

Rapport annuel de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick

Rapport annuel
2014–2015

Société de voirie du Nouveau-Brunswick
Rapport annuel 2014-2015

Gouvernement du Nouveau-Brunswick
C.P. 6000
Fredericton (Nouveau-Brunswick) E3B 5H1

www.gnb.ca

ISBN (édition imprimée) 978-1-4605-1921-9
ISBN (en ligne) 978-1-4605-1922-6
ISSN (édition imprimée) 2561-4134
ISSN (en ligne) 2561-4142

11494 | 2017.11 | imprimé au Nouveau-Brunswick

Lettres d'accompagnement

Du ministre à la lieutenante-gouverneure

L'honorable Jocelyne Roy Vienneau

Lieutenante-gouverneure du Nouveau-Brunswick

Madame la Lieutenante-gouverneure,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick pour l'exercice financier du 1er avril 2014 au 31 mars 2015.

Je vous prie de recevoir, Madame la Lieutenante-gouverneure, l'assurance de ma très haute considération.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Bill Fraser', with a stylized flourish at the end.

L'honorable Bill Fraser

Ministre

Président de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick

Du président et directeur général au ministre

L'honorable Bill Fraser

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 2014 au 31 mars 2015.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Tony K. Desjardins', with a stylized flourish at the end.

Tony K. Desjardins, ing., MBA

Président et directeur général

Table des matières

Historique et objectifs	3
Sommaire des activités.	5
États financiers vérifiés	6

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. En même temps, 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 de la Project Company est le 22 janvier 2018. Comme le prévoit l'entente, le calendrier des paiements pour l'EEG sera renouvelé pour les dix dernières années. MRDC proposera un prix pour le renouvellement en 2017. 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 un soutien en ce qui a trait aux aspects financiers.

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, BrunWay 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 aspects financiers.

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'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. La Transfield Dexter Gateway Services Limited est responsable de l'EER des 235 kilomètres de route 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.

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 aspects financiers.

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 ponceaux.

La Société a versé des paiements à la MRDC pour l'exploitation, l'entretien et la remise en état de la route, conformément à l'entente d'EEG. Parmi les autres obligations découlant de 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 2014. 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.

Route transcanadienne

Au cours de l'année, Brun-Way Highways Operations Inc. (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 environ 1 167 kilomètres de voie, 34 échangeurs, et 215 ouvrages.

Conformément à l'entente, la Société a versé des paiements à l'exploitant pour l'EER de la route. Parmi les autres obligations découlant de 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.

Conformément à l'entente, la Société a versé des paiements à l'exploitant pour l'EER de la route. Les autres obligations découlant de 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 sousministres 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 2015, le conseil d'administration se composait des personnes suivantes :

- L'hon. Roger Melanson, ministre des Transports et de l'Infrastructure, président
- L'hon. Roger Melanson, ministre des Finances, viceprésident
- Fred Blaney, sousministre adjoint des Transports et de l'Infrastructure, président
- Sadie Perron, sous-ministre des Transports et de l'Infrastructure
- Jean-Marc Dupuis, sous-ministre des Finances
- Mark Gaudet, sous-ministre adjoint des Transports et de l'Infrastructure
- Leonard Lee-White, sousministre adjoint des Finances

États financiers vérifiés

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

31 MARS 2015



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au Président et conseil d'administration
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 2015, 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 les 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 2015, 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.

La vérificatrice générale,

Kim MacPherson, CPA, CA

Fredericton, N.-B.
Le 26 mai 2016

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

	2015	2014
<u>ACTIF FINANCIER</u>		
Somme à recevoir de la Province du Nouveau-Brunswick	675 722 396\$	708 079 396\$
Comptes débiteurs	128 599	173 099
	<u>675 850 995\$</u>	<u>708 252 495\$</u>
<u>PASSIF</u>		
Comptes créditeurs et charges constatées	3 678 263\$	3 553 743\$
Intérêts courus à payer	62 803 090	65 824 382
Travaux de remise en état – montant constaté (note 8)	21 328 151	17 153 974
Autres sommes détenues en fiducie	120 000	120 000
Recettes reportées (note 4)	3 077 407	821 950
Obligations découlant du contrat de location-acquisition (note 6)	609 432 818	638 754 370
	<u>700 439 729\$</u>	<u>726 228 419\$</u>
<u>DETTE NETTE</u>	<u>(24 588 734)\$</u>	<u>(17 975 924)\$</u>
<u>ACTIF NON FINANCIER</u>		
Travaux de remise en état payés d'avance (note 7)	126 917 434\$	128 522 936\$
Charges payées d'avance	3 260 582	821 950
Route Fredericton-Moncton (note 9)	700 777 699	709 152 155
Route transcanadienne (note 10)	631 881 936	639 106 525
Projet de porte d'entrée de la route 1 (note 11)	582 319 823	583 367 380
	<u>2 045 157 474\$</u>	<u>2 060 970 946\$</u>
<u>EXCÉDENT ACCUMULÉ</u>	<u>2 020 568 740\$</u>	<u>2 042 995 022\$</u>

Passif éventuel – Voir la note 16

Obligations contractuelles et engagements – Voir la note 14

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

	<u>2015</u>		<u>2014</u>
	Budget	Réel	Réel
RECETTES (note 12)			
Province du Nouveau-Brunswick	96 979 115 \$	96 934 815 \$	111 489 435 \$
Autres	-	44 300	22 700
	<u>96 979 115 \$</u>	<u>96 979 115 \$</u>	<u>111 512 135 \$</u>
CHARGES			
Route Fredericton-Moncton			
Dépenses administratives de New Brunswick (F-M) Project Company Inc.	160 000 \$	162 423 \$	151 645 \$
Exploitation et entretien (Note 13)	5 728 067	4 389 875	9 860 357
Dépenses administratives et d'exploitation	194 500	116 239	252 843
Charges d'amortissement (Note 9)	20 155 272	20 155 272	19 643 995
Charges d'intérêt	43 127 324	43 127 324	45 093 861
Route transcanadienne			
Dépenses administratives de Trans-Canada Highway Project Co. Ltd.	216 500	138 765	270 619
Exploitation et entretien (Note 13)	6 235 967	6 180 937	6 071 700
Charges d'amortissement (Note 10)	18 882 064	18 882 064	18 390 218
Porte d'entrée de la route 1			
Dépenses administratives de Route 1 Gateway Project Company Ltd	213 000	129 602	372 833
Exploitation et entretien (Note 13)	7 473 966	7 447 021	7 350 212
Charges d'amortissement (Note 11)	18 675 875	18 675 875	17 045 652
	<u>121 062 535 \$</u>	<u>119 405 397 \$</u>	<u>124 503 935 \$</u>
EXCÉDENT (DÉFICIT) ANNUEL	<u>(24 083 420) \$</u>	<u>(22 426 282) \$</u>	<u>(12 991 800) \$</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
POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

	<u>2015</u>	<u>2014</u>
DETTE NETTE – DÉBUT DE L'EXERCICE	<u>(17 975 924)\$</u>	<u>(8 029 109)\$</u>
CHANGEMENTS DURANT L'EXERCICE		
(Déficit) annuel	(22 426 282) \$	(12 991 800) \$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(41 066 609)	(64 267 198)
Amortissement des immobilisations corporelles	57 713 211	55 079 865
Travaux de remise en état payés d'avance - variation	1 605 502	5 025 159
Variation nette des charges payées d'avance	(2 438 632)	7 207 159
CHANGEMENT DE LA DETTE NETTE	<u>(6 612 810)\$</u>	<u>(9 946 815)\$</u>
DETTE NETTE – FIN DE L'EXERCICE	<u>(24 588 734)\$</u>	<u>(17 975 924)\$</u>

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

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTAT CONSOLIDÉ DE L'ÉVOLUTION DE L'EXCÉDENT ACCUMULÉ
POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

	2015	2014
SOLDE, DÉBUT DE L'EXERCICE	<u>2 042 995 022\$</u>	<u>2 055 986 822\$</u>
(INSUFFISANCE) DES RECETTES SUR LES CHARGES	(22 426 282)	(12 991 800)
SOLDE, FIN DE L'EXERCICE	<u>2 020 568 740</u>	<u>2 042 995 022</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 TERMINÉ LE 31 MARS

	<u>2015</u>	<u>2014</u>
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES :		
LIÉES AUX ACTIVITÉS SUIVANTES :		
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
(Déficit) annuel	(22 426 282) \$	(12 991 800) \$
Ajout : Éléments hors trésorerie		
Amortissement des immobilisations	57 713 211	55 079 865
	<u>35 286 929 \$</u>	<u>42 088 065 \$</u>
VARIATIONS DES SOLDES DU FONDS DE ROULEMENT		
HORS TRÉSORERIE		
Comptes débiteurs	44 500	(69 856)
Comptes créditeurs	124 520	30 928
Intérêts courus à payer	(3 021 292)	(2 836 555)
Travaux de remise en état – montant constaté	4 174 177	17 153 974
Recettes reportées	2 255 457	(7 207 159)
Charges payées d'avance	(2 438 632)	7 207 159
Travaux de remise en état payés d'avance	1 605 502	5 025 159
	<u>2 744 232</u>	<u>19 303 650</u>
TRANSACTIONS LIÉES AUX IMMOBILISATIONS		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(41 066 609)	(64 267 198)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Paiement au titre de contrat de location-acquisition	(29 321 552)	(27 210 284)
Diminution des espèces et quasi-espèces	(32 357 000)	(30 085 767)
Espèces et quasi-espèces, début de l'exercice	708 079 396	738 165 163
Trésorerie et équivalents de trésorerie représentés par :		
Somme à recevoir de la Province du Nouveau-Brunswick	<u>675 722 396 \$</u>	<u>708 079 396 \$</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 2015

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 du gouvernement, toutes les 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 continu 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 2015

2. Résumé des principales conventions comptables – suite

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 du gouvernement 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 du gouvernement 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 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.

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 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

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2015

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.

4. Recettes reportées

En date du 31 mars 2015, le solde de recettes reportées était de 3 077 407 \$ (821 950 \$ en 2014). Ce solde correspond au paiement reçu de la Province du Nouveau-Brunswick pour l'exploitation, l'entretien et la gestion durant le mois d'avril 2015 de l'autoroute de Fredericton à Moncton.

5. 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

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2015

5. Gestion des risques – suite

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 2015, l'exposition maximale de la Société à un risque de crédit correspondait au solde des comptes débiteurs, soit 128 599 \$. 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.

6. 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 2015 était de 609,4 millions de dollars (638,8 millions de dollars en 2014). Selon les ententes, la SVNB sera tenue de verser le montant total futur du contrat de location-acquisition, qui est d'environ 973,9 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 :

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2015

6. Engagement – contrat de location-acquisition – suite

Exercice financier	(millions)
2015-16	75,8 \$
2016-17	76,1 \$
2017-18	76,3 \$
2018-19	76,8 \$
2019-20	77,1 \$

7. Travaux de remise en état payés d'avance

	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Route Fredericton-Moncton		
Solde au début de l'exercice	51 555 110 \$	47 141 393 \$
(Diminutions) Ajouts durant l'exercice	(5 955 761)	4 413 717
Solde à la fin de l'exercice	<u>45 599 349 \$</u>	<u>51 555 110 \$</u>
Route transcanadienne		
Solde au début de l'exercice	76 967 826 \$	69 259 319 \$
Ajouts durant l'exercice	4 350 259	7 708 507
Solde à la fin de l'exercice	<u>81 318 085 \$</u>	<u>76 967 826 \$</u>
Porte d'entrée de la route 1		
Solde au début de l'exercice	- \$	17 147 383 \$
Diminution durant l'exercice	-	(17 147 383)
Solde à la fin de l'exercice	<u>- \$</u>	<u>- \$</u>
Solde des travaux de remise en état payés d'avance, fin de l'exercice	<u>126 917 434 \$</u>	<u>128 522 936 \$</u>

8. Travaux de remise en état – montant constaté

	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Porte d'entrée de la route 1		
Solde au début de l'exercice	\$ 17 153 974	\$ -
Ajouts durant l'exercice	4 174 177	17 153 974
Solde à la fin de l'exercice	<u>\$ 21 328 151</u>	<u>\$ 17 153 974</u>
Total des travaux de remise en état-montant constaté, fin de l'exercice	<u>\$ 21 328 151</u>	<u>\$ 17 153 974</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2015

9. 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>2015</u>	<u>2014</u>
Solde au début de l'exercice	939 488 408 \$	930 818 128 \$
Ajouts durant l'exercice	11 780 816	8 670 280
Solde à la fin de l'exercice	<u>951 269 224 \$</u>	<u>939 488 408 \$</u>
Amortissement cumulé au début de l'exercice	230 336 253 \$	210 692 258 \$
Charges d'amortissement	20 155 272	19 643 995
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	<u>250 491 525 \$</u>	<u>230 336 253 \$</u>
Valeur comptable nette (VCN)	<u>700 777 699 \$</u>	<u>709 152 155 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2015

10. 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>2015</u>	<u>2014</u>
Solde au début de l'exercice	758 015 244 \$	749 998 926 \$
Ajouts durant l'exercice	11 657 475	8 016 318
Solde à la fin de l'exercice	<u>769 672 719 \$</u>	<u>758 015 244 \$</u>
Amortissement cumulé au début de l'exercice	118 908 719 \$	100 518 501 \$
Charges d'amortissement	18 882 064	18 390 218
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	<u>137 790 783 \$</u>	<u>118 908 719 \$</u>
Valeur comptable nette (VCN)	<u>631 881 936 \$</u>	<u>639 106 525 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2015

11. 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 RIGP Co. pour administrer et gérer le projet de porte d'entrée de la route 1 conformément aux modalités des ententes du projet.

Les terrains acquis pour les nouveaux tronçons et pour certains tronçons existants ont été transférés de la Province à la 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>2015</u>	<u>2014</u>
Solde au début de l'exercice	608 341 100 \$	560 760 500 \$
Ajouts durant l'exercice	17 628 318	47 580 600
Solde à la fin de l'exercice	<u>625 969 418 \$</u>	<u>608 341 100 \$</u>
Amortissement cumulé au début de l'exercice	24 973 720 \$	7 928 068 \$
Charges d'amortissement	18 675 875	17 045 652
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	<u>43 649 595 \$</u>	<u>24 973 720 \$</u>
Valeur comptable nette (VCN)	<u>582 319 823 \$</u>	<u>583 367 380 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2015

12. Recettes

Les recettes sont composées des paiements de transfert de la province du Nouveau-Brunswick et d'autres recettes. Les autres recettes comprennent les droits de permis d'usage routier (PUR) au montant de 25 800 \$ (2014 – 22 700 \$) et des droits de PUR uniques de 18 500 \$ pour l'accès à la rampe de Quispamsis.

13. Charges

En vertu de l'entente modifiée d'exploitation, de gestion, d'entretien et de remise en état de la route Fredericton-Moncton, la SVNB est tenue de verser des paiements à date fixe pour l'exploitation, la gestion, l'entretien et la remise en état de la route Fredericton-Moncton. Des 10 214 930 \$ (2014 – 22 944 356 \$) en paiements relatifs aux travaux d'EER, 11 780 816 \$ (2014 – 8 670 281 \$) ont été inscrits à l'actif et 5 955 761 \$ ont été déduits (2014 – augmentation de 4 413 717 \$) 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 4 389 875 \$ (2014 – 9 860 357 \$). Une ventilation des paiements estimatifs futurs se trouve à la note 14 (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 SVNB 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 22 188 671 \$ (21 796 524 \$ en 2014). De cette somme, 11 657 475 \$ (8 016 318 \$ en 2014) ont été inscrits à l'actif et 4 350 259 \$ (7 708 507 \$ en 2014) 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 6 180 937 \$ (2014 – 6 071 700 \$). Une ventilation des paiements estimatifs futurs se trouve à la note 14 (Obligations contractuelles et engagements).

En vertu de l'entente relative à l'exploitation, à l'entretien et à la remise en état (EER) au titre du projet de porte d'entrée de la route 1, la SVNB est tenue depuis le 1^{er} juin 2011 d'effectuer des paiements à date fixe pour les travaux d'EER de ce projet. Des 20 901 162 \$ (2014 – 20 629 454 \$) en paiements relatifs aux travaux d'EER, 17 628 318 \$ (2014 – 47 580 600 \$) ont été inscrits à l'actif. Les charges payées d'avance pour de futurs travaux de remise en état ont été réduites de 17 147 383 \$ en 2014 et 4 174 177 \$ (2014 – augmentation de 17 153 974 \$) ont été affectés aux travaux de remise en état à payer. Ces opérations ont engendré des charges d'exploitation et d'entretien de 7 447 021 \$ (2014 – 7 350 212 \$). Une ventilation des paiements estimatifs futurs se trouve à la note 14 (Obligations contractuelles et engagements).

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2015

13. Charges – suite

	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Route Fredericton-Moncton		
Entretien normal	\$ 4,389,875	\$ 9,860,357
Capital/Travaux de remise en état	11,780,816	8,670,281
Inscription à l'actif/Ajustement de période	(5,955,761)	4,413,717
Paiement total relatif aux travaux d'EER	<u>\$ 10,214,930</u>	<u>\$ 22,944,356</u>
Route transcanadienne		
Entretien normal	\$ 6,180,937	\$ 6,071,700
Capital/Travaux de remise en état	11,657,475	8,016,318
Inscription à l'actif/Ajustement de période	4,350,259	7,708,507
Paiement total relatif aux travaux d'EER	<u>\$ 22,188,671</u>	<u>\$ 21,796,524</u>
Porte d'entrée de la route 1		
Entretien normal	\$ 7,447,021	\$ 7,350,212
Capital/Travaux de remise en état	17,628,318	47,580,600
Inscription à l'actif/Ajustement de période	(4,174,177)	(34,301,358)
Paiement total relatif aux travaux d'EER	<u>\$ 20,901,162</u>	<u>\$ 20,629,454</u>

14. Obligations contractuelles et engagements

La SVNB a conclu une entente de 20 ans portant sur les travaux d'EER de l'autoroute Fredericton-Moncton avec Maritime Road Development, laquelle comprend des ajustements pour tenir compte de l'inflation et d'autres éléments conformément aux dispositions de l'entente. Le paiement relatif aux travaux d'EER est négociable avec l'exploitant pour les dix dernières années (date du 20e anniversaire: 22 janvier 2018).

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 2015

14. Obligations contractuelles et engagements - suite

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

<u>(millions)</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>
Route Fredericton-Moncton	33,2 \$	11,7 \$	8,4 \$	À déterminer	À déterminer
Route transcanadienne	22,4 \$	22,9 \$	23,3 \$	23,9 \$	24,4 \$
Porte d'entrée de la route 1	20,9 \$	21,4 \$	21,9 \$	22,3 \$	22,8 \$

15. Dépendance financière

La SVNB dépend financièrement de la Province du Nouveau-Brunswick. Durant l'exercice financier, la SVNB a obtenu une subvention de 96,9 millions de dollars (2014 – 111,5 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 311 131 \$ 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.

16. 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.