</u>	<u>22 870 216 \$</u>
Porte d'entrée de la route 1		
Entretien normal	7 888 013 \$	7 632 183 \$
Capital/Travaux de remise en état	9 198 455	17 689 811
Inscription à l'actif/Ajustement de période	5 052 401	(3 901 147)
Paielement total relatif aux travaux d'EER	<u>22 138 869 \$</u>	<u>21 420 847 \$</u>

13. Obligations contractuelles et engagements

La SVNB a conclu une entente de 30 ans portant sur les travaux d'EEG de la route Fredericton-Moncton avec la Maritime Road Development, laquelle comprend des rajustements pour tenir compte de l'inflation et d'autres éléments conformément aux dispositions de l'entente. Dans le cadre de cette entente, un prix fixe pour les travaux d'EEG a été établi pour une période de 20 ans qui a pris fin le 22 janvier 2018. Le paiement pour les travaux d'EEG a fait l'objet d'une négociation avec l'exploitant pour les dix dernières années et a donné lieu à des décisions du groupe d'arbitrage (voir la note 15).

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 porte d'entrée de la route 1. 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.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2018

13. Obligations contractuelles et engagements - suite

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

<u>(millions de dollars)</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>
Route					
Fredericton-Moncton	10,8 \$	11,0 \$	26,6 \$	14,1 \$	16,0 \$
Route transcanadienne	24,1 \$	24,4 \$	25,0 \$	25,6 \$	26,1 \$
Porte d'entrée de la route 1	22,6 \$	23,0 \$	23,4 \$	23,9 \$	24,8 \$

14. Passif éventuel

L'entente portant sur les travaux d'EEG de la route Fredericton-Moncton obligeait les parties à négocier un prix fixe au vingtième anniversaire, soit le 22 janvier 2018, pour les dix dernières années par le biais d'un processus de renouvellement entrepris au cours de l'exercice financier 2017-2018. Ce processus a donné lieu à des événements postérieurs et à des questions juridiques qui font l'objet de la note 15.

La SVN B a fait l'objet d'un litige dans le cours de ses activités. La direction n'est pas en mesure de déterminer la probabilité qu'elle obtienne gain de cause. Elle n'a donc pas comptabilisé de provision pour pertes dans les états financiers.

15. Événements postérieurs

Dans le cadre de l'entente de 30 ans portant sur les travaux d'EEG de la route Fredericton-Moncton avec MRDC Operations Corporation, les parties ont établi un prix fixe pour ces travaux pour une période de 20 ans qui a pris fin le 22 janvier 2018. L'arbitrage officiel a commencé pendant l'exercice financier 2018-2019 et les décisions d'arbitrage ont été rendues le 15 juillet 2020 et le 18 septembre 2020. La décision de juillet incluait un barème de prix fixe pour les dix dernières années avec des paiements rétroactifs d'environ 11 millions de dollars comme l'indiquent les engagements pour 2020-2021. La décision de septembre a donné lieu à l'allocation de coûts nets supplémentaires de 4,4 millions de dollars figurant dans les engagements de 2020-2021, et comprenait des rajustements au barème de prix fixe établi dans la décision de juillet pour les dix dernières années. La Société a fait appel de la sentence finale du 15 juillet 2020 et les ordonnances de septembre font l'objet d'un examen juridique.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2018

16. Opérations entre apparentés

La SVN B dépend financièrement de la province du Nouveau-Brunswick. Durant l'exercice financier, la SVN B a obtenu une subvention de 93,9 millions de dollars (2017 – 95,5 millions de dollars) de la province.

La SVN B 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. Une allocation de salaire s'élevant à 298 104 \$ (296 774 \$ en 2017) pour le soutien en personnel, basée sur le coût historique, est incluse dans les dépenses administratives. D'autres services comme les services financiers, les ressources humaines et les technologies de l'information sont fournis gratuitement par la province du Nouveau-Brunswick. Aucun montant n'est constaté dans les états financiers pour ces services.

La SVN B n'a pas de compte bancaire distinct. La somme à recevoir de la province du Nouveau-Brunswick passe de la province du Nouveau-Brunswick à la SVN B pour financer les obligations de la SVN B envers la New Brunswick (F-M) Project Company Inc.. Au 31 mars 2018, le solde de la somme à recevoir de la province du Nouveau-Brunswick s'établissait à 564 millions de dollars (604,1 millions de dollars en 2017). Aucune modalité fixe de remboursement n'est associée à ce solde.

La SVN B est également associée à la New Brunswick (F-M) Project Company Inc. en tant que membre de la compagnie en vertu de la Loi sur les compagnies et conformément à l'entente conclue avec la compagnie aux fins de l'exploitation, de la gestion, de l'entretien et de la remise en état de la route à quatre voies entre Longs Creek et Moncton. La note 13 décrit l'obligation contractuelle de la SVN B à l'égard de la compagnie. Les charges qui figurent dans les états financiers relativement aux paiements versés à la compagnie sont indiquées dans la note 12. Par ailleurs, la SVN B a une obligation découlant du contrat de location-acquisition à l'égard de la compagnie. L'information sur cette obligation, y compris le solde, les modalités et les versements, est présentée dans la note 5.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
ANNEXE A – Rapprochement des prévisions budgétaires pour 2017-18

	Budget de 2018 selon le plan d'affaires de la SVN (compte ordinaire)¹	Éléments de rapproche- ment	2018 Budget
RECETTES			
Province du Nouveau-Brunswick	19 983 100 \$	73 712 400 \$	93 695 500 \$
Autres	-	-	-
	19 983 100 \$	73 712 400 \$	93 695 500 \$
CHARGES			
Route Fredericton-Moncton			
Dépenses administratives de New Brunswick (F-M) Project Company Inc.	160 000 \$	- \$	160 000 \$
Exploitation et entretien	4 949 100	(129 100)	4 820 000
Dépenses administratives et d'exploitation	297 800	-	297 800
Charges d'amortissement	-	22 807 500 ²	23 807 500
Charges d'intérêt	-	36 288 891 ³	36 288 891
Route transcanadienne			
Dépenses administratives de Trans-Canada Highway Project Co. Ltd.	127 400	-	127 400
Exploitation et entretien	6 522 500	-	6 522 500
Charges d'amortissement	-	20 545 783 ²	20 545 783
Porte d'entrée de la route 1			
Dépenses administratives de la Route 1 Gateway Project Company Ltd	125 500	-	125 500
Exploitation et entretien	7 800 800	-	7 800 800
Charges d'amortissement	-	20 766 036 ²	20 766 036
	19 983 100 \$	101 279 110 \$	121 262 210 \$
(DÉFICIT) ANNUEL	- \$	(27 566 710) \$	(27 556 710) \$

¹ Le plan d'affaires est approuvé par le conseil d'administration.

² L'amortissement est prévu sous Gouvernement général dans le budget principal.

³ L'intérêt est inscrit sous Service de la dette publique dans le budget principal.