Société de voirie du Nouveau-Brunswick

Rapport annuel 2018-2019

New Nouveau Brunswick

Société de voirie du Nouveau-Brunswick
RAPPORT ANNUEL 2018-2019

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

www.gnb.ca

ISBN 978-1-4605-3467-0 (version imprimée bilingue)
ISBN (Web) 978-1-4605-3469-4 (PDF : version en ligne française)

11619 | 2024.07 | Imprimé au Nouveau-Brunswick

LETTRES D'ACCOMPAGNEMENT

Du ministre à la lieutenante-gouverneure

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

Madame la Lieutenante-Gouverneure,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick pour l'exercice financier du 1er avril 2018 au 31 mars 2019.

Le tout respectueusement soumis,

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 1er avril 2018 au 31 mars 2019.

Le tout respectueusement soumis,

Serge Gagnon, ing.
Président et chef de la direction

TABLE DES MATIÈRES

Historique et objectifs 1

Sommaire des activité 3

États 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 1er 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 1er 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'EEG. Parmi les autres obligations satisfaites conformément à l'entente, mentionnons la vérification des travaux d'EEG de la MRDC; l'examen des normes d'EEG; 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'EEG 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'EEG 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 2019, le conseil d'administration se composait des personnes suivantes :

- L'honorable Bill Oliver, ministre des Transports et de l'Infrastructure, président
- L'honorable Ernie L. Steeves, ministre des Finances, vice-présidente
- Tony K. Desjardins, président
- Kelly Cain, sous-ministre des Transports et de l'Infrastructure
- Cheryl Hansen, sous-ministre des Finances
- Mark Gaudet, sous-ministre adjoint des Transports et de l'Infrastructure
- Leonard Lee-White, sous-ministre adjoint des Finances

AUDITOR GENERAL OF NEW BRUNSWICK | VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK

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 2019, 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 2019, 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 états financiers

Mes objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant 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 influer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, 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 états 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 événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation. Si je conclue 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 états 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 événements 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 états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécie si les états financiers représentent les opérations et événements 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

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

Fredericton (Nouveau-Brunswick)
2 décembre 2020

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

31 MARS 2019

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

	2019	2018
ACTIF FINANCIER		
Somme à recevoir de la province du Nouveau-Brunswick	521 199 335 $	564 047 164 $
Comptes débiteurs	4 690	26 626
	521 204 025 $	564 073 790 $
PASSIF		
Comptes créditeurs et charges constatées	4 423 771 $	4 085 264 $
Intérêts courus à payer	48 617 861	52 506 509
Travaux de remise en état – montant constaté (note 7)	10 332 412	17 433 840
Autres sommes détenues en fiducie	120 000	120 000
Obligations découlant du contrat de location-acquisition (note 5)	468 101 462	507 409 214
	531 595 506 $	581 554 827 $
DETTE NETTE	(10 391 481) $	(17 481 037) $
ACTIF NON FINANCIER		
Travaux de remise en état payés d'avance (note 6)	89 305 759 $	99 618 840 $
Charges payées d'avance	59 065	47 193
Route Fredericton-Moncton (note 8)	685 129 993	709 368 555
Route transcanadienne (note 9)	616 903 149	604 723 938
Projet de porte d'entrée de la route 1 (note 10)	545 939 144	559 664 259
	1 937 337 110 $	1 973 422 785 $
EXCÉDENT ACCUMULÉ	1 926 945 629 $	1 955 941 748 $

Passif éventuel – Voir la note 14
Obligations contractuelles et engagements – Voir la note 13
Événements postérieurs – Voir la note 16

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

	2019		2018
	Budget	**Réel**	**Réel**
RECETTES (note 11)			
Province du Nouveau-Brunswick	92 829 600 $	92 078 611 $	93 910 034 $
Autres	-	59 100	22 900
	92 829 600 $	92 137 711 $	93 932 934 $
CHARGES			
Route Fredericton-Moncton			
Dépenses administratives de New Brunswick (F-M) Project Company Inc.	160 000 $	160 017 $	155 310 $
Exploitation et entretien (note 12)	4 956 000	4 646 479	4 706 163
Dépenses administratives et d'exploitation	140 800	158 677	184 389
Dépenses de renouvellement du PRFM (note 14)	363 600	392 042	328 179
Charges d'amortissement (note 8)	24 238 700	24 238 562	23 807 500
Charges d'intérêt	33 661 100	33 661 065	36 288 891
Route transcanadienne			
Dépenses administratives de Trans-Canada Highway Project Co. Ltd.	127 400	135 559	116 181
Exploitation et entretien (note 12)	6 717 700	6 704 074	6 578 933
Charges d'amortissement (note 9)	21 647 000	21 662 001	20 545 783
Porte d'entrée de la route 1			
Dépenses administratives de Route 1 Gateway Project Company Ltd	124 800	135 203	152 796
Exploitation et entretien (note 12)	8 054 700	8 058 178	7 888 013
Charges d'amortissement (note 10)	21 165 500	21 181 973	20 766 036
	121 357 300 $	121 133 830 $	121 518 174 $
(DÉFICIT) ANNUEL	(28 527 700) $	(28 996 119) $	(27 585 240) $

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

	2019		2018
	Budget	**Réel**	**Réel**
DETTE NETTE – DÉBUT DE L'EXERCICE	(17 231 595) $	(17 481 037) $	(22 587 680)$
CHANGEMENTS DURANT L'EXERCICE			
(Déficit) annuel	(28 527 700) $	(28 996 119) $	(27 585 240)$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(40 980 100)	(41 298 070)	(37 264 348)
Amortissement des immobilisations corporelles	67 082 536	67 082 536	65 119 319
Travaux de remise en état payés d'avance - variation	9 490 000	10 313 081	4 782 672
Variation nette des charges payées d'avance	0	(11 872)	54 240
CHANGEMENT DE LA DETTE NETTE	7 064 736 $	7 089 556 $	5 106 643 $
DETTE NETTE – FIN DE L'EXERCICE	(10 166 859) $	(10 391 481) $	(17 481 037)$

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

	2019	2018
EXCÉDENT ACCUMULÉ, DÉBUT DE L'EXERCICE	1 955 941 748 $	1 983 526 988 $
(DÉFICIT) ANNUEL DES RECETTES SUR LES CHARGES	(28 996 119)	(27 585 240)
EXCÉDENT ACCUMULÉ, FIN DE L'EXERCICE	1 926 945 629 $	1 955 941 748 $

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

	2019	2018
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES LIÉES AUX ACTIVITÉS SUIVANTES		
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Déficit annuel	(28 996 119) $	(27 585 240) $
Ajout : Éléments hors trésorerie		
Amortissement des immobilisations	67 082 536	65 119 319
	38 086 417 $	37 534 079 $
VARIATIONS DES SOLDES DU FONDS DE ROULEMENT HORS TRÉSORERIE		
Comptes débiteurs	21 936 $	(16 387) $
Comptes créditeurs	338 507	(29 373)
Intérêts courus à payer	(3 888 648)	(3 650 877)
Travaux de remise en état – montant constaté	(7 101 428)	(5 052 401)
Charges payées d'avance	(11 872)	54 240
Travaux de remise en état payés d'avance	10 313 081	4 782 672
	(328 424) $	(3 912 126) $
TRANSACTIONS LIÉES AUX IMMOBILISATIONS		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(41 298 070) $	(37 264 348) $
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Paiement au titre de contrat de location-acquisition	(39 307 752) $	(36 446 242) $
Diminution des espèces et quasi-espèces	**(42 847 829) $**	**(40 088 637) $**
Espèces et quasi-espèces, début de l'exercice	564 047 164 $	604 135 801 $
Les espèces et les quasi-espèces sont représentées par:		
Sommes à recevoir de la province du Nouveau-Brunswick	521 199 335 $	564 047 164 $
Information supplémentaire :		
Intérêt payé[1]	37 549 713 $	39 939 768 $

[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 33,66 millions de dollars (36,30 millions de dollars en 2018) de l'état des résultats et la variation des intérêts à payer de 3,89 millions de dollars (3,65 millions de dollars en 2018).

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

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 consolidés 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 1er avril 2018, la Société a adopté le chapitre SP 3430 – Opérations de restructuration des normes comptables pour le secteur public. Aucune reconnaissance ou divulgation supplémentaire n'a été nécessaire en raison de cette norme.

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

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 SVNB, 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, et 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, et 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 SVNB 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.

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 SVNB 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.

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 2019, l'exposition maximale de la Société à un risque de crédit correspondait au solde des comptes débiteurs, soit 4 690 $. 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 le futur 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, comme l'explique la note 5.

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 1er 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 2019 était de 468,1 millions de dollars (507,4 millions de dollars en 2018). Selon les ententes, la SVNB sera tenue

5. Engagement – contrat de location-acquisition - suite

de verser le montant total futur du contrat de location-acquisition, qui est d'environ 668,8 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 :

Exercice financier	(millions)
2019 – 2020	77,1 $
2020 – 2021	77,4 $
2021 – 2022	77,9 $
2022 – 2023	78,2 $
2023 – 2024	78,5 $

6. Travaux de remise en état payés d'avance

	2019	2018
Route Fredericton-Moncton		
Solde au début de l'exercice	1 502 985 $	12 516 634 $
Augmentations (diminutions) durant l'exercice	6 165 549	(11 013 649)
Solde à la fin de l'exercice	7 668 534 $	1 502 985 $
Route transcanadienne		
Solde au début de l'exercice	98 115 855 $	91 884 878 $
Augmentations (diminutions) durant l'exercice	(16 478 630)	6 230 977
Solde à la fin de l'exercice	81 637 225 $	98 115 855 $
Solde des travaux de remise en état payés d'avance, fin de l'exercice	89 305 759 $	99 618 840 $

7. Travaux de remise en état – montant constaté

	2019	2018
Porte d'entrée de la route 1		
Solde au début de l'exercice	17 433 840 $	22 486 241 $
Ajouts (diminutions) durant l'exercice	(7 101 428)	(5 052 401)
Solde à la fin de l'exercice	10 332 412 $	17 433 840 $
Total des travaux de remise en état-montant constaté, fin de l'exercice	10 332 412 $	17 433 840 $

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 1er mars 2000, l'entente a été modifiée pour éliminer le péage sur l'autoroute.

Des garanties hypothécaires sont tenues par les créditeurs 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 SVNB 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 SVNB. En vigueur le 1er 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 SVNB 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 SVNB. La SVNB 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 SVNB 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.

	2019	2018
Solde au début de l'exercice	1 027 050 569 $	1 009 792 182 $
Ajouts durant l'exercice	0	17 258 387
Solde à la fin de l'exercice	1 027 050 569 $	1 027 050 569 $
Amortissement cumulé au début de l'exercice	317 682 014 $	293 874 514 $
Charges d'amortissement	24 238 562	23 807 500
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	341 920 576 $	317 682 014 $
Valeur comptable nette (VCN)	685 129 993 $	709 368 555 $

9. 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 de la province 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.

	2019	2018
Solde au début de l'exercice	802 522 123 $	791 714 617 $
Ajouts durant l'exercice	33 841 212	10 807 506
Solde à la fin de l'exercice	836 363 335 $	802 522 123 $
Amortissement cumulé au début de l'exercice	197 798 185 $	177 252 402 $
Charges d'amortissement	21 662 001	20 545 783
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	219 460 186 $	197 798 185 $
Valeur comptable nette (VCN)	616 903 149 $	604 723 938 $

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 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 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 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.

	2019	2018
Solde au début de l'exercice	663 557 720 $	654 359 265 $
Ajouts durant l'exercice	7 456 858	9 198 455
Solde à la fin de l'exercice	671 014 578 $	663 557 720 $
Amortissement cumulé au début de l'exercice	103 893 461 $	83 127 425 $
Charges d'amortissement	21 181 973	20 766 036
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	125 075 434 $	103 893 461 $
Valeur comptable nette (VCN)	545 939 144 $	559 664 259 $

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

11. Recettes - suite

59 100 $ (22 900 $ en 2018).

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 SVNB 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 (voir ci-dessous). 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 1er mars 2013. Dans le cadre d'une entente de 30 ans portant sur les travaux d'exploitation, d'entretien et de gestion (EEG) de la route Fredericton-Moncton avec MRDC Operations Corporation, un prix fixe pour les 20 premières années de l'entente avait été établi et le prix de ces travaux d'EEG pour les 20 premières années a pris fin le 22 janvier 2018. Au cours de l'exercise financier 2017-2018, le processus de renouvellement du prix fixe s'est amorcé et a abouti à un arbitrage officiel qui a commencé pendant l'exercice 2018-2019 (voir la note 14 – Passif éventuel et la note 16 Événements postérieurs). En vertu de l'entente, le prix pour les travaux d'EEG pour la dernière année (2017) demeurera en vigueur jusqu' à l'établissement d'un prix fixe pour les dix dernières années.

En vertu de l'entente relative à l'exploitation, à l'entretien et à la remise en état de la route transcanadienne, la SVNB est tenue depuis le 1er 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 (voir ci-dessous). 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 SVNB est tenue depuis le 1er juin 2011 d'effectuer des paiements à date fixe pour les travaux d'EER de ce projet (voir ci-dessous). Une ventilation des paiements estimatifs futurs se trouve à la note 13 (Obligations contractuelles et engagements).

12. Charges – suite

	2019	2018
Route Fredericton-Moncton		
Entretien normal	4 646 479 $	4 706 157 $
Capital/Travaux de remise en état	0	17 258 387
Inscription à l'actif/Ajustement de période	6 165 548	(11 013 649)
Paiement total relatif aux travaux d'EEG	10 812 027 $	10 950 895 $
Route transcanadienne		
Entretien normal	6 704 074 $	6 578 932 $
Capital/Travaux de remise en état	33 841 212	10 807 506
Inscription à l'actif/Ajustement de période	(16 478 630)	6 230 977
Paiement total relatif aux travaux d'EER	24 066 656 $	23 617 415 $
Porte d'entrée de la route 1		
Entretien normal	8 058 178 $	7 888 013 $
Capital/Travaux de remise en état	7 456 858	9 198 455
Inscription à l'actif/Ajustement de période	7 101 428	5 052 401
Paiement total relatif aux travaux d'EER	22 616 464 $	22 138 869 $

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 16).

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.

13. Obligations contractuelles et engagements - suite

Les paiements prévus pour les travaux d'EEG et d'EER en dollars de 2018-2019 pour chaque entente sont les suivants :

(millions de dollars)	2020	2021	2022	2023	2023
Route Fredericton-Moncton	11,0 $	26,6 $	14,1 $	16,0 $	61,1 $
Route transcanadienne	24,4 $	25,0 $	25,6 $	26,1 $	26,7 $
Porte d'entrée de la route 1	23,0 $	23,4 $	23,9 $	24,8 $	25,0 $

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 16.

La SVNB 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. Opérations entre apparentés

La SVNB dépend financièrement de la province du Nouveau-Brunswick. Durant l'exercice financier, la SVNB a obtenu une subvention de 92,1 millions de dollars (2018 – 93,9 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. Une allocation de salaire s'élevant à 349 696 $ (298 104 $ en 2018) 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 SVNB 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 SVNB pour financer les obligations de la SVNB envers la New Brunswick (F-M) Project Company Inc.. Au 31 mars 2019, le solde de la somme à recevoir de la province du Nouveau-Brunswick s'établissait à 521,2 millions de dollars (564,0 millions de dollars en 2018). Aucune modalité fixe de remboursement n'est associée à ce solde.

15. Opérations entre apparentés - suite

La SVNB 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 SVNB 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 SVNB 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.

16. 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.