
Société de voirie du Nouveau-Brunswick

Rapport annuel 2020-2021

Société de voirie du Nouveau-Brunswick

RAPPORT ANNUEL 2020-2021

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

www.gnb.ca

ISBN 978-1-4605-3473-1 (version imprimée bilingue)
ISBN (Web) 978-1-4605-3475-5 (PDF : version en ligne française)

11619 | 2024.07 | Imprimé au Nouveau-Brunswick

LETTRES D'ACCOMPAGNEMENT

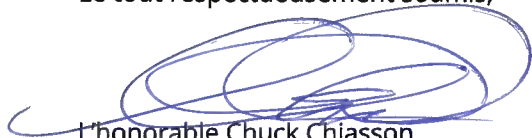
Du ministre à la lieutenant-gouverneure

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 2020 au 31 mars 2021.

Le tout respectueusement soumis,



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

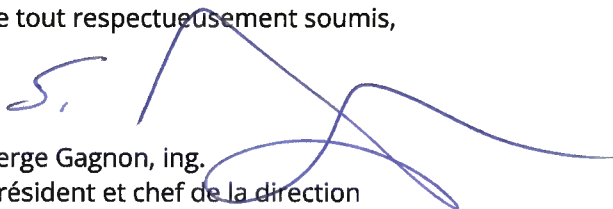
Du président et directeur général au ministre

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 1^{er} avril 2020 au 31 mars 2021.

Le tout respectueusement soumis,



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 2021, le conseil d'administration se composait des personnes suivantes :

- L'honorable Jill Green, ministre des Transports et de l'Infrastructure, président
- L'honorable Ernie L. Steeves, ministre des Finances, vice-présidente
- Tony K. Desjardins, président
- John Logan, sous-ministre des Transports et de l'Infrastructure
- Cheryl Hansen, sous-ministre des Finances

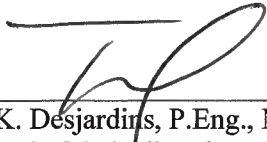
SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Rapport de la direction

La préparation de l'information financière fait partie intégrante des responsabilités de la direction. La responsabilité des états financiers ci-joints incombe à la direction de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick (SVNB). Cette responsabilité comprend la sélection des conventions comptables appropriées ainsi que le fait de rendre des jugements et réaliser des estimations qui respectent les normes comptables canadiennes pour le secteur public (NCSP).

La SVNB a un système comptable et des contrôles connexes destinés à fournir à la direction et au conseil d'administration l'assurance raisonnable que les opérations sont exécutées et consignées conformément à ce qui est autorisé, que les actifs sont adéquatement protégés et comptabilisés, et que les registres financiers offrent la fiabilité voulue pour préparer les états financiers selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Le conseil d'administration de la SVNB est chargé de s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et d'examiner et d'approuver les états financiers. Les membres du conseil d'administration examinent les états financiers, recommandent leur approbation et rencontrent périodiquement la direction et les vérificateurs externes pour discuter des contrôles internes et d'autres questions financières.



Tony K. Desjardins, P.Eng., MBA
Chef de la direction



Makenzie Harris, CPA
Gérante des Sociétés de la Couronne et
services ministériels

Fredericton, Nouveau-Brunswick (Canada)
Le 27 avril 2023



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

Rapport sur l'audit des états financiers consolidés

Opinion

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick (la « Société »), qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 mars 2021, et les états consolidés des opérations, de l'évolution de la dette nette et de l'évolution de l'excédent accumulé, et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes afférentes aux états financiers consolidés, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À mon avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de la Société au 31 mars 2021, ainsi que des résultats consolidés de ses opérations, de l'évolution de sa dette nette et de l'évolution de son excédent accumulé, 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 consolidés » de mon rapport. Je suis indépendante de la Société conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à mon audit des états financiers consolidés au Canada et je me suis acquittée des autres responsabilités déontologiques qui m'incombent selon ces règles. J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

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

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

Lors de la préparation des états financiers consolidés, 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 consolidés

Mes objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés 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,

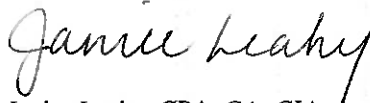
individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

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 consolidés 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 je réunis 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'acquies 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 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 états financiers consolidés 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 consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécie si les états financiers consolidés 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 mon audit.

La vérificatrice générale adjointe,



Janice Leahy, CPA, CA, CIA

Fredericton, Nouveau-Brunswick, Canada

Le 27 avril 2023

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

31 MARS 2021

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

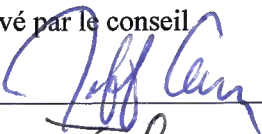
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
<u>ACTIFS FINANCIERS</u>		
Somme à recevoir de la Province du Nouveau-Brunswick	424 504 108 \$	475 592 628 \$
Comptes débiteurs	<u>2</u>	<u>4 690</u>
	424 504 110 \$	475,597,318 \$
<u>PASSIFS</u>		
Comptes créditeurs et charges à payer	4 578 432 \$	5 158 184 \$
Intérêts courus à payer	40 066 407	44 475 956
Travaux de remise en état – montant constaté (note 7)	4 485 415	13 132 972
Autres sommes détenues en fiducie	120 000	120 000
Obligations découlant du contrat de location-acquisition (note 5)	<u>380 753 932</u>	<u>425 976 479</u>
	430 004 186 \$	488 863 591 \$
<u>DETTE NETTE</u>	<u>(5 500 076) \$</u>	<u>(13 266 273) \$</u>
<u>ACTIFS NON FINANCIERS</u>		
Travaux de remise en état payés d'avance (note 6)	64 799 821 \$	72 183 296 \$
Charges payées d'avance	1 215 243	133 299
Route Fredericton-Moncton (note 8)	657 516 493	672 792 153
Route transcanadienne (note 9)	621 757 408	620 791 886
Projet de porte d'entrée de la route 1 (note 10)	<u>525 868 311</u>	<u>541 720 353</u>
	1 871 157 276 \$	1 907 620 987 \$
<u>EXCÉDENT ACCUMULÉ</u>	<u>1 865 657 200 \$</u>	<u>1 894 354 714 \$</u>

Obligations contractuelles et engagements – Voir la note 13

Passifs éventuels – 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 OPÉRATIONS
POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

	2021		2020
	Budget (note 3)	Réel	Réel
RECETTES (note 11)			
Province du Nouveau-Brunswick	87 829 500 \$	104 136 331 \$	90 008 578 \$
Autres	-	100 292	98 453
	<u>87 829 500 \$</u>	<u>104 236 623 \$</u>	<u>90 107 031 \$</u>
CHARGES			
Route Fredericton-Moncton			
Dépenses administratives de New Brunswick (F-M)			
Project Company Inc.	160 000 \$	164 051 \$	163 443 \$
Exploitations et entretien (note 12)	14 050 000	16 750 212	6 415 193
Dépenses administratives et d'exploitation	162 300	208 759	170 960
Dépenses de renouvellement du PRFM	125 000	263 391	323 145
Charges d'amortissement (note 8)	24 350 000	25 092 736	24 543 096
Charges d'intérêt	27 817 100	27 817 119	30 840 348
Route transcanadienne			
Dépenses administratives de Trans-Canada Highway			
Project Co. Ltd.	166 100	147 878	132 523
Exploitations et entretien (note 12)	6 947 800	6 981 221	6 803 344
Charges d'amortissement (note 9)	24 488 700	24 498 307	23 184 871
Porte d'entrée de la route 1			
Dépenses administratives de Route 1 Gateway Project			
Company Ltd	162 900	157 900	127 139
Exploitations et entretien (note 12)	8 327 700	8 440 707	8 185 757
Charges d'amortissement (note 10)	22 409 900	22 411 856	21 808 127
	<u>129 167 500 \$</u>	<u>132 934 137 \$</u>	<u>122 697 946 \$</u>
(DÉFICIT) ANNUEL	<u>(41 338 000) \$</u>	<u>(28 697 514) \$</u>	<u>(32 590 915) \$</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

	2021		2020
	Budget (note 3)	Réel	Réel
DETTE NETTE – DÉBUT DE L'EXERCICE	<u>(13 266 273)\$</u>	<u>(13 266 273)\$</u>	<u>(10 391 481)\$</u>
CHANGEMENTS DURANT L'EXERCICE			
(Déficit) annuel	(41 338 000)\$	(28 697 514)\$	(32 590 915)\$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(36 036 300)	(41 840 719)	(56 868 200)
Amortissement des immobilisations corporelles	71 248 600	72 002 899	69 536 094
Travaux de remise en état payés d'avance	7 304 200	7 383 475	17 122 463
Variation nette des charges payées d'avance	-	(1 081 944)	(74 234)
CHANGEMENT DE LA DETTE NETTE	<u>1 178 500 \$</u>	<u>7 766 197 \$</u>	<u>(2 874 792)\$</u>
DETTE NETTE – FIN DE L'EXERCICE	<u>(12 087 773)\$</u>	<u>(5 500 076)\$</u>	<u>(13 266 273)\$</u>

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

	2021	2020
EXCÉDENT ACCUMULÉ, DÉBUT DE L'EXERCICE	<u>1 894 354 714 \$</u>	<u>1 926 945 629 \$</u>
(DÉFICIT) ANNUEL	(28 697 514)	(32 590 915)
EXCÉDENT ACCUMULÉ, FIN DE L'EXERCICE	<u>1 865 657 200 \$</u>	<u>1 894 354 714 \$</u>

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

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE
AU 31 MARS 2021

	2021	2020
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES GÉNÉRÉS PAR (UTILISÉS POUR)		
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Déficit annuel	(28 697 514) \$	(32 590 915) \$
Ajout : Éléments hors trésorerie		
Amortissement des immobilisations	72 002 899	69 536 094
	43 305 385 \$	36 945 179 \$
VARIATIONS DES SOLDES DE FONDS DE ROULEMENT HORS TRÉSORERIE		
Comptes débiteurs	4 688 \$	- \$
Comptes créditeurs et passif cumulé	(579 752)	734 413
Intérêts courus à payer	(4 409 549)	(4 141 905)
Travaux de remise en état – montant cumulé	(8 647 557)	2 800 560
Charges payées d'avance	(1 081 944)	(74 234)
Travaux de remise en état payés d'avance	7 383 475	17 122 463
	(7 330 639) \$	16 441 297 \$
TRANSACTIONS LIÉES AUX IMMOBILISATIONS		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(41 840 719) \$	(56 868 200) \$
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Paieement au titre de contrat de location-acquisition	(45 222 547) \$	(42 124 983) \$
Diminution des espèces et quasi-espèces	(51 088 520) \$	(45 606 707) \$
Espèces et quasi-espèces, début de l'exercice	475 592 628 \$	521 199 335 \$
Les espèces et les quasi-espèces sont représentées par:		
Sommes à recevoir de la Province du Nouveau-Brunswick	424 504 108 \$	475 592 628 \$
Information supplémentaire :		
Intérêt payé ¹	32 226 668 \$	34 982 253 \$

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 27,82 millions de dollars (30,84 millions de dollars en 2020) de l'état des résultats et la variation des intérêts à payer de 4,41 millions de dollars (4,14 millions de dollars en 2020).

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 2021

1. Société de voirie du Nouveau-Brunswick

La Société de voirie du Nouveau-Brunswick (SVNB) (la Société) 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 de la Route Fredericton-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 continu 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.

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 pour offrir les services gouvernementaux. Ils peuvent être consommés au cours des activités habituelles et ils ne doivent pas être revendus.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2021

2. Résumé des principales conventions comptables – suite

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, 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 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 2021

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 consolidés ont été établis à partir des estimations approuvées par le conseil d'administration de la Société.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2021

4. Gestion des risques

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

a) Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à l'une de ses obligations et amène de ce fait l'autre partie à subir une perte financière. Les soldes des comptes débiteurs dus par des entités liées à la Société sont réputés à 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 2021, l'exposition maximale de la Société à un risque de crédit correspondait au solde des comptes débiteurs, soit 2 \$. 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, alors 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 2021 était de 380,8 millions de dollars (426,0 millions de dollars en 2020). Selon les ententes, la SVN B sera tenue

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2021

5. Engagement – contrat de location-acquisition – suite

de verser le montant total futur du contrat de location-acquisition, qui est d'environ 513,1 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>
2021 – 2022	77,9 \$
2022 – 2023	78,2 \$
2023 – 2024	78,5 \$
2024 – 2025	79,1 \$
2025 – 2026	75,8 \$

6. Travaux de remise en état payés d'avance

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Route Fredericton-Moncton		
Solde au début de l'exercice	- \$	7 668 534 \$
Augmentations (diminutions) durant l'exercice	-	(7 668 534)
Solde à la fin de l'exercice	- \$	- \$
Route transcanadienne		
Solde au début de l'exercice	72 183 296 \$	81 637 225 \$
(Diminutions) durant l'exercice	(7 383 475)	(9 453 929)
Solde à la fin de l'exercice	64 799 821 \$	72 183 296 \$
Solde des travaux de remise en état payés d'avance, fin de l'exercice	64 799 821 \$	72 183 296 \$

7. Travaux de remise en état – montant accru

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Porte d'entrée de la route 1		
Solde au début de l'exercice	13 132 972 \$	10 332 412 \$
Ajouts (diminutions) durant l'exercice	(8 647 557)	2 800 560
Total des travaux de remise en état-montant accru, fin de l'exercice	4 485 415 \$	13 132 972 \$

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2021

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>2021</u>	<u>2020</u>
Solde au début de l'exercice	1 039 255 825 \$	1 027 050 569 \$
Ajouts durant l'exercice	9 817 076	12 205 256
Solde à la fin de l'exercice	1 049 072 901 \$	1 039 255 825 \$
Amortissement cumulé au début de l'exercice	366 463 672 \$	341 920 576 \$
Charges d'amortissement	25 092 736	24 543 096
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	391 556 408 \$	366 463 672 \$
Valeur comptable nette (VCN)	<u>657 516 493 \$</u>	<u>672 792 153 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2021

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 a 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>2021</u>	<u>2020</u>
Solde au début de l'exercice	863 436 943 \$	836 363 335 \$
Ajouts durant l'exercice	25 463 829	27 073 608
Solde à la fin de l'exercice	888 900 772 \$	863 436 943 \$
Amortissement cumulé au début de l'exercice	242 645 057 \$	219 460 186 \$
Charges d'amortissement	24 498 307	23 184 871
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	267 143 364 \$	242 645 057 \$
Valeur comptable nette (VCN)	<u>621 757 408 \$</u>	<u>620 791 886 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2021

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 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 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 de la route 1 ont été transférés à la SVN B et font maintenant partie des Terrains de l'installation.

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>2021</u>	<u>2020</u>
Solde au début de l'exercice	688 603 914 \$	671 014 578 \$
Ajouts durant l'exercice	6 559 814	17 589 336
Solde à la fin de l'exercice	695 163 728 \$	688 603 914 \$
Amortissement cumulé au début de l'exercice	146 883 561 \$	125 075 434 \$
Charges d'amortissement	22 411 856	21 808 127
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	169 295 417 \$	146 883 561 \$
Valeur comptable nette (VCN)	525 868 311 \$	541 720 353 \$

11. Recettes

Les recettes sont composées des transferts de la Province du Nouveau-Brunswick et d'autres sources de recettes. Les autres recettes comprennent des droits de permis d'usage routier (PUR) d'un montant de 100 292 \$ (98 453 \$ en 2020).

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 (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 1^{er} 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. L'entente EEG a obligé les parties à négocier un prix fixe pour les dix dernières années à la 20^e anniversaire, soit le 22 janvier 2018 par le biais d'un processus de renouvellement.

L'arbitrage officiel du processus de renouvellement décennal a débuté au cours de l'exercice 2018-19 et les décisions d'arbitrage ont été rendues le 15 juillet 2020 et le 18 septembre 2020. La décision de juillet comprenait un barème de prix fixe pour les 10 dernières années avec des paiements rétroactifs à MRDC Operations Corporation d'environ 11 millions de dollars. La décision de septembre a donné lieu à une indemnisation pour des coûts nets supplémentaires de 4,4 millions de dollars qui comprenait des ajustements au barème de prix fixe émis dans la décision de juillet pour les 10 dernières années. Les impacts de ces décisions sont inclus dans le tableau ci-dessous.

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 (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 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 (voir ci-dessous). 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 2021

12. Charges – suite

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Route Fredericton-Moncton		
Entretien normal	16 750 212 \$	6 415 193 \$
Capital/Travaux de remise en état	9 817 076	12 205 256
Inscription à l'actif/Ajustement de période	-	(7 668 534)
Paiement total relatif aux travaux d'EEG	26 567 288 \$	10 951 915 \$
Route transcanadienne		
Entretien normal	6 981 221 \$	6 803 344 \$
Capital/Travaux de remise en état	25 463 829	27 073 608
Inscription à l'actif/Ajustement de période	(7 383 475)	(9 453 929)
Paiement total relatif aux travaux d'EER	25 061 575 \$	24 423 023 \$
Porte d'entrée de la route 1		
Entretien normal	8 440 707 \$	8 185 757 \$
Capital/Travaux de remise en état	6 559 814	17 589 336
Inscription à l'actif/Ajustement de période	8 647 557	(2 800 560)
Paiement total relatif aux travaux d'EER	23 648 078 \$	22 974 533 \$

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.

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 2021

13. Obligations contractuelles et engagements – suite

Les paiements prévus pour les travaux d'EEG et d'EER en dollars de 2020-2021 pour chaque entente sont les suivants :

<u>(millions de dollars)</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>	<u>2024</u>	<u>2025</u>	<u>2026</u>
Route					
Fredericton-Moncton	14,5 \$	15,8 \$	59,4 \$	33,0 \$	14,8 \$
Route transcanadienne	25,2 \$	25,7 \$	26,3 \$	26,9 \$	27,5 \$
Porte d'entrée de la route 1	23,6 \$	24,1 \$	24,6 \$	25,2 \$	25,7 \$

14. Opérations entre apparentés

La SVNБ dépend financièrement de la Province du Nouveau-Brunswick. Durant l'exercice financier, la SVNБ a obtenu une subvention de 104,1 millions de dollars (2020 – 90,0 millions de dollars) de la Province.

La SVNБ 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 et Conseil du Trésor. Une allocation de salaire s'élevant à 353 453 \$ (322 773 \$ en 2020) 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 et aucun montant n'est constaté dans les états financiers pour ces services.

La SVNБ 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 SVNБ pour financer les obligations de la SVNБ envers la New Brunswick (F-M) Project Company Inc. Au 31 mars 2021, le solde de la somme à recevoir de la Province du Nouveau-Brunswick s'établissait à 424,5 millions de dollars (475,6 millions de dollars en 2020). Aucune modalité fixe de remboursement n'est associée à ce solde.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2021

14. Opérations entre apparentés – suite

La SVNБ 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 SVNБ 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 SVNБ 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.

15. Passif éventuel

La SVNБ peut faire 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 consolidés.