

Chapitre 13

Projet routier entre Fredericton et Moncton

Contenu

Context	185
Étendue	187
Résumé des résultats	187
Constatations détaillées	188
<i>Processus de sélection</i>	188
<i>Organisations participantes</i>	190
<i>Ententes</i>	191
<i>Tarifs de péage</i>	194
<i>Arrangements financiers</i>	195
<i>Comptabilisation provinciale du projet routier</i>	196
Travaux futurs	197

Chapitre 13

Projet routier entre Fredericton et Moncton

Contenu

Context	185
Étendue	187
Résumé des résultats	187
Constatations détaillées	188
<i>Processus de sélection</i>	188
<i>Organisations participantes</i>	190
<i>Ententes</i>	191
<i>Tarifs de péage</i>	194
<i>Arrangements financiers</i>	195
<i>Comptabilisation provinciale du projet routier</i>	196
Travaux futurs	197

Projet routier entre Fredericton et Moncton

Contexte

13.1 Le 22 janvier 1998, le gouvernement provincial a conclu, par l'intermédiaire de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick (SVNB), des ententes avec un consortium du secteur privé (Maritime Road Development Corporation) et une entreprise sans but lucratif (New Brunswick (F-M) Project Company Inc.) en vue de l'aménagement, de la conception, de la construction, de l'exploitation, de l'entretien, de la réfection et du financement d'une route à péage entre Longs Creek et Moncton. L'estimation la plus récente du total des coûts d'immobilisations établie par le ministère des Finances, y compris le financement de la construction, se chiffre à 864,8 millions de dollars. Ces coûts d'immobilisations comprennent le contrat à forfait de 584,4 millions de dollars conclu avec Maritime Road Development Corporation, 119,9 millions de dollars pour les coûts de construction de la Couronne, 143,8 millions de dollars en coûts d'intérêts nets, et 16,7 millions de dollars pour les autres coûts.

13.2 Le projet routier consiste en une route à péage à quatre voies d'environ 195 km désignée comme route à accès limité, conformément aux dispositions de la *Loi sur la voirie*. Le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick a déjà construit 31 km de route à quatre voies et 9 km de route à deux voies. Sont également en construction par le ministère 31 km additionnels de route à deux et à quatre voies qui feront partie de la route. Les coûts de construction de ces tronçons sont transférés à la SVNB tels qu'engagés et vendus à New Brunswick (F-M) Project Company Inc. (Project Co.) Un total de 119,9 millions de dollars en travaux de construction effectués par le ministère des Transports aura été vendu à Project Co. une fois la route entièrement accessible à la circulation (c.-à-d. la date à laquelle la route sera ouverte d'un bout à l'autre).

13.3 La route est construite sur des terrains fournis par le ministère des Transports et transférés à la SVNB. La SVNB louera les terrains à bail à Project Co. contre un droit de concession. Project Co. sera propriétaire des 195 km de la route et des autres améliorations apportées aux terrains, y compris les tronçons construits par le ministère des Transports. Project Co. sous-louera la route à la SVNB. La SVNB est chargée de verser les paiements de sous-location à Project Co. à même les fonds fournis par la province. En vertu des ces ententes, la SVNB devra verser des paiements de sous-location du capital et des intérêts totalisant environ 1 514 milliards de dollars. Cette somme sera versée en 49 paiements

semestriels égaux de 30,9 millions de dollars, à compter du 30 novembre 2003.

13.4 Nous croyons qu'il est important que nous examinions le projet en raison de l'engagement considérable de fonds publics par le gouvernement. Le présent chapitre a pour but de fournir un aperçu des détails importants du projet. Au cours des prochaines années, nous en examinerons d'autres aspects importants, en particulier les questions relatives à l'optimisation des ressources.

13.5 Voici une brève chronologie des événements ayant trait au projet routier entre Fredericton et Moncton.

- Le 14 juin 1996, le projet est officiellement annoncé.
- Une « demande de compétences » pour le projet est publiée le 18 décembre 1996. La demande de compétences vise à fournir au gouvernement la possibilité de déterminer si les promoteurs intéressés possèdent les compétences nécessaires pour réaliser le projet. Au total, 18 promoteurs s'inscrivent pour recevoir la demande de compétences.
- À la date limite de la demande de compétences le 23 janvier 1997, cinq soumissions ont été reçues.
- Le 25 février 1997, une liste restreinte de trois promoteurs est dressée aux fins d'un examen plus poussé.
- Le 27 mars 1997, une demande de propositions est remise aux trois demandeurs de la liste restreinte. Les soumissions sont divisées en trois parties, avec trois dates limites distinctes. Le 23 juillet 1997, toutes les soumissions techniques sont reçues. Le 6 août 1997, tous les plans de gestion de la qualité sont reçus. Enfin, le 22 septembre 1997, tous les documents sur les aspects juridiques et financiers et les avantages économiques et industriels sont reçus.
- Dix-sept équipes d'évaluation sont mises sur pied pour étudier les soumissions au fur et à mesure qu'elles sont reçues. Les équipes sont composées de 45 fonctionnaires provinciaux, de 2 fonctionnaires fédéraux et de 27 personnes provenant de sociétés d'experts-conseils. Les experts-conseils sont, entre autres, KPMG (processus), RBC Dominion Securities (étude de faisabilité financière), Delcan (génie) et Goddman Phillips & Vineberg (aspects juridiques). De plus, 24 personnes sont invitées comme experts selon les besoins. Plus de 18 000 heures-personnes sont consacrées à l'évaluation des soumissions dans une salle d'évaluation à accès limité.
- Le 20 novembre 1997, le Cabinet a choisi le soumissionnaire B, ultérieurement divulgué comme étant Maritime Road Development

Corporation. Le Cabinet donne également à une équipe de négociation l'autorisation de parachever les ententes du projet avec MRDC.

- Le 22 janvier 1998, des ententes définitives sont signées avec Maritime Road Development Corporation. Les modalités de ces ententes sont rendues publiques le même jour.

13.6 La date à laquelle la route devrait être entièrement achevée et accessible à la circulation est le 30 novembre 2001. Il se peut que d'autres travaux soient nécessaires après cette date, mais ces travaux ne devraient pas nuire à la circulation.

Étendue

13.7 Notre examen avait pour objectif de dresser un aperçu du projet routier entre Fredericton et Moncton. L'aperçu devait comprendre de l'information ayant trait au processus de sélection, aux organisations participantes, aux ententes, aux tarifs de péage, aux arrangements financiers et à la comptabilisation provinciale du projet routier.

13.8 Notre travail a consisté en des réunions avec des représentants du ministère des Finances, du ministère des Transports et du Bureau du contrôleur ainsi qu'un expert-conseil en processus du secteur privé. Nous avons aussi examiné les ententes et divers autres documents.

Résumé des résultats

13.9 Maritime Road Development Corporation doit construire une route à péage entre Longs Creek et Moncton. La route devrait être entièrement accessible à la circulation le 30 novembre 2001.

13.10 New Brunswick (F-M) Project Company Inc. (Project Co.) paiera la route à péage et en sera propriétaire. La compagnie a émis une dette à long terme globale de 698,5 millions de dollars pour financer la construction de la route.

13.11 Le corridor foncier sur lequel la route est construite appartiendra à la Société de voirie du Nouveau-Brunswick et sera loué à bail à Project Co. pour une durée de 50 ans contre un droit de concession. Pendant les 30 premières années, le droit de concession sera égal aux péages et autres recettes excédant les montants nécessaires pour assurer le service de la dette contractée par l'émission d'obligations fondées sur le péage. Au bout de 30 ans, le droit de concession sera de 6 millions de dollars par année en dollars de 1997.

13.12 La SVNB sous-louera la route à péage de Project Co. pour l'usage du public. La SVNB versera 49 paiements de sous-location semestriels de 30,9 millions de dollars à compter du 30 novembre 2003 en vertu du contrat de sous-location de la route. Ces paiements de sous-location se chiffrent au total à environ 1 514 milliards de dollars et seront financés par le gouvernement. De plus, la SVNB sera chargée de verser à Project Co. des paiements pour les coûts

d'exploitation et d'entretien de la route durant les 30 premières années de la sous-location. Ces paiements incluront 168,0 millions de dollars (en dollars de 1997) en paiements de coûts d'exploitation et d'entretien de la route durant les 20 premières années de la sous-location et 39,2 millions de dollars en paiements de coûts d'exploitation et d'entretien du système à péage durant les 10 premières années.

13.13 À l'expiration de la période de 30 ans, puis de nouveau après 40 ans, la SVNB aura l'option de se porter acquéreur de la route à péage de Project Co. à sa juste valeur marchande. Si la SVNB n'exerce pas son droit d'acheter la route achevée après la 30^e ou la 40^e année, le titre de propriété reviendra à la province moyennant un paiement de 1 \$ au bout de la 50^e année.

13.14 À notre avis, le traitement comptable prévu pour la sous-location a eu des répercussions majeures sur l'organisation du projet. Le gouvernement a comptabilisé l'entente de sous-location à titre de contrat de location-exploitation, ce qui est conforme aux principes comptables généralement reconnus définis par l'Institut Canadien des Comptables Agréés. Cette façon de procéder permet de répartir les coûts sur la durée du bail. Si la sous-location avait répondu aux critères d'un contrat de location-acquisition, le plein coût de la construction aurait été comptabilisé à titre de dépense au moment de la signature de l'entente de sous-location en 1997-1998. Cela aurait occasionné à moyen terme des répercussions importantes sur le déficit ou l'excédent de la province, et également sur la capacité de la province de se conformer à sa propre loi sur l'équilibre budgétaire.

Constatations détaillées

Processus de sélection

13.15 Les équipes d'évaluation ont pris en considération tous les aspects des soumissions reçues des trois concurrents retenus en sélection finale à la suite de la demande de propositions. L'étude a consisté entre autres à évaluer les soumissions techniques, les soumissions sur la gestion de la qualité et les soumissions sur les facteurs relatifs aux aspects financiers et juridiques et aux avantages économiques et industriels. Pour prendre la décision définitive, on a choisi le concurrent qui répondait à toutes les exigences de base et assurait au gouvernement le coût net le plus bas. Le ministère des Finances a également indiqué que le risque avait été pris en considération.

13.16 La pièce 13.1 montre certaines informations financières clés évaluées dans la sélection du soumissionnaire.

Pièce 13.1

Évaluation des soumissions

(tous les chiffres en millions de dollars)

	Soumissionnaire A	Soumissionnaire B	Soumissionnaire C	Estimation du ministère des Transports
Prix de la construction	779 \$	585 \$	755 \$	758 \$
Travaux effectués par la Couronne	130	130	130	130
Coûts des intérêts	183	158	208	191
Autre	30	19	37	14
Total des coûts d'immobilisations de la route	1 122 \$	892 \$	1 130 \$	1 093 \$
<i>Divers chiffres en valeur actualisée nette (en dollars de 1997)</i>				
Coût net du projet pour la province	870 \$	681 \$	852 \$	807 \$
Recettes				
Perception de péage	224	206	220	210
Autre	6	2	3	-
Total	230 \$	208 \$	223 \$	210 \$
Coûts d'exploitation et d'entretien				
Route	143	100	101	114
Infrastructure de péage	31	30	24	22
Total	174 \$	130 \$	125 \$	136 \$
Avantage économique pour le Nouveau-Brunswick (salaires)	270 \$	305 \$	275 \$	- \$

13.17 Les évaluations des propositions reçues ont mené au choix de MRDC (le soumissionnaire B du tableau). Les motifs fournis pour le choix du soumissionnaire sont notamment les suivants :

- Offre financière supérieure
 - Coût net le plus bas pour la SVNB, en prenant en considération le risque
 - Prix maximum garanti le plus bas (construction)
 - Excellent programme de financement
- Capacité financière très solide
- Conformité technique
- Promoteur/exploitant expérimenté
- Meilleur programme d'avantages économiques et industriels.

Organisations participantes

13.18 Trois organisations principales sont parties à une entente ou plus dans le cadre du projet routier entre Fredericton et Moncton. Il s'agit de la Société de voirie du Nouveau-Brunswick (SVNB), de New Brunswick (F-M) Project Company Inc. (Project Co.) et de Maritime Road Development Corporation (MRDC). Ces trois organisations sont décrites ci-dessous.

13.19 La Société de voirie du Nouveau-Brunswick (SVNB) est le représentant direct du gouvernement du Nouveau-Brunswick dans le projet routier entre Fredericton et Moncton. Cet organisme de la Couronne provincial est le signataire du gouvernement du Nouveau-Brunswick pour toutes les ententes ayant trait au projet routier entre Fredericton et Moncton. À ce titre, la société est chargée de surveiller, de contrôler et d'administrer les ententes pour veiller au respect des modalités des ententes par les autres signataires et à la satisfaction des engagements de la province. La société s'assure notamment que la construction de la route et toute réfection nécessaire sont achevées de la manière prescrite dans les ententes. Elle verra aussi à ce que l'exploitation, la gestion et l'entretien continus de la route entre Fredericton et Moncton soient effectués selon les modalités des ententes.

13.20 Les sommes payables à Project Co. au titre des paiements de sous-location ou d'entretien seront versés par l'entremise de la SVNB. La SVNB sera aussi propriétaire du corridor foncier sur lequel la route est construite et le louera à Project Co. De plus, la SVNB percevra tous les droits de concession exigibles de Project Co. Le gouvernement provincial est en voie de transférer tous les terrains nécessaires à la SVNB. Environ 70 % des terrains nécessaires ont été transférés jusqu'à maintenant.

13.21 New Brunswick (F-M) Project Company Inc. (Project Co.) est une société sans but lucratif. Project Co. verra à ce que la route soit aménagée, conçue, construite, exploitée, entretenue et réparée conformément aux modalités des ententes signées. Elle sera propriétaire des améliorations, y compris la route, aménagées sur les terrains de la SVNB et louera la route terminée à la SVNB pour l'usage du public. De plus, Project Co. percevra le péage sur la route ainsi que d'autres recettes liées à la route telles que les droits de concession des restaurants et des stations-services, les droits de servitude pour les services publics et les recettes publicitaires. Par ailleurs, Project Co. supervisera le financement de la route, émettra la dette et versera les paiements aux prêteurs basés sur le péage et le bail, à MRDC et à l'exploitant.

13.22 Project Co. est dirigée par un conseil d'administration composé de cinq membres, dont deux sont nommés par le gouvernement, deux sont nommés par MRDC et un membre est choisi par les quatre autres. Le cinquième membre occupe la présidence, en vertu d'un mandat renouvelable de trois ans. La personne à la présidence ne peut être un employé du gouvernement provincial ni de MRDC. Project Co. n'a aucun rapport hiérarchique ou redditionnel direct avec aucun ministre provincial.

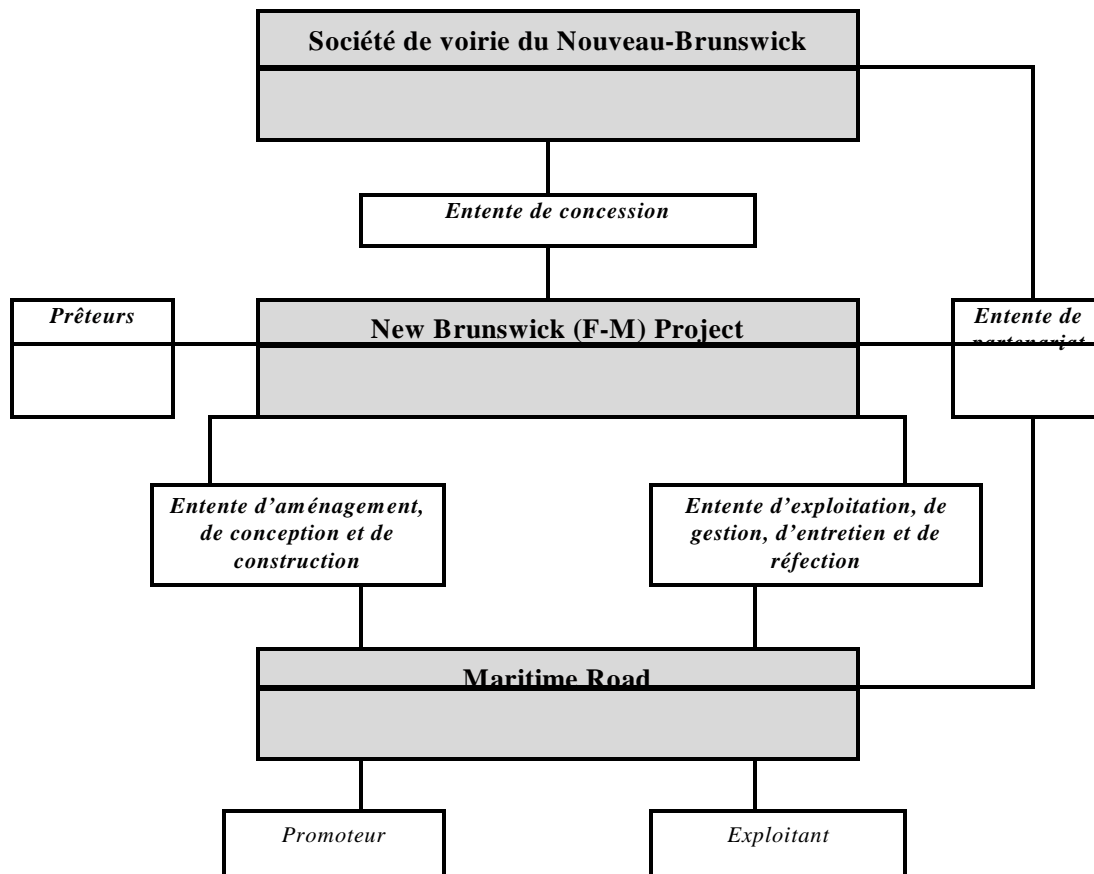
Tout intérêt résiduel dans Project Co. sera versé à un organisme de charité que choisira Project Co. parmi une liste dressée par la SVNB.

13.23 Maritime Road Development Corporation (MRDC) est le consortium de 37 compagnies retenu pour le projet. Dragados FFC Internacional de Construccion, S.A., de l'Espagne, Miller Paving de l'Ontario et GTMI (Canada) du Québec sont les principales compagnies formant le consortium. MRDC est chargée de la construction de la route conformément au devis et aux autres spécifications compris dans les ententes. MRDC sera aussi l'exploitant de la route durant les 30 premières années de l'entente.

Ententes

13.24 Quatre ententes de projet clés ont été signées dans le cadre du projet routier entre Fredericton et Moncton. Ces ententes et les organisations signataires figurent à la pièce 13.2. Le reste de la section présente un résumé de chaque entente.

Pièce 13.2
Structure organisationnelle
du projet



Entente de partenariat au projet

13.25 L'entente de partenariat au projet a été signée par la SVN, Project Co. et MRDC. Il s'agit d'une entente globale qui couvre des domaines généraux comme les rapports et les opérations entre les parties, ce qui constitue une exécution acceptable du contrat, la répartition des risques parmi les parties, le niveau de qualité attendu du projet, les coûts et l'échéancier, les lois et les règlements, l'environnement, et les avantages économiques et industriels.

Entente de concession

13.26 L'entente de concession a été signée par la SVN et Project Co. Du point de vue du gouvernement provincial, il s'agit de la principale entente. Elle couvre une période de 50 ans. Toutefois, à l'achèvement de la 30^e année, puis de la 40^e année, la SVN aura la possibilité de mettre fin à l'entente en se portant acquéreur de la route de Project Co. à sa juste valeur marchande. La juste valeur marchande est définie comme la valeur actualisée des flux de trésorerie nets prévus de Project Co. pour les années résiduelles de l'entente de concession. Si la SVN n'exerce pas son droit d'acheter la route achevée après la 30^e ou la 40^e année, le titre de propriété revient à la province moyennant un paiement de 1 \$ au bout de la 50^e année.

13.27 L'entente couvre, mais sans s'y limiter, les points suivants :

- La SVN accorde à Project Co. une concession pour aménager, concevoir, construire, financer, exploiter, percevoir le péage, gérer, entretenir et remettre en état une route à quatre voies entre Longs Creek et Moncton. La concession commence le 22 janvier 1998 et se poursuit tout au long de la durée de l'entente.
- L'entente de concession établit les modalités en vertu duquel Project Co. louera de la SVN le corridor foncier nécessaire. De plus, elle limite l'usage de ces terrains à l'aménagement, à la conception, à la construction, à l'exploitation, à la perception du péage, à la gestion, à l'entretien et à la réfection de la route à quatre voies.
- L'entente fixe le droit de concession que doit verser Project Co. à la SVN pour l'utilisation des terrains. Le droit correspond aux recettes mensuelles excédentaires durant les 30 premières années de l'entente de concession. Les recettes excédentaires mensuelles sont constituées de la somme des péages et des recettes auxiliaires reçues par Project Co., moins le coût du service de la dette fondée sur le péage. Le gouvernement a prévu des recettes excédentaires totalisant 321 millions de dollars durant les 30 premières années de l'entente. La majorité des excédents viendront des péages. Au bout de la 30^e année, si la SVN n'exerce pas son droit de se porter acquéreur de la route à péage à sa juste valeur marchande, toutes les recettes provenant des péages seront conservées par Project Co. À partir de ce moment jusqu'à l'expiration de l'entente à la fin de la 50^e année, Project Co. versera à la SVN un droit de concession de 500 000 \$ par mois en dollars de 1997.

- L'entente établit des lignes directrices relatives aux tarifs de péage initiaux, à l'entrée en vigueur du péage et aux augmentations des tarifs de péage.
- L'entente transfère les tronçons routiers déjà construits par le ministère des Transports de la SVN B à Project Co. et établit le prix du transfert des tronçons non terminés par le ministère des Transports.
- L'entente établit que Project Co. est propriétaire de la route à péage.
- L'entente établit les modalités de la sous-location en vertu desquelles la SVN B loue la route à péage de Project Co. aux fins de son utilisation comme route publique. Elle établit également les modalités de paiement de la sous-location durant les 30 premières années de l'entente de concession. Les paiements de location débiteront une fois que la route sera entièrement ouverte et accessible au public.
- L'entente établit l'obligation à laquelle est tenue la SVN B de verser des paiements mensuels pour les coûts d'exploitation, d'entretien et de réfection de la route durant les 30 premières années de l'entente. À la fin de la 30^e année, en supposant que la SVN B n'exerce pas son droit de se porter acquéreur de la route à péage à sa juste valeur marchande, ces dépenses seront entièrement assumées par Project Co. Les paiements relatifs à l'exploitation, à la perception du péage et à l'entretien débutent au cours de l'exercice 1998-1999.

Entente d'aménagement, de conception et de construction

13.28 La SVN B a signé une entente d'aménagement, de conception et de construction avec Project Co. et les principales compagnies formant le consortium MDRC. L'entente prévoit que la route à péage sera aménagée, conçue et construite par MRDC conformément aux directives précisées et pour un prix maximum garanti de 584,4 millions de dollars. L'entente couvre entre autres le devis, les normes de construction, les questions d'ordre environnemental, l'échéancier des travaux ainsi que la vérification et l'inspection des travaux.

Entente d'exploitation, de gestion, d'entretien et de réfection

13.29 L'entente d'exploitation, de gestion, d'entretien et de réfection a été signée par la SVN B, Project Co., MRDC Operations Corporation et les principales compagnies formant le consortium MRDC.

13.30 L'entente prévoit la nomination d'un agent indépendant, les travaux dont s'occupe l'exploitant, les exigences en matière de communication de l'information ainsi que les droits et obligations de la SVN B et de Project Co. Elle prévoit également la perception et le débours des recettes brutes, la résolution des différends et d'autres points liés à l'exploitation courante de la route à péage.

13.31 MRDC est chargée de l'exploitation, de l'entretien et de la réfection de la route pendant les 30 premières années de l'entente. Durant

les 20 premières années de l'entente, la SVN B est chargée de verser à Project Co. les paiements pour les coûts d'exploitation, d'entretien et de réfection selon un barème défini annexé à l'entente. Les paiements des 20 premières années de l'entente totaliseront 168,0 millions de dollars en dollars de 1997. Les sommes à verser pour l'exploitation, l'entretien et la réfection de la 21^e à la 30^e année seront fixées par accord mutuel des parties à l'entente ou déterminées par arbitrage exécutoire.

13.32 MRDC est également chargée de l'exploitation, de l'entretien et de la réfection du système de péage durant les 10 premières années de l'entente. Des paiements de 39,2 millions de dollars, en dollars de 1997, seront effectués selon un barème défini annexé à l'entente. Après la dixième année, Project Co. sera chargé de renouveler l'entente des coûts d'exploitation, d'entretien et de réfection du système de péage pour des périodes de 5 ans avec MRDC ou une autre organisation à un prix fixe convenu.

13.33 Project Co. a nommé Delcan Corporation à titre d'agent indépendant du projet. Le rôle de l'agent indépendant, tel qu'il est précisé dans l'entente sur l'agent indépendant, est de fournir des services tels que la mesure des progrès et la certification des paiements, la vérification de la qualité et la gestion des changements. L'agent indépendant doit régulièrement faire rapport à la SVN B et à Project Co. sur les activités et les constatations. Les services de l'agent indépendant seront rémunérés aux taux horaires déterminés dans l'entente, jusqu'à concurrence de 10,0 millions de dollars ajustés pour tenir compte de l'inflation. Le contrat de l'agent indépendant se termine le 30 novembre 2002.

Tarifs de péage

13.34 L'entente d'exploitation, de gestion et d'entretien et l'entente de concession fixent les tarifs de péage initiaux et limitent les augmentations. La perception du péage sur certains tronçons de la route débutera au fur et à mesure que ces tronçons seront ouverts à la circulation. Le péage sur le tronçon entre Riverglade et Moncton devait commencer le 1^{er} juillet 1998.

13.35 Les tarifs de péage initiaux maximums prévus à la date de la pleine accessibilité de la route à la circulation figurent à la pièce 13.3. Les augmentations annuelles après cette date ne pourront dépasser 90 % de la hausse de l'index des prix à la consommation à compter de décembre 2002 (c.-à-d. un an après le 30 novembre 2001, date à laquelle la route sera entièrement ouverte à la circulation).

Pièce 13.3

Péages maximums durant la première année après l'ouverture complète de la route à la circulation

	Fredericton - Moncton	Longs Creek - Moncton
Voiture particulière	6,00 \$	7,00 \$
Véhicule de plaisance	8,25	9,75
Véhicule commercial		
2 essieux	7,75	9,25
3 essieux	11,50	13,50
4 essieux	15,50	18,25
5 essieux	19,25	22,75
6 essieux	23,25	27,50

13.36 MRDC est chargée de la perception du péage sur la route contre un montant fixé durant les 10 premières années d'exploitation. Après cette période initiale de 10 ans, Project Co. n'est pas tenue de renouveler les arrangements de péage avec MRDC, mais elle est tenue de conclure une entente avec un autre perceuteur de péage si elle ne renouvelle pas l'entente de péage avec MRDC. Project Co. percevra le péage sur la route ainsi que d'autres recettes liées à la route telles que les droits de concession des restaurants et des stations-services, les droits de servitude pour les services publics et les recettes publicitaires.

Arrangements financiers

13.37 Project Co. a émis une dette visant à couvrir le financement à long terme des dépenses du projet. La dette est divisée en deux parties.

13.38 La partie A de la dette (la dette fondée sur le péage) est remboursable sur une période de 29 ans et viendra du péage brut perçu des utilisateurs de la route et des recettes auxiliaires. Une dette fondée sur le péage totalisant 149,5 millions de dollars a été émise le 22 janvier 1998 à des taux d'intérêt de 6,74 % et de 7,14 %. Les recettes de péage et les recettes accessoires sont désignées comme titres d'emprunt sur la dette fondée sur le péage. Les taux d'intérêt varient entre 0,58 % et 1,00 % de plus que le taux d'emprunt provincial de 6,14 % du 22 janvier 1998.

13.39 La partie B de la dette (dette fondée sur la location) sera remboursée sur les paiements versés par la SVN B en vertu du contrat de sous-location de la route à péage. Les titres de créance de la partie B de la dette comprendront une garantie de l'engagement du gouvernement provincial de verser des paiements de location semestriels en vertu de l'entente de sous-location, appuyée par une mesure législative qui fait de ces paiements des crédits législatifs. La dette fondée sur la location a été émise le 5 mars 1998 pour des produits de 540,0 millions de dollars, à un taux d'intérêt de 6,47 %. Les paiements de capital et intérêts débiteront sur la dette fondée sur la location en novembre 2003. Le taux d'intérêt sur cette dette est de 0,31 % supérieur au taux d'emprunt provincial de 6,16 % qui était en vigueur au moment de l'établissement de la valeur de la dette fondée sur la location.

**Comptabilisation
provinciale du projet
routier**

13.40 La dette aura été entièrement remboursée à la fin des 30 premières années de l'entente de concession.

13.41 L'entente de sous-location est l'entente en vertu de laquelle Project Co. louera la route à péage à la SVN B pour l'usage du public. Aux fins comptables, le gouvernement a déterminé que la sous-location est un contrat de location-exploitation et non de location-acquisition. Dans le cadre de notre vérification des états financiers du Nouveau-Brunswick pour l'exercice terminé le 31 mars 1998, nous avons évalué le traitement comptable de l'entente de sous-location. Selon l'Institut Canadien des Comptables Agréés, un bail doit être traité comme un contrat de location-acquisition si l'un des énoncés suivants s'applique.

13.42 *Il est pratiquement assuré que le preneur accédera à la propriété du bien au terme de la durée du bail. Cette condition se trouve remplie lorsque le bail prévoit que la propriété du bien loué sera cédée au preneur au terme de la durée du bail ou lorsqu'il contient une option d'achat à prix de faveur.*

13.43 La durée de la sous-location de la route à péage est de 30 ans. À la fin de cette période, la SVN B a l'option de se porter acquéreur de la route à péage de Project Co. à un prix qui correspond à sa juste valeur marchande. En conséquence, aucun prix de faveur ni autre garantie n'assurent que la SVN B se portera acquéreur de la route à péage après l'expiration du contrat de sous-location de 30 ans. Selon cette mesure, le contrat de sous-location n'est pas un contrat de location-acquisition.

13.44 *La durée du bail est telle que le preneur jouira de pratiquement tous les avantages économiques que l'on prévoit pouvoir tirer de l'utilisation du bien. Même si la durée du bail n'est pas égale, en termes d'années, à la durée économique du bien loué, on s'attend normalement à ce que le preneur retire pratiquement tous les avantages économiques que peut procurer l'utilisation du bien lorsque le bail couvre une proportion considérable (habituellement 75 % ou plus) de la durée économique du bien.*

13.45 La durée de vie utile de la route est estimée à 50 ans. La durée du contrat de sous-location n'est que de 30 ans, ou 60 % de la durée de vie utile. Selon cette mesure, le contrat de sous-location n'est pas un contrat de location-acquisition.

13.46 *Le bailleur est assuré, aux termes du bail, de récupérer le capital investi dans le bien loué et de gagner un rendement sur cet investissement. Cette condition est remplie si, au début de la durée du bail, la valeur actualisée des paiements minimums exigibles en vertu du bail, abstraction faite de la partie de ces paiements qui a trait aux frais accessoires, représente la quasi-totalité (habituellement 90 % ou plus) de la juste valeur du bien loué à la date d'entrée en vigueur du bail.*

13.47 Nous avons examiné les calculs du ministère des Finances; nous sommes d'accord avec ces calculs, qui montrent que la valeur actualisée des paiements de location représente de 80 % à 85 % du coût de construction. Selon cette mesure, le contrat de sous-location n'est pas un contrat de location-acquisition.

13.48 De toute évidence, la route à péage est construite uniquement en vue d'une utilisation publique durant les 50 prochaines années. De plus, à nos yeux, l'engagement par le gouvernement de verser des paiements de location durant une période de 30 ans ne diffère pas tellement d'un engagement de verser des paiements sur une dette à des obligataires pendant 30 ans.

13.49 Étant donné que le contrat de sous-location est comptabilisé à titre de contrat de location-exploitation, le gouvernement est tenu d'inscrire à titre de dépense uniquement les paiements de location de l'exercice courant. Comme il n'y a eu aucun paiement de location durant l'exercice 1997-1998, aucune dépense n'a été inscrite. De plus, le gouvernement n'est pas tenu de porter la somme engagée au passif de son bilan. Les dépenses de location globales seront réparties sur les 30 années de la durée du contrat de sous-location. Par contre, si le contrat de location avait répondu aux critères d'un contrat de location-acquisition, le gouvernement aurait été tenu de constater la dépense en entier, inscrite comme valeur actualisée des paiements de location futurs, dans l'exercice au cours duquel l'engagement au titre du contrat de sous-location aurait été pris. Cela aurait signifié des dépenses additionnelles de 709,8 millions de dollars dans les états financiers de 1997-1998 de la province. Il aurait également fallu constater un élément de passif du même montant. De toute évidence, le classement comptable du contrat de sous-location a des répercussions importantes sur la capacité de la province de se conformer à sa loi sur l'équilibre budgétaire.

13.50 À notre avis, le traitement comptable prévu pour le contrat de sous-location a eu des répercussions importantes sur l'organisation du projet. Quoi qu'il en soit, notre première préoccupation est de savoir si l'organisation du projet assure l'optimisation des ressources pour les contribuables du Nouveau-Brunswick. Nous examinerons un tel aspect dans les années à venir ainsi que d'autres questions découlant du projet de route à péage.

Travaux futurs

13.51 Les objectifs énoncés du gouvernement du Nouveau-Brunswick à l'égard du projet routier entre Fredericton et Moncton sont les suivants.

- Accroître la sécurité du public voyageur.
- Veiller à ce que l'aménagement, la conception, la construction, l'exploitation, la gestion, l'entretien et la réfection de la route entre Fredericton et Moncton répondent ou dépassent les normes provinciales actuelles.

- Veiller à ce que l'aménagement, la conception, la construction, l'exploitation, la gestion, l'entretien et la réfection de la route entre Fredericton et Moncton soient effectués d'une manière respectueuse de l'environnement.
- Partager les risques du projet entre les secteurs privé et public.
- Optimiser les ressources financières du gouvernement.
- Minimiser l'apport financier du gouvernement au projet.
- Ouvrir la route au complet à la circulation en toute sécurité au plus tard le 30 novembre 2001 et terminer la route entièrement au plus tard le 30 juin 2002.
- Retarder le versement de paiements au projet par le gouvernement (autre que les paiements pour les coûts d'exploitation et d'entretien) jusqu'après l'ouverture de la route terminée.
- Maximiser les avantages économiques et industriels pour la population et les industries du Nouveau-Brunswick.
- Fournir un niveau de service élevé aux utilisateurs de la route à un faible coût.

13.52 Dans les mois à venir, nous nous pencherons sur bon nombre de ces objectifs pour déterminer s'ils sont atteints ou s'ils sont susceptibles de l'être à l'intérieur des paramètres établis par les ententes. De plus, nous chercherons à répondre aux questions suivantes.

- Des risques importants ont-ils été transférés du gouvernement aux entités du secteur privé et, dans l'affirmative, l'attention accordée à ces transferts a-t-elle été raisonnable?
- L'émission d'une dette à long terme longtemps avant le début du plus gros des travaux de construction a-t-elle eu des conséquences positives ou négatives sur le coût pour le gouvernement?
- Est-il raisonnable que le gouvernement soit tenu de payer un prix qui correspond à la juste valeur marchande pour se porter acquéreur de la route à la fin de la 30^e année, alors que la totalité de la dette fondée sur la location et de la dette fondée sur le péage aura alors été remboursée?