

Société de voirie du Nouveau-Brunswick

Rapport annuel
2015–2016

Société de voirie du Nouveau-Brunswick
Rapport annuel 2015-2016

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

www.gnb.ca

ISBN 978-1-4605-1476-4 (version imprimée bilingue)
ISBN 978-1-4605-1478-8 (PDF : version française en ligne)

ISSN 2561-4134 (version imprimée bilingue)
ISSN 2561-4142 (PDF : version française en ligne)

11619 | 2018.02 | 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 2015 au 31 mars 2016.

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 'B Fraser', written in a cursive style.

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 2015 au 31 mars 2016.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Tony K. Desjardins', written in a cursive style.

Tony K. Desjardins, ing., MBA
Président et directeur général

Table des matières

Historique et objectifs	1
Sommaire des activités.	3
États financiers vérifiés	4

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, la MRDC présentera une proposition de prix fixe en 2017 et le calendrier des paiements pour l'EEG sera renouvelé pour les dix dernières années de l'entente. 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, 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 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. Transfield Dexter Gateway Services Limited est responsable de l'EER des 235 kilomètres de route entre St. Stephen et River Glade, à l'exception du pont du port de Saint John, dont la responsabilité relève du ministère des Transports et de l'Infrastructure. Les travaux d'EER s'étendent sur une période de 29 ans et se termineront le 30 juin 2040.

Des employés du ministère des Transports et de l'Infrastructure ont été affectés à l'administration et à la gestion du projet de porte d'entrée de la route 1. Le ministère des Finances apporte son soutien en ce qui concerne les 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 2015. 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.

La Société a lancé une demande de propositions pour que des consultants en ingénierie évaluent l'état de toute la route entre Fredericton et Moncton. Cette évaluation aidera la Société à se préparer à évaluer la proposition de prix fixe que doit lui présenter la MRDC en 2017 dans le cadre du processus de renouvellement.

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 1 167 kilomètres de voie, 215 ouvrages et 34 échangeurs 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 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, à l'exception du pont de Saint John.

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 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 lieutenant-gouverneure en conseil. Au 31 mars 2016, 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, vice-président
- Fred Blaney, 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, sous ministre adjoint des Finances

États financiers vérifiés

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

31 MARS 2016



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 2016, 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 2016, 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, IAS.A

Le 15 août 2017

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



	<u>2016</u>	<u>2015</u>
<u>ACTIF FINANCIER</u>		
Somme à recevoir de la province du Nouveau-Brunswick	641 045 051 \$	675 722 396 \$
Comptes débiteurs	111 982	128 599
	<u>641 157 033 \$</u>	<u>675 850 995 \$</u>
<u>PASSIF</u>		
Comptes créditeurs et charges constatées	3 714 450 \$	3 678 263 \$
Intérêts courus à payer	59 585 030	62 803 090
Travaux de remise en état – montant constaté (note 8)	18 585 094	21 328 151
Autres sommes détenues en fiducie	120 000	120 000
Recettes reportées (note 4)	-	3 077 407
Obligations découlant du contrat de location-acquisition (note 6)	577 793 450	609 432 818
	<u>659 798 024 \$</u>	<u>700 439 729 \$</u>
<u>DETTE NETTE</u>	<u>(18 640 991) \$</u>	<u>(24 588 734) \$</u>
<u>ACTIF NON FINANCIER</u>		
Travaux de remise en état payés d'avance (note 7)	130 216 013 \$	126 917 434 \$
Charges payées d'avance	55 893	3 260 582
Route Fredericton-Moncton (note 9)	700 224 355	700 777 699
Route transcanadienne (note 10)	623 694 692	631 881 936
Projet de porte d'entrée de la route 1 (note 11)	573 635 636	582 319 823
	<u>2 027 826 589 \$</u>	<u>2 045 157 474 \$</u>
<u>EXCÉDENT ACCUMULÉ</u>	<u>2 009 185 598 \$</u>	<u>2 020 568 740 \$</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 TERMINE LE 31 MARS

	2016		2015
	Budget (Annexe A)	Réel	Réel
RECETTES (note 12)			
Province du Nouveau-Brunswick	119 238 053 \$	117 851 191 \$	96 934 815 \$
Autres	-	27 100	44 300
	119 238 053 \$	117 878 291 \$	96 979 115 \$
CHARGES			
Route Fredericton-Moncton			
Dépenses administratives de New Brunswick (F-M) Project Company Inc.	160 000 \$	158 117 \$	162 423 \$
Exploitation et entretien (note 13)	14 252 100	14 216 318	4 389 875
Dépenses administratives et d'exploitation	362 400	126 852	116 239
Charges d'amortissement (note 9)	20 959 958	20 959 958	20 155 272
Charges d'intérêt	41 007 414	41 007 414	43 127 324
Route transcanadienne			
Dépenses administratives de Trans-Canada Highway Project Co. Ltd.	126 200	145 559	138 765
Exploitation et entretien (note 13)	6 381 200	6 220 141	6 180 937
Charges d'amortissement (note 10)	19 455 368	19 455 368	18 882 064
Porte d'entrée de la route 1			
Dépenses administratives de Route 1 Gateway Project Company Ltd	125 500	146 577	129 602
Exploitation et entretien (note 13)	7 619 600	7 440 906	7 447 021
Charges d'amortissement (note 11)	19 384 223	19 384 223	18 675 875
	129 833 963 \$	129 261 433 \$	119 405 397 \$
EXCÉDENT (DÉFICIT) ANNUEL	(10 595 910) \$	(11 383 142) \$	(22 426 282) \$

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
31 MARS 2016

	2016		2015
	Budget	Réel	Réel
DETTE NETTE – DÉBUT DE L'EXERCICE	<u>(24 588 734)\$</u>	<u>(24 588 734)\$</u>	<u>(17 975 924)\$</u>
CHANGEMENTS DURANT L'EXERCICE			
(Déficit) annuel	(10 595 910)\$	(11 383 142)\$	(22 426 282)\$
Acquisition d'immobilisations corporelles	(42 533 960)	(42 374 774)	(41 066 609)
Amortissement des immobilisations corporelles	59 799 549	59 799 549	57 713 211
Travaux de remise en état payés d'avance - variation	(3 854 228)	(3 298 579)	1 605 502
Variation nette des charges payées d'avance	0	3 204 689	(2 438 632)
CHANGEMENT DE LA DETTE NETTE	<u>2 815 451\$</u>	<u>5 947 743\$</u>	<u>(6 612 810)\$</u>
DETTE NETTE – FIN DE L'EXERCICE	<u><u>(21 773 283)\$</u></u>	<u><u>(18 640 991)\$</u></u>	<u><u>(24 588 734)\$</u></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 TERMINE LE 31 MARS

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
SOLDE, DÉBUT DE L'EXERCICE	2 020 568 740 \$	2 042 995 022 \$
(DÉFICIT) ANNUEL DES RECETTES SUR LES CHARGES	(11 383 142)	(22 426 282)
SOLDE, FIN DE L'EXERCICE	<u>2 009 185 598 \$</u>	<u>2 020 568 740 \$</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>2016</u>	<u>2015</u>
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES LIÉES AUX ACTIVITÉS SUIVANTES		
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
(Déficit) annuel	(11 383 142) \$	(22 426 282) \$
Ajout : Éléments hors trésorerie		
Amortissement des immobilisations	59 799 549	57 713 211
	<u>48 416 407 \$</u>	<u>35 286 929 \$</u>
VARIATIONS DES SOLDES DU FONDS DE ROULEMENT HORS TRÉSORERIE		
Comptes débiteurs	16 617 \$	44 500 \$
Comptes créditeurs	36 187	124 520
Intérêts courus à payer	(3 218 060)	(3 021 292)
Travaux de remise en état – montant constaté	(2 743 057)	4 174 177
Recettes reportées	(3 077 407)	2 255 457
Charges payées d'avance	3 204 689	(2 438 632)
Travaux de remise en état payés d'avance	(3 298 579)	1 605 502
	<u>(9 079 610) \$</u>	<u>2 744 232 \$</u>
TRANSACTIONS LIÉES AUX IMMOBILISATIONS		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(42 374 774) \$	(41 066 609) \$
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Paiement au titre de contrat de location- acquisition	(31 639 368) \$	(29 321 552) \$
Diminution des espèces et quasi-espèces	(34 677 345) \$	(32 357 000) \$
Espèces et quasi-espèces, début de l'exercice	675 722 396 \$	708 079 396 \$
Espèces et quasi-espèces représentées par :		
Somme à recevoir de la province du Nouveau- Brunswick	<u>641 045 051 \$</u>	<u>675 722 396 \$</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 2016

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 2016

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 2016

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 2016 et du plan d'affaires/du budget principal de 2016 (compte ordinaire) de la SVN B est fourni à l'Annexe A.

4. Recettes reportées

En date du 31 mars 2016, le solde des recettes reportées était de zéro (3 077 407 \$ en 2015). Le solde de l'année précédente correspond au paiement reçu de la province du Nouveau-Brunswick pour l'exploitation, l'entretien, la gestion et la remise en état 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 SVN B:

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2016

5. 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 2016, l'exposition maximale de la Société à un risque de crédit correspondait au solde des comptes débiteurs, soit 111 982 \$. 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 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 2016 était de 577,8 millions de dollars (609,4 millions de dollars en 2015). Selon les ententes, la SVNB sera tenue de verser le montant total futur du contrat de location-acquisition, qui est d'environ 897,0 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

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2016

6. Engagement – contrat de location-acquisition - suite

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>
2016 – 2017	76,1 \$
2017 – 2018	76,3 \$
2018 – 2019	76,8 \$
2019 – 2020	77,1 \$
2020 – 2021	77,4 \$

7. Travaux de remise en état payés d'avance

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Route Fredericton-Moncton		
Solde au début de l'exercice	45 599 349 \$	51 555 110 \$
(Diminutions) durant l'exercice	(1 542 562)	(5 955 761)
Solde à la fin de l'exercice	<u>44 056 787 \$</u>	<u>45 599 349 \$</u>
Route transcanadienne		
Solde au début de l'exercice	81 318 085 \$	76 967 826 \$
Ajouts durant l'exercice	4 841 141	4 350 259
Solde à la fin de l'exercice	<u>86 159 226 \$</u>	<u>81 318 085 \$</u>
Solde des travaux de remise en état payés d'avance, fin de l'exercice	<u>130 216 013 \$</u>	<u>126 917 434 \$</u>

8. Travaux de remise en état – montant constaté

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Porte d'entrée de la route 1		
Solde au début de l'exercice	21 328 151 \$	17 153 974 \$
Ajouts durant l'exercice	(2 743 057)	4 174 177
Solde à la fin de l'exercice	<u>18 585 094 \$</u>	<u>21 328 151 \$</u>
Total des travaux de remise en état-montant constaté, fin de l'exercice	<u>18 585 094 \$</u>	<u>21 328 151 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2016

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 SVNB était chargée de verser des paiements mensuels reliés au débit de circulation à la New Brunswick (F-M) Project Company Inc. Ces paiements reliés au débit de circulation étaient utilisés pour rembourser le capital et payer les intérêts de la dette basée sur le péage. Tout montant en excès de ce qui était requis pour assurer le service de la dette a été remis à la SVNB. En vigueur le 1^{er} mars 2013, des modifications aux ententes du projet ont été signées, entraînant l'élimination des paiements reliés au débit de circulation et de l'exigence concernant l'entente de recensement de la circulation comme mécanisme pour le paiement de la dette basée sur le péage.

La SVNB loue des terrains à la New Brunswick (F-M) Project Company Inc., qui est propriétaire de toutes les améliorations sur ces terrains, en particulier l'autoroute à quatre voies, et qui sous-loue ces améliorations à la SVNB. La SVNB est chargée de verser les paiements de sous-location à la New Brunswick (F-M) Project Company Inc.

Le transfert par la province à la SVNB d'un terrain requis pour la route entre Fredericton et Moncton a été traité comme une contribution de capital aux fins des états financiers et a été enregistré à la valeur nominale d'un dollar.

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Solde au début de l'exercice	951 269 224 \$	939 488 408 \$
Ajouts durant l'exercice	20 406 614	11 780 816
Solde à la fin de l'exercice	<u>971 675 838 \$</u>	<u>951 269 224 \$</u>
Amortissement cumulé au début de l'exercice	250 491 525 \$	230 336 253 \$
Charges d'amortissement	20 959 958	20 155 272
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	<u>271 451 483 \$</u>	<u>250 491 525 \$</u>
Valeur comptable nette (VCN)	<u>700 224 355 \$</u>	<u>700 777 699 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2016

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>2016</u>	<u>2015</u>
Solde au début de l'exercice	769 672 719 \$	758 015 244 \$
Ajouts durant l'exercice	11 268 124	11 657 475
Solde à la fin de l'exercice	<u>780 940 843 \$</u>	<u>769 672 719 \$</u>
Amortissement cumulé au début de l'exercice	137 790 783 \$	118 908 719 \$
Charges d'amortissement	19 455 368	18 882 064
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	<u>157 246 151 \$</u>	<u>137 790 783 \$</u>
Valeur comptable nette (VCN)	<u>623 694 692 \$</u>	<u>631 881 936 \$</u>

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2016

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>2016</u>	<u>2015</u>
Solde au début de l'exercice	625 969 418 \$	608 341 100 \$
Ajouts durant l'exercice	10 700 036	17 628 318
Solde à la fin de l'exercice	<u>636 669 454 \$</u>	<u>625 969 418 \$</u>
Amortissement cumulé au début de l'exercice	43 649 595 \$	24 973 720 \$
Charges d'amortissement	19 384 223	18 675 875
Amortissement cumulé à la fin de l'exercice	<u>63 033 818 \$</u>	<u>43 649 595 \$</u>
Valeur comptable nette (VCN)	<u>573 635 636 \$</u>	<u>582 319 823 \$</u>

12. Recettes

Les recettes sont composées des transferts gouvernementaux de la province du Nouveau-Brunswick et d'autres recettes. Les autres recettes comprennent des droits de permis d'usage routier (PUR) de 27 100 \$ (25 800 \$ en 2015) et des droits de PUR uniques de zéro (18 500 \$ en 2015) pour Quispamsis.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
31 MARS 2016

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 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 33 080 370 \$ (2015 – 10 214 930 \$) en paiements relatifs aux travaux d'EER, 20 406 614 \$ (2015 – 11 780 816 \$) ont été inscrits à l'actif et 1 542 562 \$ ont été déduits (2015 – 5 955 761 \$) 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 14 216 318 \$ (2015 – 4 389 875 \$). 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 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 22 329 406 \$ (22 188 671 \$ en 2015). De cette somme, 11 268 124 \$ (11 657 475 \$ en 2015) ont été inscrits à l'actif et 4 841 141 \$ (4 350 259 \$ en 2015) 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 6 220 141 \$ (2015 – 6 180 937 \$). 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 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 20 883 999 \$ (2015 – 20 901 162 \$) en paiements relatifs aux travaux d'EER, 10 700 036 \$ (2015 – 17 628 318 \$) ont été inscrits à l'actif. Les charges payées d'avance pour de futurs travaux de remise en état ont été réduites de 2 743 057 \$ (2015 – augmentation de 4 174 177 \$) ont été affectés aux travaux de remise en état à payer. Ces opérations ont engendré des charges d'exploitation et d'entretien de 7 440 906 \$ (2015 – 7 447 021 \$). 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 2016

13. Charges – suite

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Route Fredericton-Moncton		
Entretien normal	14 216 318 \$	4 389 875 \$
Capital/Travaux de remise en état	20 406 614	11 780 816
Inscription à l'actif/Ajustement de période	(1 542 562)	(5 955 761)
Paiement total relatif aux travaux d'EER	<u>33 080 370 \$</u>	<u>10 214 930 \$</u>
Route transcanadienne		
Entretien normal	6 220 141 \$	6 180 937 \$
Capital/Travaux de remise en état	11 268 124	11 657 475
Inscription à l'actif/Ajustement de période	4 841 141	4 350 259
Paiement total relatif aux travaux d'EER	<u>22 329 406 \$</u>	<u>22 188 671 \$</u>
Porte d'entrée de la route 1		
Entretien normal	7 440 906 \$	7 447 021 \$
Capital/Travaux de remise en état	10 700 036	17 628 318
Inscription à l'actif/Ajustement de période	2 743 057	(4 174 177)
Paiement total relatif aux travaux d'EER	<u>20 883 999 \$</u>	<u>20 901 162 \$</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 2016

14. Obligations contractuelles et engagements - suite

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

<u>(millions de dollars)</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>
Route Fredericton-Moncton	11,5 \$	8,3 \$	À déterminer	À déterminer	À déterminer
Route transcanadienne	22,9 \$	23,4 \$	23,9 \$	24,5 \$	25,0 \$
Porte d'entrée de la route 1	21,4 \$	21,9 \$	22,4 \$	22,9 \$	23,4 \$

15. Dépendance financière

La SVNB dépend financièrement de la province du Nouveau-Brunswick. Durant l'exercice financier, la SVNB a obtenu une subvention de 117,9 millions de dollars (2015 – 96,9 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 318 040 \$ (2015 – 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.

SOCIÉTÉ DE VOIRIE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
ANNEXE A – RAPPROCHEMENT DES PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES POUR 2015-16

	Budget de 2016 selon le plan d'affaires/ budget principal de la SVN	Rapporte- ment	2016 Budget
RECETTES			
Province du Nouveau-Brunswick	29 027 000 \$	90 211 053 \$ ¹	119 238 053 \$
Autres	-	-	-
	<u>29 027 000 \$</u>	<u>90 211 053 \$¹</u>	<u>119 238 053 \$</u>
CHARGES			
Route Fredericton-Moncton			
Dépenses administratives de New Brunswick (F-M) Project Company Inc.	160 000 \$	-	160 000 \$
Exploitation et entretien	14 252 100	-	14 252 100
Dépenses administratives et d'exploitation	362 400	-	362 400
Charges d'amortissement	-	20 959 958 \$ ²	20 959 958
Charges d'intérêt	-	41 007 414 ³	41 007 414
Route transcanadienne			
Dépenses administratives de Trans-Canada Highway Project Co. Ltd.	126 200	-	126 200
Exploitation et entretien	6 381 200	-	6 381 200
Charges d'amortissement	-	19 455 368 ²	19 455 368
Porte d'entrée de la route 1			
Dépenses administratives de la Route 1 Gateway Project Company Ltd	125 500	-	125 500
Exploitation et entretien	7 619 600	-	7 619 600
Charges d'amortissement	-	19 384 223 ²	19 384 223
	<u>29 027 000 \$</u>	<u>100 806 963 \$</u>	<u>129 833 963 \$</u>
EXCÉDENT (DÉFICIT) ANNUEL	<u>- \$</u>	<u>(10 595 910) \$</u>	<u>(10 595 910) \$</u>

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.