

Société de voirie du Nouveau-Brunswick

Rapport annuel
2016–2017

Société de voirie du Nouveau-Brunswick
Rapport annuel 2016-2017

Province du Nouveau-Brunswick
CP 6000, Fredericton NB E3B 5H1 CANADA

www.gnb.ca

ISBN 978-1-4605-1647-8 (édition imprimée bilingue)
ISBN 978-1-4605-2013-0 (PDF : version française en ligne)

ISSN 1481-4242 (édition imprimée bilingue)
ISSN 2561-4142 (PDF : version française en ligne)

12172 | 2019.03 | Imprimé au Nouveau-Brunswick

Lettres d'accompagnement

Du ministre à la lieutenant-gouverneure

L'honorable Jocelyne Roy Vienneau
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 1er avril 2016 au 31 mars 2017.

Le tout respectueusement soumis par



L'honorable Bill Oliver
Ministre
Président de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick

Du président et directeur général au ministre

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

Monsieur le Ministre,

Je suis heureux de vous soumettre le rapport annuel de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick pour l'exercice financier du 1er avril 2016 au 31 mars 2017.

Le tout respectueusement soumis par



Tony K. Desjardins, ing., MBA
Président et chef de la direction

Table des matières

Historique et objectifs	1
Sommaire des activités.	3
États financiers vérifiés	5

Historique et objectifs

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

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

Le coût en capital du projet de la route de Fredericton à Moncton a été comptabilisé, la dette connexe étant considérée comme une obligation de la Société et du gouvernement provincial.

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

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

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

Le vingtième anniversaire de l'entente d'EEG est le 22 janvier 2018. Comme le prévoit l'entente, la MRDC a présenté une proposition de prix fixe en juillet 2017. La Société de voirie du Nouveau-Brunswick et MRDC sont actuellement en discussion pour s'entendre sur un calendrier des paiements pour l'EEG pour les dix dernières années de l'entente d'EEG. Les travaux d'EEG s'étendent sur une période de 30 ans et se termineront le 22 janvier 2028.

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 pour 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 à 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 était 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. Depuis le 1er décembre 2015, la raison sociale de Transfield Dexter Gateway Services Limited a été modifiée et remplacée par Gateway Operations Limited.

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.

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.

Après l'exercice financier 2016-2017, la MRDC a présenté sa proposition de prix pour les dix dernières années, et le processus de renouvellement visant à établir un prix fixe pour les dix dernières années, comme le prévoit l'entente d'EEG, s'est amorcé.

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, 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, 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 2017, le conseil d'administration se composait des personnes suivantes :

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

États financiers vérifiés

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

31 MARS 2017



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au président et aux membres de la
Société de voirie du Nouveau-Brunswick

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick, qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 mars 2017, et les états consolidés des résultats, des flux de trésorerie, de l'évolution de la dette nette et de l'évolution de l'excédent accumulé pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

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

Responsabilité de l'auditeur

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

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

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

Opinion

À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick au 31 mars 2017, ainsi que des résultats de ses activités, de ses flux de trésorerie, de l'évolution de sa dette nette, et de l'évolution de son excédent accumulé pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Kim MacPherson, FCPA, CA, IAS.A
Vérificatrice générale

Le 10 septembre 2018

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

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
<u>ACTIF FINANCIER</u>		
Somme à recevoir de la province du Nouveau-Brunswick	604 135 801 \$	641 045 051 \$
Comptes débiteurs	10 239	111 982
	<u>604 146 040 \$</u>	<u>641 157 033 \$</u>
<u>PASSIF</u>		
Comptes créditeurs et charges constatées	4 114 637 \$	3 714 450 \$
Intérêts courus à payer	56 157 386	59 585 030
Travaux de remise en état – montant constaté (note 7)	22 486 241	18 585 094
Autres sommes détenues en fiducie	120 000	120 000
Obligations découlant du contrat de location-acquisition (note 5)	543 855 456	577 793 450
	<u>626 733 720 \$</u>	<u>659 798 024 \$</u>
<u>DETTE NETTE</u>	<u>(22 587 680) \$</u>	<u>(18 640 991) \$</u>
<u>ACTIF NON FINANCIER</u>		
Travaux de remise en état payés d'avance (note 6)	104 401 512 \$	130 216 013 \$
Charges payées d'avance	101 433	55 893
Route Fredericton-Moncton (note 8)	715 917 668	700 224 355
Route transcanadienne (note 9)	614 462 215	623 694 692
Projet de porte d'entrée de la route 1 (note 10)	571 231 840	573 635 636
	<u>2 006 114 668 \$</u>	<u>2 027 826 589 \$</u>
<u>EXCÉDENT ACCUMULÉ</u>	<u>1 983 526 988 \$</u>	<u>2 009 185 598 \$</u>

Passif éventuel – Voir la note 15

Obligations contractuelles et engagements – Voir la note 13

Événements postérieurs – Voir la note 16

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

Approuvé par le conseil

président

administrateur

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

	2017		2016
	Budget (Annexe A)	Réel	Réel
RECETTES (note 11)			
Province du Nouveau-Brunswick	95 334 932 \$	95 453 699 \$	117 851 191 \$
Autres	-	22 700	27 100
	<u>95 334 932 \$</u>	<u>95 476 399 \$</u>	<u>117 878 291 \$</u>
CHARGES			
Route Fredericton-Moncton			
Dépenses administratives de New Brunswick (F-M) Project Company Inc.	160 000 \$	266 486 \$	158 117 \$
Exploitation et entretien (note 12)	4 949 100	4 955 946	14 216 318
Dépenses administratives et d'exploitation	116 800	144 919	126 852
Dépenses de renouvellement du PRFM (note 16)	250 000	227 001	-
Charges d'amortissement (note 8)	22 423 031	22 423 031	20 959 958
Charges d'intérêt	38 729 977	38 729 977	41 007 414
Route transcanadienne			
Dépenses administratives de Trans-Canada Highway Project Co. Ltd.	125 800	136 919	145 559
Exploitation et entretien (note 12)	6 370 500	6 370 790	6 220 141
Charges d'amortissement (note 9)	20 006 251	20 006 251	19 455 368
Porte d'entrée de la route 1			
Dépenses administratives de Route 1 Gateway Project Company Ltd	125 800	147 899	146 577
Exploitation et entretien (note 12)	7 621 300	7 632 183	7 440 906
Charges d'amortissement (note 10)	20 093 607	20 093 607	19 384 223
	<u>120 972 166 \$</u>	<u>121 135 009 \$</u>	<u>129 261 433 \$</u>
DÉFICIT ANNUEL	<u>(25 637 234) \$</u>	<u>(25 658 610) \$</u>	<u>(11 383 142) \$</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'EXCÉDENT
ACCUMULÉ
POUR L'EXERCISE TERMINÉ LE 31 MARS

	2017		2016
	Budget	Réel	Réel
DETTE NETTE – DÉBUT DE L'EXERCICE	<u>(18 640 991)\$</u>	<u>(18 640 991)\$</u>	<u>(24 588 734)\$</u>
CHANGEMENTS DURANT L'EXERCICE			
Déficit annuel	(25 637 234)\$	(25 658 610)\$	(11 383 142)\$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(66 868 514)	(66 579 929)	(42 374 774)
Amortissement des immobilisations corporelles	62 522 889	62 522 889	59 799 549
Travaux de remise en état payés d'avance - variation	26 116 933	25 814 501	(3 298 579)
Variation nette des charges payées d'avance	0	(45 540)	3 204 689
CHANGEMENT DE LA DETTE NETTE	<u>(3 865 926)\$</u>	<u>(3 946 689)\$</u>	<u>5 947 743\$</u>
DETTE NETTE – FIN DE L'EXERCICE	<u>(22 506 917)\$</u>	<u>(22 587 680)\$</u>	<u>(18 640 991)\$</u>

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

	2017	2016
EXCÉDENT ACCUMULÉ, DÉBUT DE L'EXERCICE	<u>2 009 185 598 \$</u>	<u>2 020 568 740 \$</u>
DÉFICIT ANNUEL	(25 658 610)	(11 383 142)
EXCÉDENT ACCUMULÉ, FIN DE L'EXERCICE	<u>1 983 526 988 \$</u>	<u>2 009 185 598 \$</u>

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

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTAT CONSOLIDÉ DE L'ÉVOLUTION DES FLUX DE TRÉSorerIE
POUR L'EXERCICE TERMINE LE 31 MARS

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES		
LIÉES AUX ACTIVITÉS SUIVANTES		
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Déficit annuel	(25 658 610) \$	(11 383 142) \$
Ajout : Éléments hors trésorerie		
Amortissement des immobilisations	62 522 889	59 799 549
	<u>36 864 279 \$</u>	<u>48 416 407 \$</u>
VARIATIONS DES SOLDES DU FONDS		
DE ROULEMENT HORS TRÉSorerIE		
Comptes débiteurs	101 743 \$	16 617 \$
Comptes créditeurs	400 187	36 187
Intérêts courus à payer	(3 427 644)	(3 218 060)
Travaux de remise en état – montant constaté	3 901 147	(2 743 057)
Recettes reportées	-	(3 077 407)
Charges payées d'avance	(45 540)	3 204 689
Travaux de remise en état payés d'avance	25 814 501	(3 298 579)
	<u>26 744 394 \$</u>	<u>(9 079 610) \$</u>
TRANSACTIONS LIÉES AUX		
IMMOBILISATIONS		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(66 579 929) \$	(42 374 774) \$
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Paiement au titre de contrat de location-acquisition	(33 937 994) \$	(31 639 368) \$
Diminution des espèces et quasi-espèces	(36 909 250) \$	(34 677 345) \$
Espèces et quasi-espèces, début de l'exercice	641 045 051 \$	675 722 396 \$
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice sont représentées par :		
Somme à recevoir de la province du Nouveau-Brunswick	<u>604 135 801 \$</u>	<u>641 045 051 \$</u>

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

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2017

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 de la porte d'entrée de la route 1 sont menés selon les termes des ententes respectives.

2. Résumé des principales conventions comptables

Méthode comptable

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

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

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

Classement des actifs

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

Immobilisations corporelles

Les immobilisations 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.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2017

2. Résumé des principales conventions comptables – suite

Contrats de location

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

Instruments financiers

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

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

La valeur comptable des sommes à recevoir de la province du Nouveau-Brunswick, des comptes débiteurs, des comptes créditeurs, des charges constatées, des intérêts courus à payer et des travaux de remise en état à payer équivaut approximativement à la juste valeur de ces instruments.

Politique de consolidation

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

Comptabilisation des recettes

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

L'incertitude de mesure

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

La Province octroie à la SVN des fonds afin de satisfaire les conditions des ententes d'exploitation, de gestion, d'entretien et de remise en état (améliorations apportées aux immobilisations) de tronçons

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2017

2. Résumé des principales conventions comptables – suite

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.

3. Budget

Les montants budgétaires indiqués dans les présents états financiers ont été établis à partir des estimations approuvées par le conseil d'administration de la Société. Un rapprochement du budget de 2017 et du plan d'affaires/du budget principal de 2017 (compte ordinaire) de la SVNB est fourni à l'Annexe A.

4. Gestion des risques

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

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2017

4. Gestion des risques - suite

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 2017, l'exposition maximale de la Société à un risque de crédit correspondait au solde des comptes débiteurs, soit 10 239 \$. Le risque de crédit n'est pas déboursé étant donné que ce sont les entités liées qui représentent une part importante du solde des comptes débiteurs.

b) Risque de liquidité

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

c) Risque de taux d'intérêt

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

d) Risque de change

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

5. Engagement – contrat de location-acquisition

Grâce à l'élimination des péages selon les modifications des ententes de la route Fredericton–Moncton datées du 1^{er} mars 2000, les paiements sont maintenant comptabilisés comme contrat de location-acquisition conformément aux Normes de comptabilité du secteur public. Par conséquent, une obligation découlant du contrat de location-acquisition a été constatée dans l'exercice 1999-2000. La valeur actualisée nette de l'engagement de contrat de location-acquisition au 31 mars 2017 était de 543,9 millions de dollars (577,8 millions de dollars en 2016). Selon les ententes, la SVNB sera tenue de verser le montant total futur du contrat de location-acquisition, qui est d'environ 820,9 millions de dollars en capital et en intérêts, à la New Brunswick (F-M) Project Company Inc.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2017

5. Engagement – contrat de location-acquisition - suite

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>
2017 – 2018	76,4 \$
2018 – 2019	76,8 \$
2019 – 2020	77,1 \$
2020 – 2021	77,4 \$
2021 – 2022	77,9 \$

6. Travaux de remise en état payés d'avance

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Route Fredericton-Moncton		
Solde au début de l'exercice	44 056 787 \$	45 599 349 \$
(Diminutions) durant l'exercice	(31 540 153)	(1 542 562)
Solde à la fin de l'exercice	<u>12 516 634 \$</u>	<u>44 056 787 \$</u>
Route transcanadienne		
Solde au début de l'exercice	86 159 226 \$	81 318 085 \$
Ajouts durant l'exercice	5 725 652	4 841 141
Solde à la fin de l'exercice	<u>91 884 878 \$</u>	<u>86 159 226 \$</u>
Solde des travaux de remise en état payés d'avance, fin de l'exercice	<u>104 401 512 \$</u>	<u>130 216 013 \$</u>

7. Travaux de remise en état – montant constaté

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Porte d'entrée de la route 1		
Solde au début de l'exercice	18 585 094 \$	21 328 151 \$
Ajouts (diminutions) durant l'exercice	3 901 147	(2 743 057)
Solde à la fin de l'exercice	<u>22 486 241 \$</u>	<u>18 585 094 \$</u>
Total des travaux de remise en état-montant constaté, fin de l'exercice	<u>22 486 241 \$</u>	<u>18 585 094 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2017

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>2017</u>	<u>2016</u>
Solde au début de l'exercice	971 675 838 \$	951 269 224 \$
Ajouts durant l'exercice	38 116 344	20 406 814
Solde à la fin de l'exercice	<u>1 009 792 182 \$</u>	<u>971 675 838 \$</u>
Amortissement cumulé au début de l'exercice	271 451 483 \$	250 491 525 \$
Charges d'amortissement	22 423 031	20 959 958
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	<u>293 874 514 \$</u>	<u>271 451 483 \$</u>
Valeur comptable nette (VCN)	<u>715 917 668 \$</u>	<u>700 224 355 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2017

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>2017</u>	<u>2016</u>
Solde au début de l'exercice	780 940 843 \$	769 672 719 \$
Ajouts durant l'exercice	10 773 774	11 268 124
Solde à la fin de l'exercice	<u>791 714 617 \$</u>	<u>780 940 843 \$</u>
Amortissement cumulé au début de l'exercice	157 246 151 \$	137 790 783 \$
Charges d'amortissement	20 006 251	19 455 368
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	<u>177 252 402 \$</u>	<u>157 246 151 \$</u>
Valeur comptable nette (VCN)	<u>614 462 215 \$</u>	<u>623 694 692 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2017

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

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

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

Les ententes du projet ont été signées avec Dexter Developer General Partnership, le 31 mars 2010, pour un coût maximal garanti de 580 278 703 \$. En décembre 2010, la SVNB a reçu des directives de la province lui demandant de réduire l'étendue des travaux de conception-construction. Le coût maximal garanti final était de 540 998 410 \$. La phase de conception-construction du projet a été entièrement terminée le 15 décembre 2012, sept mois avant le délai prévu.

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

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Solde au début de l'exercice	636 669 454 \$	625 969 418 \$
Ajouts durant l'exercice	17 689 811	10 700 036
Solde à la fin de l'exercice	<u>654 359 265 \$</u>	<u>636 669 454 \$</u>
Amortissement cumulé au début de l'exercice	63 033 818 \$	43 649 595 \$
Charges d'amortissement	20 093 607	19 384 223
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	<u>83 127 425 \$</u>	<u>63 033 818 \$</u>
Valeur comptable nette (VCN)	<u>571 231 840 \$</u>	<u>573 635 636 \$</u>

11. Recettes

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

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2017

11. Recettes - suite

22 700 \$ (27 100 \$ en 2016).

12. Charges

En vertu de l'entente modifiée d'exploitation, de gestion, d'entretien et de remise en état de la route Fredericton-Moncton, la SVN B est tenue de verser des paiements à date fixe pour l'exploitation, la gestion, l'entretien et la remise en état de la route Fredericton-Moncton. Des 11 532 137 \$ (2016 – 33 080 370 \$) en paiements relatifs aux travaux d'EEG, 38 116 344 \$ (2016 – 20 406 614 \$) ont été inscrits à l'actif et 31 540 153 \$ ont été déduits (2016 – 1 542 562 \$) des charges payées d'avance pour de futurs travaux de remise en état. Ces opérations ont engendré des charges d'exploitation et d'entretien de 4 955 946 \$ (2016 – 14 216 318 \$). Une ventilation des paiements estimatifs futurs se trouve à la note 13 (Obligations contractuelles et engagements). L'exigence concernant le système de recensement de la circulation a été éliminée le 1^{er} mars 2013.

En vertu de l'entente relative à l'exploitation, à l'entretien et à la remise en état de la route transcanadienne, la SVN B est tenue depuis le 1^{er} juin 2005 d'effectuer des paiements à date fixe pour les travaux d'exploitation, d'entretien et de remise des tronçons achevés de la route transcanadienne. Le paiement au titre des travaux d'EER s'élève à 22 870 216 \$ (22 329 406 \$ en 2016). De cette somme, 10 773 774 \$ (11 268 124 \$ en 2016) ont été inscrits à l'actif et 5 725 652 \$ (4 841 141 \$ en 2016) ont été inscrits comme charges payées d'avance pour de futurs travaux de remise en état. Ces opérations ont engendré des charges d'exploitation et d'entretien de 6 370 790 \$ (2016 – 6 220 141 \$). Une ventilation des paiements estimatifs futurs se trouve à la note 13 (Obligations contractuelles et engagements).

En vertu de l'entente relative à l'exploitation, à l'entretien et à la remise en état (EER) au titre du projet de porte d'entrée de la route 1, la SVN B est tenue depuis le 1^{er} juin 2011 d'effectuer des paiements à date fixe pour les travaux d'EER de ce projet. Des 21 420 847 \$ (2016 – 20 883 999 \$) en paiements relatifs aux travaux d'EER, 17 689 811 \$ (2016 – 10 700 036 \$) ont été inscrits à l'actif. Le montant constaté pour les travaux de remise en état a augmenté de 3 901 147 \$ (réduction de 2 743 057 \$ en 2016). Ces opérations ont engendré des charges d'exploitation et d'entretien de 7 632 183 \$ (2016 – 7 440 906 \$). 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 2017

12. Charges – suite

	2017	2016
Route Fredericton-Moncton		
Entretien normal	4 955 946 \$	14 216 318 \$
Capital/Travaux de remise en état	38 116 344	20 406 614
Inscription à l'actif/Ajustement de période	(31 540 153)	(1 542 562)
Paiement total relatif aux travaux d'EEG	<u>11 532 137 \$</u>	<u>33 080 370 \$</u>
Route transcanadienne		
Entretien normal	6 370 790 \$	6 220 141 \$
Capital/Travaux de remise en état	10 773 774	11 268 124
Inscription à l'actif/Ajustement de période	5 725 652	4 841 141
Paiement total relatif aux travaux d'EER	<u>22 870 216 \$</u>	<u>22 329 406 \$</u>
Porte d'entrée de la route 1		
Entretien normal	7 632 183 \$	7 440 906 \$
Capital/Travaux de remise en état	17 689 811	10 700 036
Inscription à l'actif/Ajustement de période	(3 901 147)	2 743 057
Paiement total relatif aux travaux d'EER	<u>21 420 847 \$</u>	<u>20 883 999 \$</u>

13. Obligations contractuelles et engagements

La SVNB a conclu une entente de 30 ans portant sur les travaux d'EEG de la route Fredericton-Moncton avec la Maritime Road Development, laquelle comprend des rajustements pour tenir compte de l'inflation et d'autres éléments conformément aux dispositions de l'entente. Dans le cadre de cette entente, un prix fixe pour les travaux d'EEG a été établi pour une période de 20 ans qui a pris fin le 22 janvier 2018. Le paiement relatif aux travaux d'EEG est négociable avec l'exploitant pour les dix dernières années.

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

La SVNB a conclu une entente avec Transfield Dexter Gateway Services Limited pour l'EER de la 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 2017

13. Obligations contractuelles et engagements - suite

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

<u>(millions de dollars)</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
Route					
Fredericton-Moncton	8,3 \$	Note 16	Note 16	Note 16	Note 16
Route transcanadienne	23,6 \$	24,1 \$	24,6 \$	25,2 \$	25,7 \$
Porte d'entrée de la route 1	22,1 \$	22,6 \$	23,1 \$	23,6 \$	24,1 \$

14. Dépendance financière

La SVNB dépend financièrement de la province du Nouveau-Brunswick. Durant l'exercice financier, la SVNB a obtenu une subvention de 95,5 millions de dollars (2016 – 117,9 millions de dollars) de la province.

La SVNB n'a pas d'employés. Le soutien en personnel est assuré par le ministère des Transports et de l'Infrastructure et le ministère des Finances. Une allocation de salaire de 296 774 \$ (2016 – 318 040 \$) est incluse dans les dépenses administratives pour tenir compte du soutien du personnel. Les autres services tels que ceux reliés aux finances, aux ressources humaines et à la technologie de l'information, sont fournis par la province du Nouveau-Brunswick.

15. Passif éventuel

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

16. Événements postérieurs

Dans le cadre de cette entente de 30 ans, les parties ont établi, pour les travaux d'EEG, un prix fixe pour une période de 20 ans qui a pris fin le 22 janvier 2018. Des négociations sont en cours pour déterminer un prix fixe pour les dix dernières années de l'entente. L'entente prévoit que le prix pour les travaux d'EEG de la dernière année (2017) demeure en vigueur jusqu'à ce qu'un prix fixe soit établi pour les dix dernières années. Il n'est pas possible pour l'instant d'estimer l'incidence financière qu'auront ces négociations.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
ANNEXE A – Rapprochement des prévisions budgétaires pour 2016-17

	Budget de 2017 selon le plan d'affaires/ budget principal de la SVN (compte ordinaire)	Rapproche- ment	2017 Budget
RECETTES			
Province du Nouveau-Brunswick	19 719 300 \$	75 615 632 \$ ¹	95 334 932 \$
Autres	-	-	-
	<u>19 719 300 \$</u>	<u>75 615 632 \$¹</u>	<u>95 334 932 \$</u>
CHARGES			
Route Fredericton-Moncton			
Dépenses administratives de New Brunswick (F-M) Project Company Inc.	160 000 \$	-	160 000 \$
Exploitation et entretien	4 949 100	-	4 949 100
Dépenses administratives et d'exploitation	366 800	-	366 800
Charges d'amortissement	-	22 423 031 \$ ²	22 423 031
Charges d'intérêt	-	38 729 977 ³	38 729 977
Route transcanadienne			
Dépenses administratives de Trans-Canada Highway Project Co. Ltd.	125 800	-	125 800
Exploitation et entretien	6 370 500	-	6 370 500
Charges d'amortissement	-	20 006 251 ²	20 006 251
Porte d'entrée de la route 1			
Dépenses administratives de la Route 1 Gateway Project Company Ltd	125 800	-	125 800
Exploitation et entretien	7 621 300	-	7 621 300
Charges d'amortissement	-	20 093 607 ²	20 093 607
	<u>19 719 300 \$</u>	<u>101 252 866 \$</u>	<u>120 972 166 \$</u>
EXCÉDENT (DÉFICIT) ANNUEL	- \$	(25 637 234) \$	(25 637 234) \$

¹ Le plan d'affaires devrait refléter le compte ordinaire du budget principal.

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

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