
Société de voirie du Nouveau-Brunswick

Rapport annuel 2021-2022

Société de voirie du Nouveau-Brunswick

RAPPORT ANNUEL 2021-2022

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

www.gnb.ca

ISBN 978-1-4605-4088-6 (version imprimée bilingue)
ISBN (Web) 978-1-4605-4090-9 (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 2021 au 31 mars 2022.

Le tout respectueusement soumis,



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

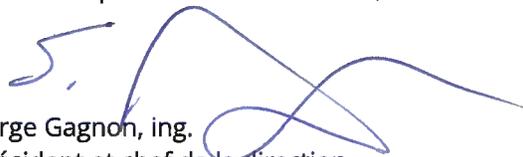
Du président et directeur général au ministre

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 2021 au 31 mars 2022.

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'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 de 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 2022, 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
- Rob Taylor, sous-ministre des Transports et de l'Infrastructure
- Cheryl Hansen, sous-ministre des Finances
- Travis Bergin, sous-ministre associé des Finances
- Leonard Lee-White

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.



Serge Gagnon, P.Eng.
Chef de la direction



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

Fredericton, Nouveau-Brunswick (Canada)
Le 14 décembre 2023

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 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 2022, et les états consolidés des opérations, de l'évolution de la dette nette et l'excédent accumulé, et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes afférentes aux états financiers consolidés, incluant un 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 2022, ainsi que des résultats consolidés de ses activités, de l'évolution de la dette nette et l'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 l'audit des états financiers consolidés 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'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, de 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 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'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 directrice exécutive de la vérification financière et TI,



Julie Weeks, CPA, CA, CISA

Fredericton, Nouveau-Brunswick, Canada

Le 14 décembre 2023

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

31 MARS 2022

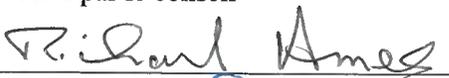
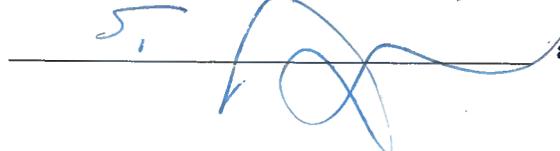
SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTAT CONSOLIDÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE
AU 31 MARS

| | <u>2022</u> | <u>2021</u> |
|---|-------------------------|-------------------------|
| <u>ACTIFS FINANCIERS</u> | | |
| Somme à recevoir de la Province du Nouveau-Brunswick | 371 331 213 \$ | 424 504 108 \$ |
| Comptes débiteurs | <u>2</u> | <u>2</u> |
| | <u>371 331 215 \$</u> | <u>424 504 110 \$</u> |
| <u>PASSIFS</u> | | |
| Comptes créditeurs et charges à payer | 5 085 532 \$ | 4 578 432 \$ |
| Intérêts courus à payer | 35 367 433 | 40 066 407 |
| Travaux de remise en état -- montant constaté (note 7) | - | 4 485 415 |
| Autres sommes détenues en fiducie | 120 000 | 120 000 |
| Obligations découlant du contrat de location-acquisition (note 5) | <u>332 130 308</u> | <u>380 753 932</u> |
| | <u>372 703 273 \$</u> | <u>430 004 186 \$</u> |
| <u>DETTE NETTE</u> | <u>(1 372 058) \$</u> | <u>(5 500 076) \$</u> |
| <u>ACTIFS NON FINANCIERS</u> | | |
| Travaux de remise en état payés d'avance (note 6) | 34 917 239 \$ | 64 799 821 \$ |
| Charges payées d'avance | 1 427 051 | 1 215 243 |
| Route Fredericton-Moncton (note 8) | 638 865 122 | 657 516 493 |
| Route transcanadienne (note 9) | 642 891 105 | 621 757 408 |
| Projet de Porte d'entrée de la route 1 (note 10) | <u>511 599 525</u> | <u>525 868 311</u> |
| | <u>1 832 700 042 \$</u> | <u>1 871 157 276 \$</u> |
| <u>EXCÉDENT ACCUMULÉ</u> | <u>1 831 372 984 \$</u> | <u>1 865 657 200 \$</u> |

Obligations contractuelles et engagements – Voir la note 13
 Passif éventuel – Voir la note 15

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

Approuvé par le conseil

 président
 administrateur

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

| | 2022 | | 2021 |
|---|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| | Budget (note 3) | Réel | Réel |
| RECETTES (note 11) | | | |
| Province du Nouveau-Brunswick | 87 829 500 \$ | 88 919 703 \$ | 104 136 331 \$ |
| Autres | - | 117 262 | 100 292 |
| | <u>87 829 500 \$</u> | <u>89 036 965 \$</u> | <u>104 236 623 \$</u> |
| CHARGES | | | |
| Route Fredericton-Moncton | | | |
| Dépenses administratives de New Brunswick (F-M) | | | |
| Project Company Inc. | 160 000 \$ | 160 000 \$ | 164 051 \$ |
| Exploitation et entretien (note 12) | 7 914 400 | 7 985 350 | 16 750 212 |
| Dépenses administratives et d'exploitation | 162 400 | 186 411 | 208 759 |
| Dépenses de renouvellement du PRFM | - | 39 149 | 263 391 |
| Charges d'amortissement (note 8) | 25 005 200 | 25 499 959 | 25 092 736 |
| Charges d'intérêt | 24 569 900 | 24 569 868 | 27 817 119 |
| Route transcanadienne | | | |
| Dépenses administratives de Trans-Canada Highway | | | |
| Project Co. Ltd. | 166 100 | 148 211 | 147 878 |
| Exploitation et entretien (note 12) | 7 121 200 | 7 013 576 | 6 981 221 |
| Charges d'amortissement (note 9) | 26 328 800 | 26 321 277 | 24 498 307 |
| Porte d'entrée de la route 1 | | | |
| Dépenses administratives de Route 1 Gateway Project | | | |
| Company Ltd | 162 900 | 167 867 | 157 900 |
| Exploitation et entretien (note 12) | 8 532 800 | 8 485 659 | 8 440 707 |
| Charges d'amortissement (note 10) | 22 409 900 | 22 788 854 | 22 411 856 |
| | <u>122 533 600 \$</u> | <u>123 366 181 \$</u> | <u>132 934 137 \$</u> |
| (DÉFICIT) ANNUEL | <u>(34 704 100) \$</u> | <u>(34 329 216) \$</u> | <u>(28 697 514) \$</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

| | 2022 | | 2021 |
|--|------------------------|----------------------|-----------------------|
| | Budget (note 3) | Réel | Réel |
| DETTE NETTE – DÉBUT DE L'EXERCICE | <u>(5 500 076)\$</u> | <u>(5 500 076)\$</u> | <u>(13 266 273)\$</u> |
| CHANGEMENTS DURANT L'EXERCICE | | | |
| (Déficit) annuel | (34 704 100)\$ | (34 329 216)\$ | (28 697 514)\$ |
| Acquisition d'immobilisations corporelles | (63 386 700) | (62 823 630) | (41 840 719) |
| Amortissement des immobilisations corporelles | 73 743 900 | 74 610 090 | 72 002 899 |
| Travaux de remise en état payés d'avance - variation | 23 347 981 | 26 882 582 | 7 383 475 |
| Variation nette des charges payées d'avance | - | (211 808) | (1 081 944) |
| CHANGEMENT DE LA DETTE NETTE | <u>(998 919)\$</u> | <u>4 128 018 \$</u> | <u>7 766 197 \$</u> |
| DETTE NETTE – FIN DE L'EXERCICE | <u>(6 498 995)\$</u> | <u>(1 372 058)\$</u> | <u>(5 500 076)\$</u> |

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

| | 2022 | 2021 |
|--|-------------------------|-------------------------|
| EXCÉDENT ACCUMULÉ, DÉBUT DE L'EXERCICE | <u>1 865 657 200 \$</u> | <u>1 984 354 714 \$</u> |
| (DÉFICIT) ANNUEL DES RECETTES SUR LES CHARGES | <u>(34 329 216)</u> | <u>(28 697 514)</u> |
| EXCÉDENT ACCUMULÉ, FIN DE L'EXERCICE | <u>1 831 327 984 \$</u> | <u>1 865 657 200 \$</u> |

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

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

| | <u>2022</u> | <u>2021</u> |
|---|------------------------|------------------------|
| ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES GÉNÉRÉES PAR (UTILISÉES DANS LE CADRE DE CES ACTIVITÉS) | | |
| ACTIVITÉS D'EXPLOITATION | | |
| Déficit annuel | (34 329 216) \$ | (28 697 514) \$ |
| Ajout : Éléments non monétaires | | |
| Amortissement des immobilisations | 74 610 090 | 72 002 899 |
| | <u>40 280 874 \$</u> | <u>43 305 385 \$</u> |
| VARIATIONS DES SOLDES DU FONDS DE ROULEMENT HORS TRÉSORERIE | | |
| Comptes débiteurs | - \$ | 4 688 \$ |
| Comptes créditeurs et à payer | 507 100 | (579 752) |
| Intérêts courus à payer | (4 698 974) | (4 409 549) |
| Travaux de remise en état – montant accumulé | (4 485 415) | (8 647 557) |
| Charges payées d'avance | (211 808) | (1 081 944) |
| Travaux de remise en état payés d'avance | 26 882 582 | 7 383 475 |
| | <u>17 993 485 \$</u> | <u>(7 330 639) \$</u> |
| TRANSACTIONS LIÉES AUX IMMOBILISATIONS | | |
| Acquisition d'immobilisations corporelles | (62 823 630) \$ | (41 840 719) \$ |
| ACTIVITÉS DE FINANCEMENT | | |
| Paiement au titre de contrat de location- acquisition | (48 623 624) \$ | (45 222 547) \$ |
| Diminution des espèces et quasi-espèces | (53 172 895) \$ | (51 088 520) \$ |
| Espèces et quasi-espèces, début de l'exercice | 424 504 108 \$ | 475 592 628 \$ |
| Les espèces et les quasi-espèces sont représentées par: | | |
| Sommes à recevoir de la province du Nouveau-Brunswick | <u>371 331 213 \$</u> | <u>424 504 108 \$</u> |
| Information supplémentaire : | | |
| Intérêt payé ¹ | <u>29 268 842 \$</u> | <u>32 226 668 \$</u> |

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 24,57 millions de dollars (27,82 millions de dollars en 2021) de l'état des résultats et la variation des intérêts à payer de 4,70 millions de dollars (4,41 millions de dollars en 2021).

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 2022

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.

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 2022

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 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.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2022

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 et affaire juridique (voir la note 14). 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.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2022

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 2022, 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 et elle considère donc ce risque comme étant négligeable.

5. Engagement – contrat de location-acquisition

Grâce à l'élimination des péages selon les modifications des ententes de la route Fredericton–Moncton datées du 1^{er} mars 2000, les paiements sont maintenant comptabilisés comme contrat de location-acquisition conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Par conséquent, une obligation découlant du contrat de location-acquisition a été constatée dans l'exercice 1999-2000. La valeur actualisée nette de l'engagement de contrat de location-acquisition au 31 mars 2022 était de 332,1 millions de dollars (380,8 millions de dollars en 2021). Selon les ententes, la SVNB sera tenue

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2022

5. Engagement – contrat de location-acquisition - suite

de verser le montant total futur du contrat de location-acquisition, qui est d'environ 435,2 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> |
|---------------------------|-------------------|
| 2022 – 2023 | 78,2 \$ |
| 2023 – 2024 | 78,5 \$ |
| 2024 – 2025 | 79,1 \$ |
| 2025 – 2026 | 75,9 \$ |
| 2026 – 2027 | 61,7 \$ |

6. Travaux de remise en état payés d'avance

| | <u>2022</u> | <u>2021</u> |
|---|----------------------|----------------------|
| Route transcanadienne | | |
| Solde au début de l'exercice | 64 799 821 \$ | 72 183 296 \$ |
| Augmentations (diminutions) durant l'exercice | (29 290 826) | (7 383 475) |
| Solde à la fin de l'exercice | <u>35 508 995 \$</u> | <u>64 799 821 \$</u> |
| Porte d'entrée de la route 1 | | |
| Solde au début de l'exercice | - \$ | - \$ |
| Augmentations (diminutions) durant l'exercice | 2 408 244 | - |
| Solde à la fin de l'exercice | <u>2 408 244 \$</u> | <u>- \$</u> |
| Solde des travaux de remise en état payés d'avance, fin de l'exercice | <u>37 917 239 \$</u> | <u>64 799 821 \$</u> |

7. Travaux de remise en état – montant constaté

| | <u>2022</u> | <u>2021</u> |
|---|--------------|---------------------|
| Porte d'entrée de la route 1 | | |
| Solde au début de l'exercice | 4 485 415 \$ | 13 132 972 \$ |
| Ajouts (diminutions) durant l'exercice | (4 485 415) | (8 647 557) |
| Total des travaux de remise en état-montant constaté, fin de l'exercice | <u>- \$</u> | <u>4 485 415 \$</u> |

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2022

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 Crédeurs 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 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 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 capitaux propres aux fins des états financiers et a été enregistré à la valeur nominale d'un dollar.

| | <u>2022</u> | <u>2021</u> |
|---|-------------------------|-------------------------|
| Solde au début de l'exercice | 1 049 072 901 \$ | 1 039 255 825 \$ |
| Ajouts durant l'exercice | 6 848 588 | 9 817 076 |
| Solde à la fin de l'exercice | <u>1 055 921 489 \$</u> | <u>1 049 072 901 \$</u> |
| Amortissement cumulé au début de l'exercice | 391 556 408 \$ | 366 463 672 \$ |
| Charges d'amortissement | 25 499 959 | 25 092 736 |
| Amortissement cumulé à la fin de l'exercice | <u>417 056 367 \$</u> | <u>391 556 408 \$</u> |
| Valeur comptable nette (VCN) | <u>638 865 122 \$</u> | <u>657 516 493 \$</u> |

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2022

9. Route transcanadienne

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

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

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

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

| | <u>2022</u> | <u>2021</u> |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Solde au début de l'exercice | 888 900 772 \$ | 863 436 943 \$ |
| Ajouts durant l'exercice | 47 454 974 | 25 463 829 |
| Solde à la fin de l'exercice | 936 355 746 \$ | 888 900 772 \$ |
| Amortissement cumulé au début de l'exercice | 267 143 364 \$ | 242 645 057 \$ |
| Charges d'amortissement | 26 321 277 | 24 498 307 |
| Amortissement cumulé à la fin de l'exercice | 293 464 641 \$ | 267 143 364 \$ |
| Valeur comptable nette (VCN) | <u>642 891 105 \$</u> | <u>621 757 408 \$</u> |

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2022

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 capitaux propres aux fins des états financiers et a été enregistré à la valeur nominale d'un dollar. Tous les terrains nécessaires pour achever l'élargissement à quatre voies la route 1 ont été transférés à la SVN B et font maintenant partie du projet.

Les ententes du projet ont été signées avec Dexter Developer General Partnership, le 31 mars 2010, pour un coût de construction 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 maximum 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>2022</u> | <u>2021</u> |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Solde au début de l'exercice | 695 163 728 \$ | 688 603 914 \$ |
| Ajouts durant l'exercice | 8 520 068 | 6 559 814 |
| Solde à la fin de l'exercice | <u>703 683 796 \$</u> | <u>695 163 728 \$</u> |
| Amortissement cumulé au début de l'exercice | 169 295 417 \$ | 146 883 561 \$ |
| Charges d'amortissement | 22 788 854 | 22 411 856 |
| Amortissement cumulé à la fin de l'exercice | <u>192 084 271 \$</u> | <u>169 295 417 \$</u> |
| Valeur comptable nette (VCN) | <u>511 599 525 \$</u> | <u>525 868 311 \$</u> |

11. Recettes

Les recettes sont composées des transferts du gouvernementaux 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 117 262 \$ (100 292 \$ en 2021).

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 de l'entente de 30 ans concernant l'exploitation, la gestion et l'entretien (EGE) de la route Fredericton-Moncton avec la MRDC Operations Corporation, un prix fixe a été établi pour les 20 premières années de l'entente; le prix des travaux d'EGE pour les 20 premières années a cessé de s'appliquer le 22 janvier 2018. L'entente en matière d'EGE obligeait les parties à négocier un prix fixe pour les dix dernières années au 20^e anniversaire de l'entente, ou le 22 janvier 2018, au moyen d'un processus de renouvellement.

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 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'exploitation, d'entretien et de remise en état de la Porte d'entrée de la route 1 (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 2022

12. Charges – suite

| | <u>2022</u> | <u>2021</u> |
|---|----------------------|----------------------|
| Route Fredericton-Moncton | | |
| Entretien normal | 7 985 350 \$ | 16 750 212 \$ |
| Capital/Travaux de remise en état | 6 848 588 | 9 817 076 |
| Inscription à l'actif/Ajustement de période | - | - |
| Paiement total relatif aux travaux d'EER | <u>14 833 938 \$</u> | <u>26 567 288 \$</u> |
| Route transcanadienne | | |
| Entretien normal | 7 013 576 \$ | 6 981 221 \$ |
| Capital/Travaux de remise en état | 47 454 974 | 25 463 829 |
| Inscription à l'actif/Ajustement de période | (29 290 826) | (7 383 475) |
| Paiement total relatif aux travaux d'EER | <u>25 177 724 \$</u> | <u>25 061 575 \$</u> |
| Porte d'entrée de la route 1 | | |
| Entretien normal | 8 485 659 \$ | 8 440 707 \$ |
| Capital/Travaux de remise en état | 8 520 068 | 6 559 814 |
| Inscription à l'actif/Ajustement de période | 6 893 659 | 8 647 557 |
| Paiement total relatif aux travaux d'EER | <u>23 899 386 \$</u> | <u>23 648 078 \$</u> |

13. Obligations contractuelles et engagements

La SVNB a conclu avec Maritime Road Development une entente de 30 ans portant sur les travaux d'EGE de la route Fredericton-Moncton, laquelle comprend des rajustements pour tenir compte de l'inflation et d'autres facteurs selon les dispositions de l'entente. En vertu de cette entente, un prix fixe relatif aux travaux d'EGE sur 20 ans a été établi, lequel a cessé de s'appliquer le 22 janvier 2018. Un conseil d'arbitrage a rendu des décisions le 15 juillet 2020 et le 18 septembre 2020. La décision de juillet comprenait un barème de prix fixe pour les 10 dernières années de l'entente et prévoyait des paiements rétroactifs de 11 millions de dollars. La décision de septembre a entraîné l'attribution de coûts nets supplémentaires de 4,4 millions de dollars, ce qui comprenait des rajustements du barème de prix fixe établi en vertu de la décision de juillet.

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 2022

13. Obligations contractuelles et engagements - suite

Les paiements prévus pour les travaux d'EEG et d'EER en dollars de 2021-2022 pour chaque entente sont les suivants :

| <u>(millions de dollars)</u> | <u>2023</u> | <u>2024</u> | <u>2025</u> | <u>2026</u> | <u>2027</u> |
|------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Route | | | | | |
| Fredericton-Moncton | 29,1 \$ | 61,9 \$ | 33,8 \$ | 33,8 \$ | 80,7 \$ |
| Route transcanadienne | 26,5 \$ | 27,1 \$ | 27,7 \$ | 28,3 \$ | 28,9 \$ |
| Porte d'entrée de la route 1 | 24,8 \$ | 25,4 \$ | 25,9 \$ | 26,5 \$ | 27,1 \$ |

14. Opérations entre apparentés

La SVNB dépend financièrement de la Province du Nouveau-Brunswick. Durant l'exercice financier, la SVNB a obtenu une subvention de 88,9 millions de dollars (2021 – 104,1 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 et Conseil du Trésor. Une allocation de salaire s'élevant à 385 709 \$ (353 453 \$ en 2021) 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 2022, le solde de la Somme à recevoir de la Province du Nouveau-Brunswick s'établissait à 371,3 millions de dollars (424,5 millions de dollars en 2021). 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 2022

14. 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.

15. Passif éventuel

La SVNB pourrait faire l'objet d'un litige dans le cours de ses activités. Selon la direction, aucun risque important n'existe à l'heure actuelle, et elle n'a donc pas comptabilisés de provision pour pertes dans les états financiers consolidés.