

The St. Lawrence Seaway Authority



1981 Annual Report

Executive Officers

President

W.A. O'NEIL

Vice-President

MARC MASSON BIENVENU

Member

W.F. BLAIR

Vice-President, Western Region

M.S. CAMPBELL

Vice-President, Eastern Region

E.J. ROSSI

Secretary

L.E. BELAND

Chief Engineer

H.L. FERGUSON

Comptroller and Treasurer

R.J. FORGUES

Senior Economic Advisor to the President

G.V. SAINSBURY

Counsel

N.B. WILLANS



Offices

Head Office

TOWER "A", PLACE DE VILLE
OTTAWA, ONTARIO
K1R 5A3

Headquarters

202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO
K6J 3P7

Eastern Region

ST. LAMBERT LOCK
ST. LAMBERT, QUEBEC
J4P 3N7

Western Region

508 GLENDALE AVENUE
ST. CATHARINES, ONTARIO
L2R 6V8

Copies of this report may be obtained from
The St. Lawrence Seaway Authority, Tower "A",
Place de Ville, Ottawa, Canada, K1R 5A3.

(ISSN 0581-3298)



The President's Message

March 31, 1982

The Honourable Jean-Luc Pepin, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Sir:

In accordance with the provisions of section 75(3) of the Financial Administration Act, I have the honour to transmit to you the statement of accounts of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1982.

While Seaway operations enjoyed a trouble-free navigation season in 1981, tonnages and financial results were rather sobering. A \$2.6 million increase in revenues was not sufficient to offset a \$3.9 million increase in expenditures. Accordingly, the Authority suffered a loss of \$1.2 million compared to the small profit of \$80 thousand realized in 1980.

The increase in revenue over the previous year represents additional toll receipts in the amount of \$1.1 million and investment income of \$1 million. The increase in expenditures is, for the most part, due to higher labour costs.

With respect to tonnages, traffic on the Welland Canal went down from 59.6, in 1980, to 58.9 million tonnes; on the Montreal-Lake Ontario section, tonnages increased slightly to 50.6 million tonnes as against 49.5 in the previous year.

During 1981, a joint Canadian and U.S. committee undertook a review of the Tariff of Tolls and of the financial requirements of both the Seaway Authority and its American counterpart, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation. This review resulted in a recommendation to increase cargo tolls and other charges under the existing Tariff and to re-introduce lockage fees on the all-Canadian Welland Canal. These increases, which are to be phased-in over the navigation seasons of 1982 and 1983, are expected to generate additional revenue of 18 and 10 percent in each year respectively, provided the volume of traffic on which they are based is maintained.

Notwithstanding the aforementioned toll increases, the financial outlook for the 1982 navigation season is not reassuring. Unless the North-American economy enjoys a major recovery in the immediate future, our tonnages will decline. However, the financial resources of the Authority should be sufficient to sustain the loss currently envisaged for 1982. For a fifth consecutive year, the corporation should remain self-sufficient and not require parliamentary appropriations.

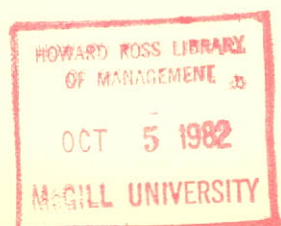
We are happy to report that two Information Sessions held by the Authority for the representatives of Seaway users, on July 28 and January 26, have brought a new understanding of the problems faced by the administrators of the Seaway system.

The sessions, which dealt with every major facet of our responsibilities, have been most productive in that they provided a forum for useful exchanges of views. They have led to a more harmonious relationship between shippers, ship-owners and Seaway operators. Certainly they contributed in large measure to the acceptance of unavoidable and reluctantly increased user charges.

It is our belief that these and future similar meetings will continue to foster the climate of mutual understanding and cooperation that now prevails in the Authority's relations with the private sector.

Respectfully yours,

W.A. O'Neil
President





The Year in Review

Navigation on the two sections of the Seaway enjoyed one of its longest seasons in 1981. Above-average temperatures allowed the entire waterway to open on March 25th; as well, excellent climatic conditions, combined with a reduced number of vessels and well-observed closing procedures, provided an orderly and trouble-free closing. The last downbound vessel cleared the St. Lambert lock on December 20th. The last ship to exit the Welland Canal did so on December 27th. On the whole, the system operated smoothly throughout the season and the sole major accident, the collision of an ocean vessel with the swing bridge located at the upper Beauharnois lock, caused only minimal delay to a few vessels.

Seaway tonnages, however, showed little improvement in 1981. While the Montreal-Lake Ontario section registered an increase of 2.3 percent over the 1980 level, to 50.6 million tonnes, traffic on the Welland Canal was down by 1.3 percent, to 58.9 million tonnes. Grain remained the mainstay of Seaway traffic, representing 48.4 percent of total tonnage on the Montreal-Lake Ontario section, and 43.4 percent on the Welland Canal. Upbound iron ore, the traditional backhaul commodity, accounted for a mere 25.5 percent of total tonnage on the eastern section and 17.9 percent on the Welland despite a sizeable increase following the 1980 slump. 1982 prognostics for these two major commodities are not overly encouraging.

The number of vessel transits also declined, from 5026 in 1980 to 4628 on the Montreal-Lake Ontario section, and from 6596 to 5960 on the Welland Canal.

Early in 1981, the Authority and its American counterpart, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, commissioned a consortium of U.S. and Canadian consultants to study future commodity flows and to prepare a traffic forecast to the year 2000. According to a summary report of this study, released in late February 1982, it is likely that, while traffic is not expected to grow as rapidly as it has during the 1959 to 1977 period, the upbound-downbound commodity balance that prevailed until

recent years will be further eroded. "Although traffic is expected to grow in both the upbound and downbound directions, the directional imbalance is getting somewhat worse. The ratio of downbound to upbound traffic on both sections is projected to increase over the forecast period, more so on the Montreal-Lake Ontario section than on the Welland section. However, the Welland continues to suffer a greater imbalance."

The report's conclusions will lead the Authority to reassess its position vis-à-vis the eventual, albeit delayed, congestion problems, particularly as they relate to the Welland Canal.

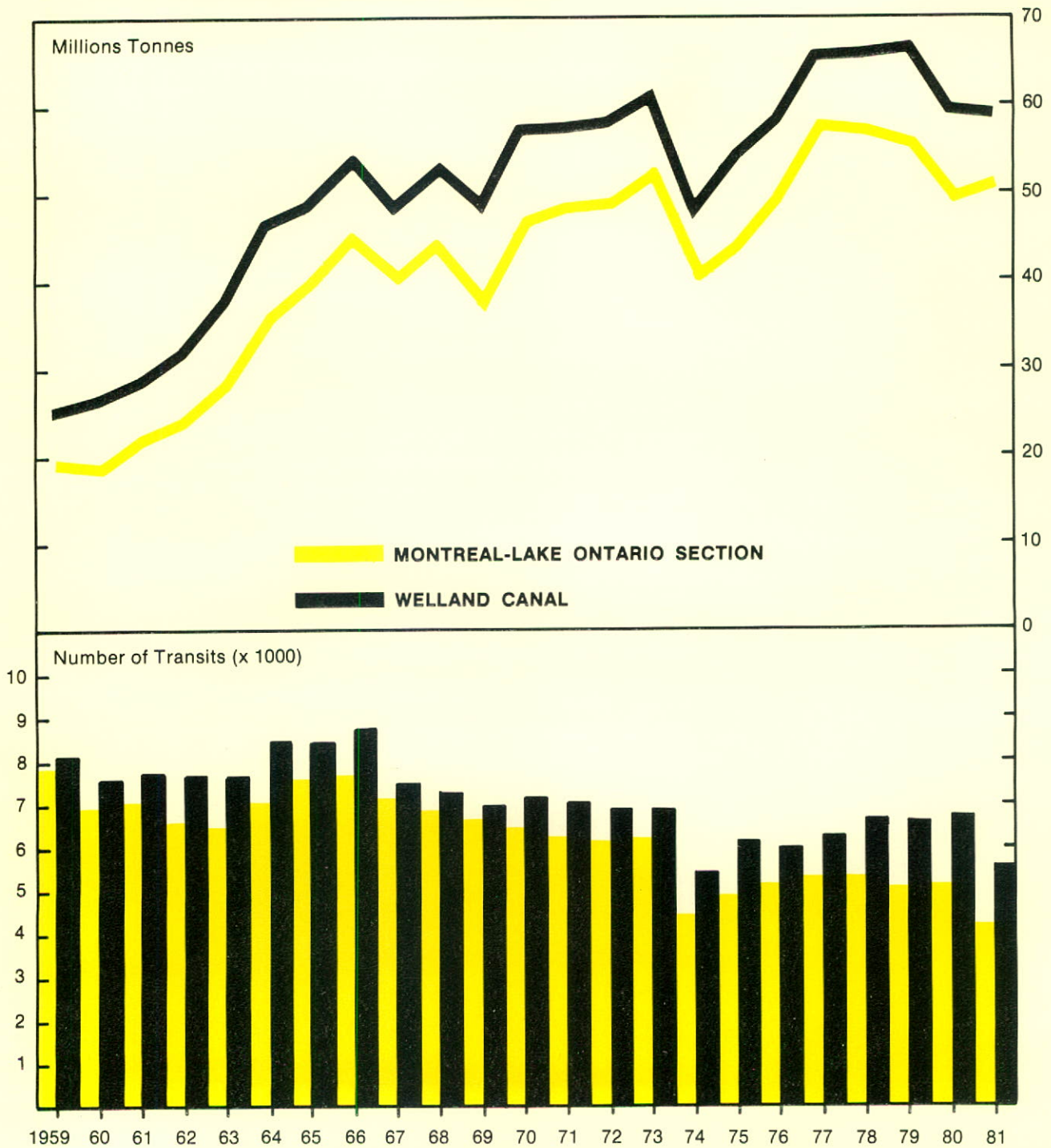
Meanwhile, work is proceeding with a continuing program of physical improvements throughout the system. In the Montreal-Lake Ontario section, the installation of a major ice boom at the Lake St. Francis entrance to the Beauharnois Canal, to provide better ice control, as well as some dredging and channel modifications in the Lancaster Bar area should improve navigation in that sector. At the Welland Canal, 1981 also saw the completion of a new bascule bridge across the upper end of Lock 8, at Port Colborne. The widening of the canal, in the Port Robinson area — from 60 to 80 m over a distance of 2.8 km — is progressing as planned. The design of a vastly improved Traffic Control Centre at the Welland is also proceeding as scheduled.

These and other projected improvements are designed to ensure efficient operations and to defer serious congestion problems to as late a date as possible.

The excellent labour relations enjoyed by the Authority were demonstrated by the renewal of four 2-year term agreements in 1981, three with the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers and one with the Public Service Alliance of Canada. The Authority currently has a total of 1180 employees.



Cargo Tonnages and Vessel Transits — 1959-1981





Auditor's Report



AUDITOR GENERAL OF CANADA

The Honourable Jean-Luc Pepin, P.C., M.P.
Minister of Transport

I have examined the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1982 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements give a true and fair view of the financial position of the Authority as at March 31, 1982 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

I further report that, in my opinion, proper books of account have been kept by the Authority, the financial statements are in agreement therewith and the transactions that have come under my notice have been within its statutory powers.

Auditor General of Canada

Ottawa, Ontario
May 14, 1982



Balance Sheet as at March 31, 1982

Assets

	1982	1981
Current		
Cash and term deposits	\$ 12,548,315	\$ 8,534,086
Accounts receivable	902,060	2,811,796
Accrued interest receivable	2,019,582	1,970,243
Supplies inventory, at cost	2,093,568	1,929,949
	<u>17,563,525</u>	<u>15,246,074</u>
Long-term receivables (Note 3)	<u>860,488</u>	<u>680,058</u>
Investments		
Canada bonds (market value \$30,206,250; 1981 — \$32,883,625)	40,497,288	41,491,038
Subsidiary companies (Note 4)	9,600	9,600
	<u>40,506,888</u>	<u>41,500,638</u>
Fixed (Note 5)		
Land, locks, canals and other deep-waterway facilities	790,123,152	784,827,223
Less: Accumulated depreciation	<u>182,498,211</u>	<u>174,883,950</u>
	<u>607,624,941</u>	<u>609,943,273</u>
	<u>\$666,555,842</u>	<u>\$667,370,043</u>
Liabilities		
Current		
Accounts payable	\$ 2,960,535	\$ 3,457,472
Accrued liabilities	3,533,510	4,276,967
	<u>6,494,045</u>	<u>7,734,439</u>
Long-term		
Deferred interest (Note 6)	210,000,000	210,000,000
Accrued employee termination benefits	12,033,039	10,437,833
	<u>222,033,039</u>	<u>220,437,833</u>
	<u>228,527,084</u>	<u>228,172,272</u>
Equity of Canada		
Contributed capital (Note 6)	624,950,000	624,950,000
Deficit	<u>(186,921,242)</u>	<u>(185,752,229)</u>
	<u>438,028,758</u>	<u>439,197,771</u>
	<u>\$666,555,842</u>	<u>\$667,370,043</u>

Approved:

W.A. O'NEIL

President

R.J. FORGUES

Comptroller and Treasurer



Statement of Operations

for the year ended March 31, 1982

	Montreal Lake Ontario Section	Welland Section	Thousand Islands Bridge	Total	
				1982	1981
Revenues					
Tolls	\$24,818,780	\$23,138,022	\$ —	\$47,956,802	\$46,849,545
Other	1,160,907	2,498,863	389,657	4,049,427	3,512,689
	<u>25,979,687</u>	<u>25,636,885</u>	<u>389,657</u>	52,006,229	<u>50,362,234</u>
Expenses					
Operation	5,664,106	8,030,812	—	13,694,918	12,501,970
Maintenance	8,526,623	10,752,091	77,734	19,356,448	18,714,457
Administration	3,682,586	3,651,546	136,136	7,470,268	6,723,223
Headquarters	3,710,574	4,406,554	36,000	8,153,128	7,396,358
Research and development	79,727	94,680	—	174,407	1,042,873
Depreciation	3,918,233	4,631,716	23,589	8,573,538	8,525,216
Employee termination benefits	951,221	1,261,237	—	2,212,458	1,607,052
	<u>26,533,070</u>	<u>32,828,636</u>	<u>273,459</u>	59,635,165	<u>56,511,149</u>
(Loss) income from operations	(553,383)	(7,191,751)	116,198	(7,628,936)	(6,148,915)
Investment income	2,872,737	3,411,567	—	6,284,304	5,328,254
Insurance premiums refunded	75,323	100,296	—	175,619	901,645
(Loss) net income for the year	<u>\$ 2,394,677</u>	<u>\$(3,679,888)</u>	<u>\$116,198</u>	\$(1,169,013)	<u>\$ 80,984</u>

Statement of Deficit

for the year ended March 31, 1982

	1982	1981
BALANCE, BEGINNING OF THE YEAR	\$185,752,229	\$185,833,213
LOSS (NET INCOME) FOR THE YEAR	1,169,013	(80,984)
BALANCE, END OF THE YEAR	\$186,921,242	<u>\$185,752,229</u>



Statement of Changes in Financial Position

for the year ended March 31, 1982

	1982	1981
FUNDS PROVIDED		
Operations		
(Loss) net income for the year	\$ (1,169,013)	\$ 80,984
Item not requiring an outlay of funds		
Depreciation	8,573,538	8,525,216
Employee termination benefits	1,595,206	972,850
(Gain) loss on disposal of fixed assets	(238,441)	81,000
	<u>8,761,290</u>	<u>9,660,050</u>
Instalments on long-term receivables	159,090	86,606
Proceeds from sale of Canada bonds	993,750	—
Proceeds on disposal of fixed assets	870,409	127,052
	<u>10,784,539</u>	<u>9,873,708</u>
 FUNDS APPLIED		
Increase in long-term receivables	339,520	—
Fixed asset additions	6,887,174	4,604,028
	<u>7,226,694</u>	<u>4,604,028</u>
Increase in working capital	3,557,845	5,269,680
Working capital, beginning of the year	7,511,635	2,241,955
WORKING CAPITAL, END OF THE YEAR	<u>\$11,069,480</u>	<u>\$7,511,635</u>



Notes to Financial Statements March 31, 1982

1. OBJECTIVES AND OPERATIONS

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under The St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a proprietary Crown corporation under Schedule D of the Financial Administration Act.

The Authority was established to construct and operate a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie together with such works and other property, including bridges incidental to the deep waterway, as deemed necessary by the Governor in Council.

2. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

(A) INVESTMENT IN CANADA BONDS

The investment in Canada bonds is recorded at cost. All gains or losses, including any premiums or discounts on acquisition, are recognized when the bonds are sold.

(B) INVESTMENT IN SUBSIDIARY COMPANIES

The investment in subsidiary companies is recorded at cost. The financial statements of the subsidiaries have not been consolidated in these financial statements because increases in the equity of the subsidiaries do not accrue to the Authority. Separate financial statements for the subsidiary companies are available to the public and condensed financial statements are included in Note 4.

(C) FIXED ASSETS

Fixed assets are recorded at cost. All additions, replacements or major improvements which increase the capacity of the deep waterway system are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated depreciation are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Depreciation is recorded on the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets.

(D) EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

(E) PENSION PLAN

All employees of the Authority are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. These contributions represent the total liability of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

(F) REVENUE RECOGNITION

The Authority recognizes revenues from tolls based upon the shipping season which normally corresponds to the Authority's fiscal year commencing April 1. In the event that the season opens prior to April 1, the revenues earned are deferred until the commencement of the new fiscal year.

(G) GRANTS IN LIEU OF TAXES

Grants in lieu of municipal and school taxes are expensed when paid.

3. LONG-TERM RECEIVABLES

The Authority has entered into long-term contractual agreements for the sale of two parcels of land and for the recovery of costs associated with the construction of certain facilities.

These amounts are being collected in annual instalments in accordance with the terms of the contractual agreements. An amount of \$305,568 is non-interest bearing, and the balance bears interest at rates of 5¼% and 5½%.

4. SUBSIDIARY COMPANIES

The investment in subsidiaries consists of the cost of the shares of the following wholly-owned subsidiaries:

Great Lakes Pilotage Authority, Ltd (G.L.P.A.)	\$1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (J.C.C.B.)	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (S.I.B.C.)	8,000
	<u>\$9,600</u>

Condensed financial statements for these subsidiaries for their most recently completed fiscal year follow:

	<u>G.L.P.A. Dec. 31/81</u>	<u>J.C.C.B. Mar. 31/82</u>	<u>S.I.B.C. Dec. 31/81</u>
Balance sheet			
Assets			
Current	\$ 2,848,770	\$ 4,630,570	\$ 267,482
Fixed	58,627	25,299,815	55,139
	<u>2,907,397</u>	<u>29,930,385</u>	<u>322,621</u>
Liabilities			
Current	2,450,710	1,439,051	90,234
Long-term	2,552,837	111,435,101	224,387
	<u>5,003,547</u>	<u>112,874,152</u>	<u>314,621</u>
Deficit	<u>\$ 2,096,150</u>	<u>\$ 82,943,767</u>	<u>\$ (8,000)</u>
Statement of operations			
Revenues	\$ 9,059,815	\$ 6,465,783	\$ 1,295,832
Expenses	9,977,387	10,059,963	979,928
Bridge user charge paid to the Authority	—	—	315,904
Loss for the year	<u>\$ 917,572</u>	<u>\$ 3,594,180</u>	<u>\$ —</u>

5. FIXED ASSETS

	Depreciation Rate	1982			1981
		Cost	Accumulated Depreciation	Net	Net
Land	—	\$ 30,948,500	\$ —	\$ 30,948,500	\$ 31,509,980
Buildings	2%	11,991,180	5,520,148	6,471,032	6,643,018
Channels and canals	1%	243,772,561	53,728,369	190,044,192	191,784,903
Locks	1%	229,483,835	71,069,829	158,414,006	159,467,761
Bridges	2%	41,100,838	19,532,450	21,568,388	20,843,552
Tunnels	2%	46,469,412	8,596,841	37,872,571	38,801,959
Movable equipment	2-20%	11,370,247	5,431,951	5,938,296	5,741,709
Interest during construction	—	32,822,016	—	32,822,016	32,822,016
Remedial works — expenditures on properties owned by others, relating to Seaway construction	1%	134,018,970	18,618,623	115,400,347	116,740,537
Works under construction	—	8,145,593	—	8,145,593	5,587,838
		<u>\$790,123,152</u>	<u>\$182,498,211</u>	<u>\$607,624,941</u>	<u>\$609,943,273</u>

5. FIXED ASSETS

No depreciation has been provided on interest of \$32,822,016 capitalized during construction of the Welland Modernization Project. It is anticipated that the interest will be cancelled and reversed as part of the second phase of the refinancing of the Authority.

6. EQUITY FINANCING

As of April 1, 1977, loans from Canada of \$624,950,000 were converted to equity by parliamentary appropriation. The unpaid interest on these loans is reflected on the balance sheet as deferred interest. This deferred interest, on which no further accrual of interest is required, is not classified as a current liability because it is the intention of the Authority to seek approval from Parliament to have the unpaid interest forgiven.

The parliamentary appropriation authorizing the 1977 conversion of loans from Canada to equity also authorized the Minister to fix, from time to time, the amount that shall be paid by the Authority annually out of its toll revenue as a return on capital. No return on capital has been required to be paid for the 1982 and 1981 fiscal years.

7. INCOME TAXES

The Authority, as a Schedule D Crown corporation, is subject to the provisions of the Income Tax Act. The Authority is not subject to any provincial income taxes.

To date, accumulated loss carry-forwards from previous years have been sufficient to offset taxable income. However, no losses are available to offset any taxable income after the 1982 fiscal year.

The Authority has, for fixed assets, undepreciated capital cost for tax purposes in excess of net book value for accounting purposes of approximately \$175,000,000. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts.

The Authority has incurred research and development costs of approximately \$6,000,000 and will apply, under Section 37 of the Income Tax Act, to have these costs deferred and made available to reduce the taxable income of future periods.

The Authority also has unused investment tax credits of approximately \$526,000 available to reduce future taxes payable. These tax credits expire in varying amounts up to March 31, 1987.

8. CONTINGENCIES AND COMMITMENTS

In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant in certain pending or threatened claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority.

Contractual expenditures, committed but not expended, at March 31, 1982 amounted to \$880,988 (1981 — \$3,034,487).

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent



Rapport annuel 1981

Personnel de direction

Président

W.A. O'NEIL

Vice-président

MARC MASSON BIENVENU

Membre

W.F. BLAIR

Vice-président, Région ouest

M.S. CAMPBELL

Vice-président, Région est

E.J. ROSSI

Secrétaire

L.E. BELAND

Ingénieur en chef

H.L. FERGUSON

Contrôleur et Trésorier

R.J. FORGUES

Premier conseiller en économique du Président

G.V. SAINSBURY

Avocat-conseil

N.B. WILLANS



Bureaux

Siège social

TOUR "A", PLACE DE VILLE
OTTAWA, ONTARIO
K1R 5A3

Bureau principal

202, RUE PITT
CORNWALL, ONTARIO
K6J 3P7

Région est

ÉCLUSE DE SAINT-LAMBERT
SAINT-LAMBERT, QUÉBEC
J4P 3N7

Région ouest

508 AVENUE GLENDALE
ST. CATHARINES, ONTARIO
L2R 6V8

On peut se procurer des exemplaires de ce rapport en s'adressant à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Tour "A", Place de Ville, Ottawa, Canada, K1R 5A3.

(ISSN 0581-3298)



Le message du Président

Le 31 mars 1982

L'honorable Jean-Luc Pépin, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 75(3) de la Loi sur l'administration financière, j'ai l'honneur de vous transmettre les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1982.

Si la Voie maritime a connu une saison de navigation sereine en 1981, les tonnages et les résultats financiers, eux, ont été plutôt décevants. Une hausse des recettes de \$2,6 millions n'a pas suffi à compenser une augmentation des dépenses de \$3,9 millions. L'Administration a donc subi une perte de \$1,2 million en regard du faible profit de \$80 mille réalisé en 1980.

La hausse des recettes par rapport à l'année précédente provient du revenu des péages, au montant de \$1,1 million, et du revenu des placements de \$1 million. L'augmentation des dépenses est due en grande partie au coût de la main-d'oeuvre.

En ce qui a trait au tonnage, le trafic sur le canal de Welland a baissé de 59,6, en 1980, à 58,9 millions de tonnes; sur la section Montréal-lac Ontario, les tonnages ont connu une faible augmentation et sont passés de 49,5 à 50,6 millions de tonnes en 1981.

Au cours de l'année, un comité mixte canado-américain a entrepris une étude des taux de péages et des besoins financiers de l'Administration de la voie maritime et de son homologue étatsunien, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation. Cette étude a recommandé de majorer les péages et les autres frais en vertu du Tarif actuel et de réintroduire les droits d'éclusement sur le canal de Welland. Ces majorations, qui seront appliquées graduellement au cours des années 1982 et 1983, devraient rapporter des revenus supplémentaires de 18 et de 10 pour cent respectivement, pourvu que le volume du trafic sur lequel les calculs sont fondés se maintienne.

Nonobstant ces majorations de péages, les perspectives financières de la saison de navigation de 1982 ne sont pas rassurantes. A moins que l'économie nord-américaine ne connaisse une reprise sensible dans un avenir immédiat, nos tonnages vont décliner. Cependant, les ressources financières de l'Administration devraient suffire à parer le déficit prévu présentement pour 1982. Pour la cinquième année consécutive, l'Administration devrait s'autosuffire et ne pas avoir à demander de crédits parlementaires.

Nous sommes heureux de signaler que les deux séances d'information que l'Administration a tenues, les 28 juillet et 26 janvier, à l'intention des représentants des usagers de la Voie maritime, ont permis de faire mieux comprendre les problèmes auxquels les administrateurs de la voie navigable font face.

Ces rencontres, au cours desquelles nous avons exposé tous les aspects principaux de nos responsabilités, se sont révélées très fructueuses tout en fournissant des échanges de vues fort utiles. Elles ont donné lieu à des relations plus harmonieuses entre les expéditeurs, les armateurs et les dirigeants de la Voie maritime. Elles ont certes grandement contribué à faire accepter l'augmentation des péages, une mesure inévitable et prise à regret.

Nous croyons que ces réunions, et celles qui vont suivre, vont permettre de maintenir le climat de compréhension mutuelle et de coopération qui prévaut aujourd'hui dans les relations de l'Administration avec le secteur privé.

Veillez agréer, monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le président

W.A. O'Neil



Revue de l'année

La navigation dans les deux sections de la Voie maritime a connu l'une de ses plus longues saisons en 1981. Des températures au-dessus de la moyenne ont permis d'ouvrir la voie entière le 25 mars; de même, d'excellentes conditions climatiques, combinées à une réduction du nombre des navires et à l'observance rigoureuse des procédures établies, ont donné lieu à une fermeture ordonnée et sans ennui. Le dernier navire descendant est sorti de l'écluse de Saint-Lambert le 20 décembre; le canal de Welland, lui, fermait le 27 décembre. Dans l'ensemble, le système a fonctionné sans à-coups durant toute la saison et le seul accident sérieux, la collision d'un océanique contre le pont tournant de l'écluse amont de Beauharnois, n'a causé que des retards minimes à quelques navires.

Toutefois, les tonnages ne se sont guère améliorés en 1981. La section Montréal-lac Ontario a connu une hausse de 2,3 pour cent par rapport à 1980, soit 50,6 millions de tonnes, mais le trafic sur le canal de Welland a baissé de 1,3 pour cent, à 58,9 millions de tonnes. Les céréales sont demeurées à la tête du trafic de la Voie maritime, représentant 48,4 pour cent du tonnage total dans la section Montréal-lac Ontario et 43,4 pour cent sur le canal de Welland. Le minerai de fer remontant, la cargaison traditionnelle de retour, a atteint à peine 25,5 pour cent du tonnage total de la section est, et 17,9 pour cent de celui du canal de Welland, malgré l'augmentation sensible qui a suivi l'année désastreuse de 1980. Les pronostics pour 1982 à l'égard de ces deux denrées importantes ne sont pas trop optimistes.

Le nombre des transits est également tombé, de 5026 en 1980 à 4628 dans la section Montréal-lac Ontario et de 6596 à 5960 sur le canal de Welland.

Au début de 1981, l'Administration et son homologue américain, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, ont confié à un consortium d'experts-conseils canadiens et américains l'étude du débit des denrées et du trafic prévus d'ici l'an 2000. D'après le rapport sommaire de cette étude, paru à la fin de février 1982, il est probable que le trafic ne croisse pas aussi rapidement que durant la période allant de 1959 à 1977, mais que l'équilibre du trafic remontant et descendant des denrées qui s'est maintenu jusqu'à ces dernières années s'ame-

nue davantage. "Bien qu'il faille s'attendre à ce que le trafic augmente dans les deux directions, le déséquilibre s'aggrave quelque peu. La proportion du trafic descendant au trafic remontant sur les deux sections devrait, selon les prévisions, augmenter au cours de la période visée, en particulier sur la section Montréal-lac Ontario. Le déséquilibre est toutefois toujours supérieur sur la section Welland."

Les conclusions du rapport incitent l'Administration à réévaluer sa position vis-à-vis les problèmes d'embouteillage éventuels, quoique différés, en particulier sur le canal de Welland.

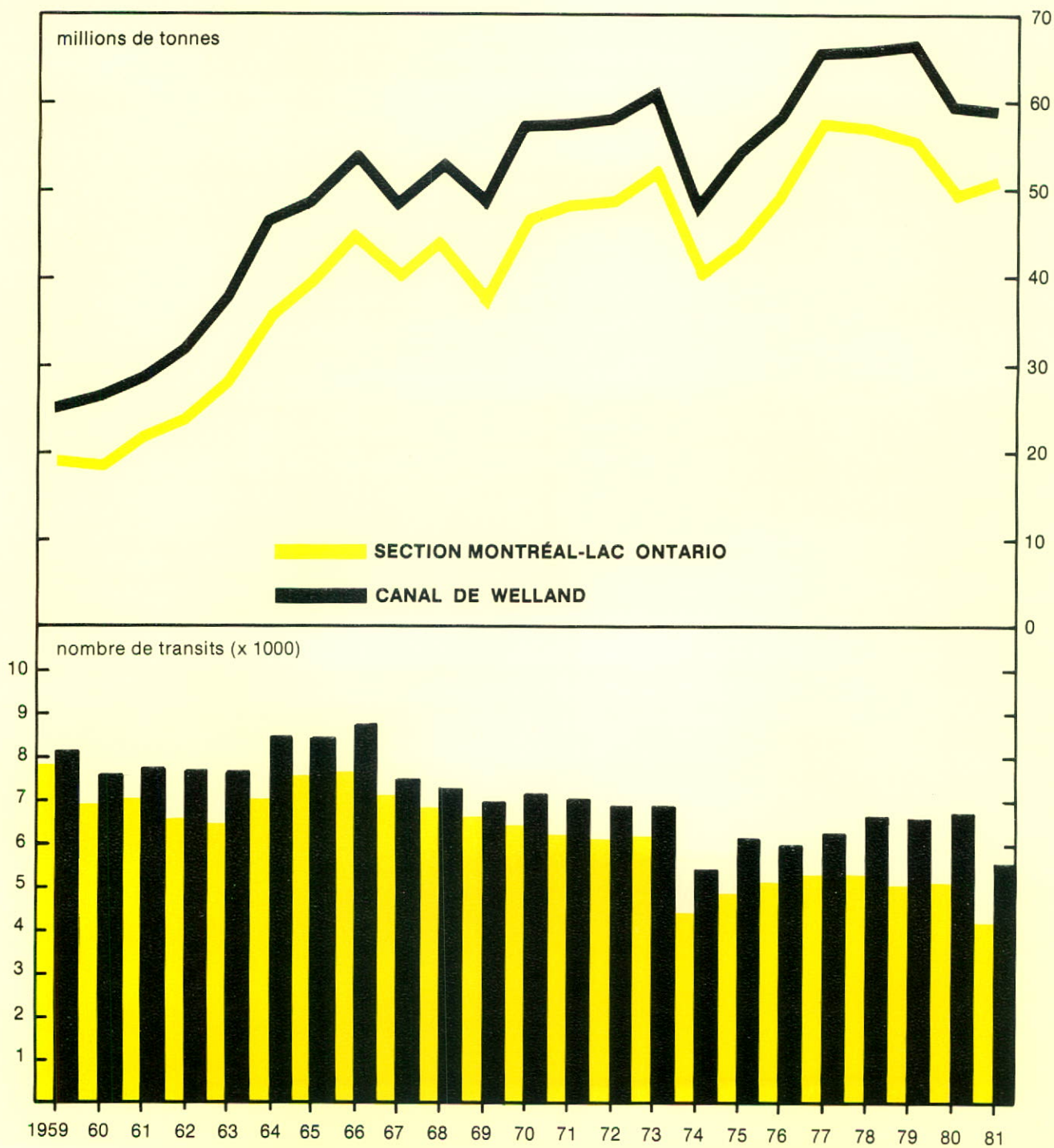
Dans l'intervalle, les travaux d'amélioration sur le système entier se poursuivent. Dans la section Montréal-lac Ontario, l'installation d'une grande estacade flottante à l'entrée du canal de Beauharnois, du côté du lac Saint-François, devrait permettre de mieux contrôler les glaces; de même, le dragage et des modifications au chenal, à proximité de Lancaster Bar, devraient y améliorer la navigation. Sur le canal de Welland, la construction d'un pont à bascule au-dessus de l'extrémité amont de l'écluse 8, à Port Colborne, a été complétée au cours de l'année. L'élargissement du canal, à Port Robinson, de 60 à 80 m sur une distance de 2,8 km, progresse selon les plans. Les devis d'une modernisation majeure du Centre de contrôle de la circulation sur le canal de Welland avancent aussi tel que prévu.

Ces améliorations présentes et futures visent à assurer un fonctionnement efficace et à retarder à une date la plus éloignée possible les problèmes sérieux d'encombrement.

Les excellentes relations de travail qui prévalent au sein de l'Administration ont permis de renouveler en 1981 quatre contrats de deux ans, dont trois avec la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, et un avec l'Alliance de la fonction publique du Canada. L'Administration compte en ce moment un total de 1180 employés.



Tonnages et transits 1959-1981





Rapport du vérificateur



VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

L'honorable Jean-Luc Pepin, C.P., député
Ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1982 ainsi que l'état des résultats, l'état du déficit et l'état de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent un aperçu juste et fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 mars 1982 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, je déclare que l'Administration, à mon avis, a tenu des livres de comptabilité appropriés, que les états financiers sont conformes à ces derniers et que les opérations dont j'ai eu connaissance ont été effectuées dans le cadre de ses pouvoirs statutaires.

Le vérificateur général du Canada,

Ottawa (Ontario)
le 14 mai 1982



Bilan au 31 mars 1982

Actif

	1982	1981
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	\$ 12,548,315	\$ 8,534,086
Débiteurs	902,060	2,811,796
Intérêts courus à recevoir	2,019,582	1,970,243
Stocks de fournitures, au prix coûtant	<u>2,093,568</u>	<u>1,929,949</u>
	17,563,525	15,246,074
Débiteurs à long terme (note 3)	<u>860,488</u>	<u>680,058</u>
Placements		
Obligations du Canada (valeur du marché \$30,206,250; 1981 — \$32,883,625)	40,497,288	41,491,038
Filiales (note 4)	<u>9,600</u>	<u>9,600</u>
	<u>40,506,888</u>	<u>41,500,638</u>
Immobilisations (note 5)		
Terrain, écluses, canaux et autres installations	790,123,152	784,827,223
Moins l'amortissement accumulé	<u>182,498,211</u>	<u>174,883,950</u>
	607,624,941	609,943,273
	<u>\$666,555,842</u>	<u>\$667,370,043</u>
Passif		
À court terme		
Créditeurs	\$ 2,960,535	\$ 3,457,472
Frais courus	<u>3,533,510</u>	<u>4,276,967</u>
	6,494,045	7,734,439
À long terme		
Intérêts reportés (note 6)	210,000,000	210,000,000
Prestations de cessation d'emploi courues	<u>12,033,039</u>	<u>10,437,833</u>
	222,033,039	220,437,833
	<u>228,527,084</u>	<u>228,172,272</u>
Avoir du Canada		
Capital d'apport (note 6)	624,950,000	624,950,000
Déficit	<u>(186,921,242)</u>	<u>(185,752,229)</u>
	438,028,758	439,197,771
	<u>\$666,555,842</u>	<u>\$667,370,043</u>

Approuvé:

Le Président

Le Contrôleur et Trésorier

W.A. O'NEIL

R.J. FORGUES



État des résultats

pour l'exercice terminé le 31 mars 1982

	Secteur Montréal- lac Ontario	Secteur Welland	Pont des Mille-Iles	Total	
				1982	1981
Revenus					
Péages	\$24,818,780	\$23,138,022	\$ —	\$47,956,802	\$46,849,545
Autres	1,160,907	2,498,863	389,657	4,049,427	3,512,689
	<u>25,979,687</u>	<u>25,636,885</u>	<u>389,657</u>	52,006,229	<u>50,362,234</u>
Dépenses					
Exploitation	5,664,106	8,030,812	—	13,694,918	12,501,970
Entretien	8,526,623	10,752,091	77,734	19,356,448	18,714,457
Administration	3,682,586	3,651,546	136,136	7,470,268	6,723,223
Bureau central	3,710,574	4,406,554	36,000	8,153,128	7,396,358
Recherches et développement	79,727	94,680	—	174,407	1,042,873
Amortissement	3,918,233	4,631,716	23,589	8,573,538	8,525,216
Prestations de cessation d'emploi	951,221	1,261,237	—	2,212,458	1,607,052
	<u>26,533,070</u>	<u>32,828,636</u>	<u>273,459</u>	59,635,165	<u>56,511,149</u>
(Perte) bénéfice d'exploitation	(553,383)	(7,191,751)	116,198	(7,628,936)	(6,148,915)
Revenus de placements	2,872,737	3,411,567	—	6,284,304	5,328,254
Remboursement de primes d'assurance	75,323	100,296	—	175,619	901,645
(Perte) bénéfice net pour l'exercice	<u>\$ 2,394,677</u>	<u>\$(3,679,888)</u>	<u>\$116,198</u>	\$(1,169,013)	<u>\$ 80,984</u>

État du déficit

pour l'exercice terminé le 31 mars 1982

	1982	1981
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	\$185,752,229	\$185,833,213
PERTE (BÉNÉFICE NET) POUR L'EXERCICE	1,169,013	<u>(80,984)</u>
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	<u>\$186,921,242</u>	<u>\$185,752,229</u>



État de l'évolution de la situation financière

pour l'exercice terminé le 31 mars 1982

	1982	1981
PROVENANCE DES FONDS		
Exploitation		
(Perte) bénéfique net pour l'exercice	\$ (1,169,013)	\$ 80,984
Eléments n'exigeant aucune sortie de fonds		
Amortissement	8,573,538	8,525,216
Prestations de cessation d'emploi	1,595,206	972,850
(Gain) perte à l'aliénation d'immobilisations	(238,441)	81,000
	<u>8,761,290</u>	<u>9,660,050</u>
Remboursement des débiteurs à long terme	159,090	86,606
Produit de la vente d'obligations du Canada	993,750	—
Produit de l'aliénation d'immobilisations	870,409	127,052
	<u>10,784,539</u>	<u>9,873,708</u>
 UTILISATION DES FONDS		
Augmentation des débiteurs à long terme	339,520	—
Additions aux immobilisations	6,887,174	4,604,028
	<u>7,226,694</u>	<u>4,604,028</u>
Augmentation du fonds de roulement	3,557,845	5,269,680
Fonds de roulement au début de l'exercice	7,511,635	2,241,955
FONDS DE ROULEMENT À LA FIN DE L'EXERCICE	<u>\$11,069,480</u>	<u>\$7,511,635</u>



Notes afférentes aux états financiers du 31 mars 1982

1. OBJECTIFS ET EXPLOITATION

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et apparaît à l'annexe "D" de la Loi sur l'administration financière comme une corporation de propriétaire de la Couronne.

L'Administration a été constituée dans le but de construire et d'exploiter une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié et les installations et autres propriétés tels les ponts qui font partie d'une voie navigable en eau profonde, selon les exigences du gouverneur en conseil.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

(A) PLACEMENTS EN OBLIGATIONS DU CANADA

Les placements en obligations du Canada sont inscrits au prix coûtant. Les gains ou les pertes, y compris toutes primes ou tous escomptes à l'acquisition, sont comptabilisés lorsque les obligations sont vendues.

(B) PLACEMENTS DANS LES FILIALES

Les placements dans les filiales sont comptabilisés au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que l'augmentation dans l'avoir des filiales ne revient pas à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Le public peut se procurer, de façon distincte, les états financiers des filiales et un sommaire de ces états financiers se trouve à la note 4.

(C) IMMOBILISATIONS

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. La politique de l'Administration est de capitaliser toutes les dépenses pour les additions, remplacements ou améliorations importantes qui augmentent la capacité de la voie navigable en eau profonde. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées à l'exploitation au moment où elles sont faites. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement accumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés à l'état des résultats.

La provision pour l'amortissement est établie selon la méthode linéaire, d'après les taux calculés en fonction de la durée utile prévue des éléments d'actif.

(D) PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI

Les employés de l'Administration ont droit à des prestations particulières lors de leur cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et les conditions d'emploi. L'élément de passif concernant ces prestations est comptabilisé dès que celles-ci s'accumulent pour les employés.

(E) RÉGIME DE RETRAITE

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pension de retraite de la Fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de l'Administration. Ces contributions représentent le passif total de l'Administration et sont comptabilisées de façon courante.

(F) COMPTABILISATION DES REVENUS

L'Administration comptabilise les revenus de péages selon la saison de navigation qui, habituellement, est conforme à l'exercice financier qui débute le 1^{er} avril. Si par hasard la saison débutait avant le 1^{er} avril le revenu gagné est reporté au début de l'exercice suivant.

(G) SUBVENTIONS TENANT LIEU D'IMPÔT

Les subventions tenant lieu d'impôt municipal et scolaire sont comptabilisées au moment de leur versement.

3. DÉBITEURS À LONG TERME

L'Administration a conclu des accords contractuels à long terme pour la vente de deux parcelles de terrain et pour le recouvrement du coût qui est associé à la construction de certaines installations.

Ces montants sont reçus en versements annuels selon les conditions des accords contractuels. Un montant de \$305 568 ne porte aucun intérêt et le solde porte intérêt aux taux de 5¼% et 5½%.

4. FILIALES

Le placement dans les filiales comprend le coût des actions des filiales en propriété exclusive suivantes:

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.p.G.L.)	\$1,500
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)	100
La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P.i.V.m)	<u>8,000</u>
	<u>\$9,600</u>

Voici un sommaire des états financiers de ces filiales pour l'exercice financier récemment terminé:

	A.p.G.L. 31 décembre 1981	P.J.C.C. 31 mars 1982	C.P.i.V.m. 31 décembre 1981
Bilan			
Actif			
À court terme	\$ 2,848,770	\$ 4,630,570	\$ 267,482
Immobilisations	<u>58,627</u>	<u>25,299,815</u>	<u>55,139</u>
	<u>2,907,397</u>	<u>29,930,385</u>	<u>322,621</u>
Passif			
À court terme	2,450,710	1,439,051	90,234
À long terme	<u>2,552,837</u>	<u>111,435,101</u>	<u>224,387</u>
	5,003,547	112,874,152	314,621
Déficit	<u>\$ 2,096,150</u>	<u>\$ 82,943,767</u>	<u>\$ (8,000)</u>
État des résultats			
Revenus	\$ 9,059,815	\$ 6,465,783	\$ 1,295,832
Dépenses	<u>9,977,387</u>	<u>10,059,963</u>	<u>979,928</u>
Redevance pour l'utilisation du pont versée à l'Administration	—	—	315,904
Perte pour l'exercice	<u>\$ 917,572</u>	<u>\$ 3,594,180</u>	<u>\$ —</u>

5. IMMOBILISATIONS

	Taux de l'amortis- sement	1982			1981
		Coût	Amortisse- ment accumulé	Valeur nette	Valeur nette
Terrain	—	\$ 30,948,500	\$ —	\$ 30,948,500	\$ 31,509,980
Bâtiments	2%	11,991,180	5,520,148	6,471,032	6,643,018
Chenaux et canaux	1%	243,772,561	53,728,369	190,044,192	191,784,903
Écluses	1%	229,483,835	71,069,829	158,414,006	159,467,761
Ponts	2%	41,100,838	19,532,450	21,568,388	20,843,552
Tunnels	2%	46,469,412	8,596,841	37,872,571	38,801,959
Matériel mobile	2-20%	11,370,247	5,431,951	5,938,296	5,741,709
Intérêt au cours des travaux de construction	—	32,822,016	—	32,822,016	32,822,016
Modifications — dépenses pour propriétés par d'autres, reliées à la construction de					
la voie maritime	1%	134,018,970	18,618,623	115,400,347	116,740,537
Travaux en cours	—	8,145,593	—	8,145,593	5,587,838
		<u>\$790,123,152</u>	<u>\$182,498,211</u>	<u>\$607,624,941</u>	<u>\$609,943,273</u>

Aucune provision pour l'amortissement n'a été établie sur l'intérêt de \$32,822,016 capitalisé lors des travaux de rénovation du canal de Welland. On prévoit que cet intérêt sera annulé et renversé dans le cadre de la seconde partie du refinancement de l'Administration.

6. REFINANCEMENT

Au 1^{er} avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'un montant de \$624,950,000 ont été convertis en avoir selon un crédit parlementaire. Les intérêts non payés sur ces emprunts sont déclarés au bilan comme intérêts reportés. Ces intérêts reportés, sur lesquels il n'est plus requis de comptabiliser les intérêts courus, n'apparaissent pas dans le passif à court terme puisque l'Administration a l'intention de demander au Parlement que soit remis le solde des intérêts non payés.

Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le ministre à fixer, de temps à autres, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé au cours des exercices financiers de 1982 et 1981.

7. IMPÔTS SUR LE REVENU

L'Administration, en tant que société de la Couronne selon l'annexe "D", est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est assujettie à aucune loi provinciale d'impôt sur le revenu.

À date, les pertes accumulées des exercices antérieurs pouvant être reportées ont été suffisantes pour annuler le revenu imposable. Cependant aucune perte n'est disponible pour diminuer tout revenu imposable après l'exercice financier de 1982.

La fraction non amortie du coût en capital des immobilisations de l'Administration, aux fins de l'impôt sur le revenu, dépasse la valeur comptable nette de ces immobilisations par une somme d'environ \$175,000,000. L'incidence fiscale de cet écart n'a pas été inscrite dans les comptes.

L'Administration a effectué des dépenses de recherches et de développement pour une somme d'environ \$6,000,000 et fera une demande en vertu de l'article 37 de la Loi de l'impôt sur le revenu afin que ces dépenses soient différées et disponibles pour réduire le revenu imposable des exercices subséquents.

L'Administration a également des crédits d'impôt à l'investissement inutilisés d'environ \$526,000 pouvant réduire les impôts futurs à payer. Ces crédits expirent en divers montants jusqu'au 31 mars 1987.

8. ÉVENTUALITÉS ET ENGAGEMENTS

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse dans certains procès en cours ou dont on la menace. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration.

Les dépenses en vertu de contrats, engagées mais non effectuées, se chiffraient au 31 mars 1982 à \$880,988 (\$3,034,487 en 1981).