

The St. Lawrence Seaway Authority

1982 Annual Report



Executive Officers

President
W.A. O'NEIL

Vice-President (to Dec. 16, 1982)
MARC MASSON BIENVENU

Member
W.F. BLAIR

Secretary
L.E. BELAND

Vice-President, Western Region
M.S. CAMPBELL

Chief Engineer
H.L. FERGUSON

Comptroller and Treasurer
R.J. FORGUES

Director of Operations and Maintenance
J.M. KROON

Director of Corporate Planning
J.B. McLEOD

Vice-President, Eastern Region
E.J. ROSSI

Senior Economic Advisor to the President
G.V. SAINSBURY

Director of Personnel and Administration
C.G. TRÉPANIÉ

Counsel
N.B. WILLANS

Offices

Head Office

Tower "A", Place de Ville
Ottawa, Ontario
K1R 5A3

Headquarters

202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

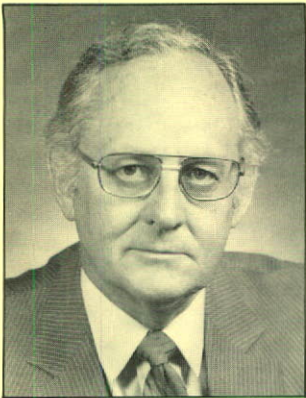
Eastern Region

St. Lambert Lock
St. Lambert, Quebec
J4P 3N7

Western Region

508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Cover painting and screenings from "Niagara Scenes"
collection by Ben Babelowsky.
By permission of The St. Catharine's Standard Ltd.



The President's Message

March 31, 1983

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

Dear Sir:

In accordance with the provisions 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 ending March 31, 1983.

As you will note, our statement for the year reflects the fact that, in terms of traffic and revenues, 1982 was anything but a banner year for this Crown agency. Like a very large number of corporations in both Canada and the U.S., the Seaway Authority's earnings were severely affected by the worst economic recession since the end of World War II. Cargo tonnage on the waterway declined by some 16% from the previous year to the lowest levels recorded since 1974.

As a consequence, despite an increase in tolls averaging 18% for the 1982 season, revenues were almost \$10 million below our budgetary estimates, and it required the application of stringent economies in operation and maintenance expenditures (including the 6% limit on wage increases) to keep the year-end deficit near the \$3.6 million level originally forecast. This total for the system comprised a small profit of \$0.56 million on the Montreal-Lake Ontario section and a loss of \$4.26 million on the Welland Canal. During the fiscal year 1982/83, the Authority's working capital was reduced by \$1.6 million to a level of \$8.6 million.

It is apparent that last year's financial results, coming on top of the \$1.2 million loss suffered the previous year, are not helpful in preserving the self-supporting status which the corporation has

maintained since 1977. And, notwithstanding the average 10% increase in tolls put into effect for the 1983 navigation season, present forecasts indicate a further substantial deficit for the 1983/84 fiscal year.

At the same time, however, we are encouraged by recent signs that the recession has bottomed out and an economic revival is in the making. Traffic estimates for the 1984 season and beyond do offer hope that with rising revenues the company's present financial difficulties can be surmounted by the middle of the decade.

We must, moreover, not allow a preoccupation with financial matters to obscure the fact that from an operational point of view, 1982 was an excellent year for the St. Lawrence-Great Lakes waterway. Other than a difficult opening period caused by ice conditions, there were no major problems or interruptions during the entire navigation season. Operation of Seaway facilities continued to evolve in terms of efficiency and productivity and additional improvements put in place at the Welland Canal increased our ability to provide service to users of the system.

On balance, it seems reasonable to say that during the past year the Authority, in common with many other Canadian companies, learned a lot about how to survive in difficult times and, as a result, is better equipped to meet the challenging times that lie ahead.

Respectfully yours,

W.A. O'Neil
President

Traffic

Although the Authority had anticipated some decline in Seaway traffic for 1982, the reality turned out to be worse than our expectations. In fact, the depth and duration of the economic slump in North America surprised most forecasters and it has appropriately been referred to as the "Great Recession".

Compared to the previous year, cargo on the Seaway's Montreal-Lake Ontario section in 1982 decreased by some 15% to 42.8 million tonnes and vessel transits declined by over 5% to 4,376. On the Welland Canal, tonnage fell to 49 million or by almost 17%, while transits on this section of the waterway dropped by 13% to 5,184. Iron ore – down almost 50% – was the commodity principally affected, reflecting the very substantial decline in U.S. steel and automobile production. Shipments of U.S. grain also fell sharply as low rail and barge rates on the Mississippi-Gulf route drew off traffic that had formerly moved via the St. Lawrence-Great Lakes system. Coal and other bulk products, as well as general cargo, were all affected adversely.

Canadian grain, particularly wheat, was the one bright spot in last season's otherwise gloomy traffic picture. Because of the strong wheat export program and an improved performance by the Canadian grain transportation and handling system, Seaway shipments of Canadian grain reached an all-time record of over 16 million tonnes.

Looking ahead to this season's traffic on the waterway, it is difficult at this time to conclude that there is any prospect for significant improvement. Notwithstanding recent signs that the recession has bottomed out and an economic upturn is underway, our present forecasts do not indicate that Seaway cargo tonnage will exceed the levels experienced in 1982.

Finances

As one would expect, the drop in Seaway shipments during the 1982 season resulted in a substantial decrease in the revenues which had been originally forecast for the 1982/83 fiscal year. Despite an average increase in user charges on the system of some 18%, total income from operations of \$52 million turned out to be almost \$10 million less than had been budgeted for.

As a result of these circumstances, the Authority during the year was forced to adopt some significant cuts in the operation and maintenance budget in order to maintain a reasonable cash flow. Total expenses of the Seaway's operation during 1982, which had been budgeted at \$70.5 million, were reduced to \$61.7 million, only \$2.5 million above the amount expended in 1981. The end result of these restraint measures produced a net loss for the 1982/83 fiscal year of \$3.7 million, almost exactly what had been budgeted for, and considerably less than had been expected a few months prior to closing the books.

The financial outlook for the 1983/84 fiscal year appears even bleaker than last year's results. Despite the average 10% toll increase introduced at the beginning of the season, it is not expected that traffic levels will be sufficient to generate much additional revenues compared to 1982/83. On the expenditures side, however, operating costs continue to rise and it is possible that the corporation will be facing a deficit at the end of the fiscal year of the order of \$6-\$7 million.

Notwithstanding this unwelcome prognosis, the financial resources of the Authority appear to be sufficient to sustain the loss expected for 1983/84. Thus, the corporation should be able to retain its self-supporting status for the sixth consecutive year and continue to operate without the need for any outside funding.

Operations

After reviewing the traffic and financial results for 1982/83, it is rather a relief to turn to the corporation's operational record during that period. Not that the 1982 navigation season started off all that well since, unlike the benign weather conditions encountered at the opening of the Seaway in 1981, nature was not as kind to us last year. Much thicker ice than usual formed during the winter, and although both the Montreal-Lake Ontario and Welland sections opened for navigation on April 5, the MLO was not completely ice-free until April 17, while the ice situation in the eastern end of Lake Erie caused major delays to navigation well into the first half of May. Conditions were much better, however, in December when favorable weather, a moderate traffic demand and well-defined closing procedures combined to produce a trouble-free and orderly closing period.

Other than the difficult opening, there were no major problems or interruptions during the 1982 navigation season. One major accident, the sinking of an inland vessel, occurred on December 7 in the Welland Canal. Fortunately this took place outside the navigation channel and did not interfere with through traffic using the system.

Although some operational improvements to the Seaway system were postponed or curtailed during last year because of financial restraints, there were also many projects which relate to ongoing essential maintenance or to long-term general improvements that went ahead as planned. On the Welland Canal, for example, the widening of the channel in the Port Robinson area was completed. Work on the construction of an extension to the tie-up wall above the east side of lock 7 was started and, in addition, the task of removing the Guard Gate on the east side of the Canal was begun. Both these projects are scheduled for completion this year.

The Welland Canal Traffic Control Centre Improvement Program continued during 1982/83, moving from the feasibility study stage well into the design phase. In view of the restraint program, however, implementation has been slowed down and will be phased in over a longer period than scheduled originally.

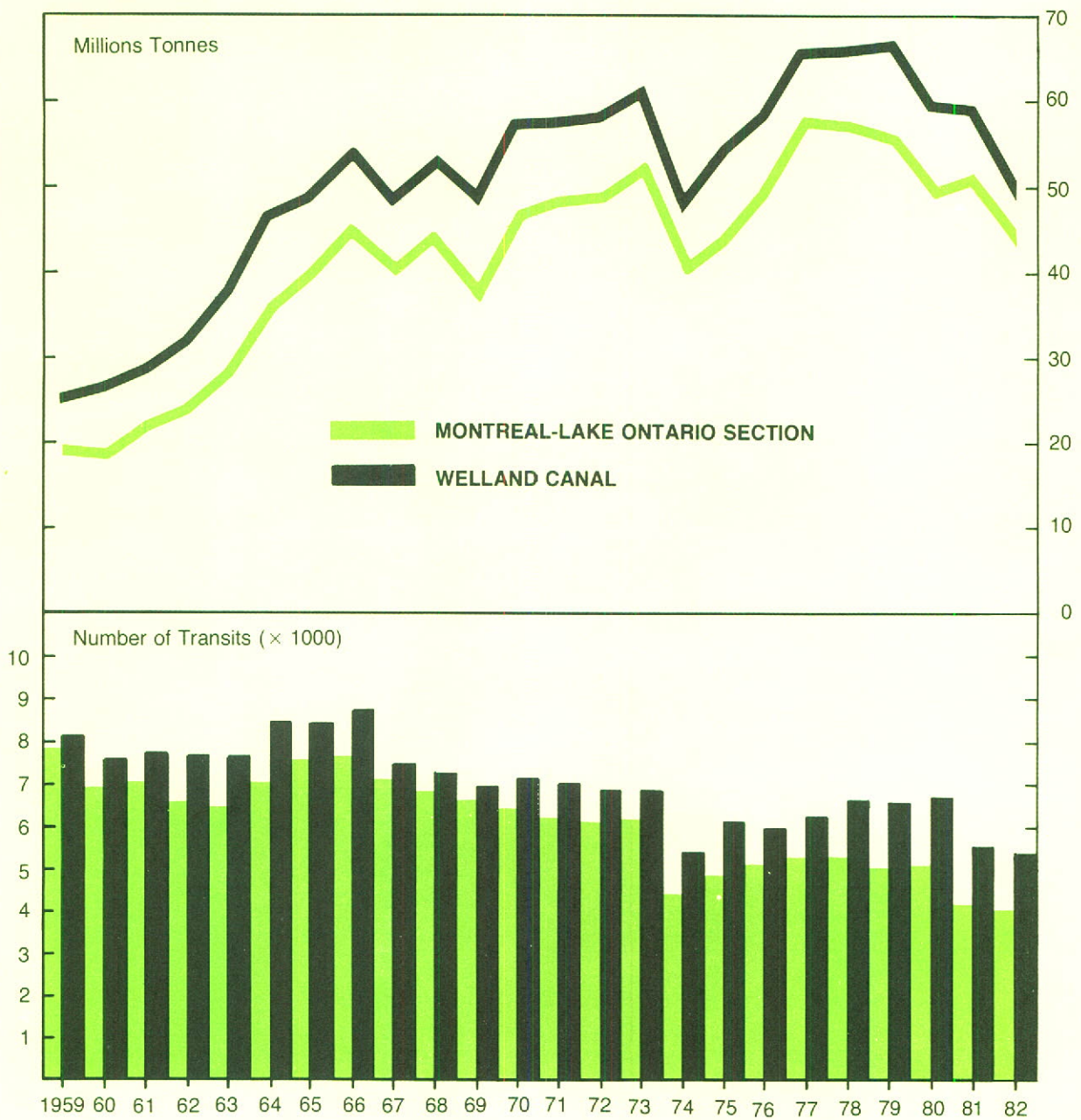
In an effort to improve navigation throughout the Seaway, the Authority has entered into a joint program with the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, the U.S. Coast Guard and the Canadian Coast Guard to develop a reliable and acceptable all-weather navigation aid system. This system is expected to generate an increase in Seaway capacity with resulting reduction in vessel transit times during those periods at the beginning and at the end of the shipping season when conventional lighted floating aids must be removed because of ice. Improvements in system safety, capacity and transit time during periods of low visibility are also being considered.

All in all, the year under review could hardly be described as an unqualified success. From a traffic and revenue point of view, in particular, it left much to be desired. On the other hand, it did in many ways teach the organization a lot about how to live in difficult times. In operational terms, definite progress was made in improving the system's facilities, and without adopting the phrase "leaner and meaner" to describe Seaway policies during 1982/83, it is not unreasonable to say that in terms of economy and efficiency some impressive gains were made.

These gains, of course, can only be attributed in part to the policies of management. It was, in particular, the cooperative spirit on the part of all Seaway employees that made it possible to survive a rather stressful period relatively unscathed.

Finally, the Authority would like to express its appreciation for the cooperation and assistance received from the users of the Seaway during the semi-annual "Information Sessions". Most of them, like ourselves, had to face up to rather serious financial and operational problems during 1982, and from this wide spectrum of Seaway interests emerged a degree of communication and mutual understanding that should contribute much to the future success of a transportation mode which concerns us all.

Cargo Tonnes and Vessel Transits – 1959-1982



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, 1983 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, 1983 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.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Kenneth M. Dye".

Kenneth M. Dye, F.C.A.
Auditor General of Canada

Ottawa, Ontario
May 13, 1983

Balance Sheet as at March 31, 1983

Assets	1983	1982
Current		
Cash and term deposits	\$ 11,514,178	\$ 12,548,315
Accounts receivable	1,038,917	902,060
Accrued interest receivable	1,850,490	2,019,582
Supplies inventory	<u>2,203,640</u>	<u>2,093,568</u>
	<u>16,607,225</u>	<u>17,563,525</u>
Long-term receivables (Note 3)	<u>730,528</u>	<u>860,488</u>
Investments		
Canada bonds (market value \$37,442,375, 1982 – \$30,206,250)	40,497,288	40,497,288
Subsidiary companies (Note 4)	<u>9,600</u>	<u>9,600</u>
	<u>40,506,888</u>	<u>40,506,888</u>
Fixed (Note 5)	<u>606,505,802</u>	<u>607,624,941</u>
	<u><u>\$664,350,443</u></u>	<u><u>\$666,555,842</u></u>
 Liabilities		
Current		
Accounts payable	\$ 2,694,997	\$ 2,960,535
Accrued liabilities	<u>5,265,470</u>	<u>4,363,437</u>
	<u>7,960,467</u>	<u>7,323,972</u>
Long-term		
Deferred interest (Note 6)	210,000,000	210,000,000
Accrued employee termination benefits	<u>12,074,078</u>	<u>11,203,112</u>
	<u>222,074,078</u>	<u>221,203,112</u>
	<u>230,034,545</u>	<u>228,527,084</u>
 Equity of Canada		
Contributed capital	624,950,000	624,950,000
Deficit	<u>(190,634,102)</u>	<u>(186,921,242)</u>
	<u>434,315,898</u>	<u>438,028,758</u>
	<u><u>\$664,350,443</u></u>	<u><u>\$666,555,842</u></u>

Approved:

W.A. O'NEIL

President

R.J. FORGUES

Comptroller and Treasurer

Statement of Operations
for the year ended March 31, 1983

	Montreal- Lake Ontario Section	Welland Section	Thousand Islands Bridge	Total	
				1983	1982
Revenues					
Tolls	\$23,695,242	\$24,545,433	\$ —	\$48,240,675	\$47,956,802
Other	1,609,900	2,189,388	368,845	4,168,133	4,049,427
	<u>25,305,142</u>	<u>26,734,821</u>	<u>368,845</u>	<u>52,408,808</u>	<u>52,006,229</u>
Expenses					
Operation	5,979,984	8,742,922	—	14,722,906	13,694,918
Maintenance	8,911,789	11,026,707	73,740	20,012,236	19,356,448
Administration	3,886,997	4,226,237	248,253	8,361,487	7,470,268
Headquarters	3,921,431	4,934,481	36,000	8,891,912	8,153,128
Research and development	4,068	5,119	—	9,187	174,407
Depreciation	4,107,130	4,600,160	23,589	8,730,879	8,573,538
Employee termination benefits	629,856	862,822	—	1,492,678	2,212,458
	<u>27,441,255</u>	<u>34,398,448</u>	<u>381,582</u>	<u>62,221,285</u>	<u>59,635,165</u>
(Loss) income from operations	(2,136,113)	(7,663,627)	(12,737)	(9,812,477)	(7,628,936)
Investment income	2,672,006	3,362,307	—	6,034,313	6,284,304
Insurance premiums refunded	28,037	37,267	—	65,304	175,619
(Loss) net income for the year	<u>\$ 563,930</u>	<u>\$(4,264,053)</u>	<u>\$ (12,737)</u>	<u>\$(3,712,860)</u>	<u>\$(1,169,013)</u>

Statement of Deficit
for the year ended March 31, 1983

	1983	1982
BALANCE, BEGINNING OF THE YEAR	\$186,921,242	185,752,229
LOSS FOR THE YEAR	<u>3,712,860</u>	<u>1,169,013</u>
BALANCE, END OF THE YEAR	<u>\$190,634,102</u>	<u>\$186,921,242</u>

Statement of Changes in Financial Position

for the year ended March 31, 1983

	1983	1982
SOURCE OF FUNDS		
Operations		
Loss for the year	\$ (3,712,860)	\$ (1,169,013)
Items not requiring an outlay of funds		
Depreciation	8,730,879	8,573,538
Employee termination benefits	870,966	1,382,531
Loss (gain) on disposal of fixed assets	<u>16,935</u>	<u>(238,441)</u>
	5,905,920	8,548,615
Instalments on long-term receivables	129,960	159,090
Proceeds on disposal of fixed assets	50,839	870,409
Proceeds from sale of Canada bonds	<u>—</u>	<u>993,750</u>
	<u>6,086,719</u>	<u>10,571,864</u>
 APPLICATION OF FUNDS		
Fixed asset additions	7,679,514	6,887,174
Increase in long-term receivables	<u>—</u>	<u>339,520</u>
	7,679,514	7,226,694
Increase (decrease) in working capital	(1,592,795)	3,345,170
Working capital, beginning of the year	<u>10,239,553</u>	<u>6,894,383</u>
WORKING CAPITAL, END OF THE YEAR	<u><u>\$ 8,646,758</u></u>	<u><u>\$10,239,553</u></u>

Notes to Financial Statements March 31, 1983

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) SUPPLIES INVENTORY

The supplies inventory is recorded at cost.

(B) 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.

(C) 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 summarized financial information is disclosed in Note 4.

(D) 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.

(E) 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.

(F) 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.

(G) REVENUE RECOGNITION

The Authority recognizes revenue 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 revenue earned is deferred until the commencement of the new fiscal year.

(H) 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 agreements. An amount of \$271,616 is non-interest bearing, and the balance bears interest at rates of 5¹/₄% and 5¹/₂%.

4. SUBSIDIARY COMPANIES

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

	<u>No. of Shares</u>	<u>Cost</u>
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (G.L.P.A.)	15	\$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (J.C.C.B.)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (S.I.B.C.)	8	<u>8,000</u>
		<u>\$ 9,600</u>

Summarized financial information relating to these subsidiaries based on their most recently completed fiscal years is as follows:

	<u>G.L.P.A. Dec. 31/82</u>	<u>J.C.C.B. Mar. 31/83</u>	<u>S.I.B.C. Dec. 31/82</u>
Assets			
Current	\$ 3,835,950	\$ 4,717,313	\$ 300,184
Fixed	<u>47,104</u>	<u>24,230,024</u>	<u>52,398</u>
	<u>3,883,054</u>	<u>28,947,337</u>	<u>352,582</u>
Liabilities			
Current	2,364,293	1,525,797	102,444
Due to Canada	—	110,756,052	—
Other long-term	<u>2,934,398</u>	<u>692,083</u>	<u>242,138</u>
	<u>5,298,691</u>	<u>112,973,932</u>	<u>344,582</u>
Equity (deficit)	<u>\$ (1,415,637)</u>	<u>\$(84,026,595)</u>	<u>\$ 8,000</u>
Revenue	\$ 10,433,611	\$ 6,195,618	\$ 1,342,612
Expenses	10,392,027	11,342,238	1,117,336
Bridge user charge paid to the Authority	—	—	225,276
Net income (loss) for the year	<u>\$ 41,584</u>	<u>\$ (5,146,620)</u>	<u>\$ —</u>

5. FIXED ASSETS

	Depreciation Rate	1983		1982	
		Cost	Accumulated Depreciation	Net	Net
Land	—	\$ 31,024,989	\$ —	\$ 31,024,989	\$ 30,948,500
Channels and canals	—	249,092,865	56,219,297	192,873,568	190,044,192
Locks	1%	229,483,824	73,364,668	156,119,156	158,414,006
Bridges	2%	41,100,838	20,260,910	20,839,928	21,568,388
Tunnels	2%	46,469,412	9,526,229	36,943,183	37,872,571
Buildings	2%	12,028,308	5,703,045	6,325,263	6,471,032
Equipment	2-20%	14,906,879	6,007,659	8,899,220	5,938,296
Remedial works – expenditures on properties owned by others, relating to Seaway construction	1%	134,018,970	19,958,812	114,060,158	115,400,347
Interest during construction	—	32,822,016	—	32,822,016	32,822,016
Works under construction	—	6,598,321	—	6,598,321	8,145,593
		<u>\$797,546,422</u>	<u>\$191,040,620</u>	<u>\$606,505,802</u>	<u>\$607,624,941</u>

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 of \$210 million 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 1983 and 1982 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.

Undepreciated capital cost for tax purposes in excess of net book value of fixed assets, amounted to approximately \$184 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts.

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

Unused investment tax credits of approximately \$403,000 are available to reduce future taxes payable up to March 31, 1988.

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 obligations for capital and other expenditures, at March 31, 1983 amounted to \$1,779,244 (1982 – \$880,988).

9. RELATED PARTY TRANSACTIONS

During the year, the Authority provided The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, a wholly-owned subsidiary, with administration services for which it charged \$500,000 (1982 – \$500,000). As at March 31, 1983, \$41,667 remained outstanding in the Authority's accounts (1982 – \$41,667).

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated carried out maintenance work on the Mercier Bridge, on behalf of The St. Lawrence Seaway Authority. Costs incurred of \$496,229 (1982 – \$742,806) by this subsidiary were reimbursed by the Authority.

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)

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Rapport annuel 1982



Personnel de direction

Président
W.A. O'NEIL

Vice-président
MARC MASSON BIENVENU (sorti le 16 décembre 1982)

Membre
W.F. BLAIR

Secrétaire
L.E. BELAND

Vice-président, Région ouest
M.S. CAMPBELL

Ingénieur en chef
H.L. FERGUSON

Contrôleur et trésorier
R.J. FORGUES

Directeur de l'exploitation et de l'entretien
J.M. KROON

Directeur de la planification de l'entreprise
J.B. McLEOD

Vice-président, Région est
E.J. ROSSI

Premier conseiller en économique du Président
G.V. SAINSBURY

Directeur du personnel et de l'administration
C.G. TRÉPANIÉ

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

L'aquarelle qui apparaît sur la couverture et dans ce rapport fait partie de la collection "Niagara Scenes" de Ben Babelowsky et a été reproduite avec la permission de The St. Catharine's Standard Ltd.



Le message du Président

Le 31 mars 1983

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

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions 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 1983.

Comme vous le constaterez, ces états révèlent que, pour ce qui est du trafic et des recettes, 1982 est loin d'avoir été une année florissante pour la société de la Couronne. À l'instar d'un très grand nombre d'entreprises au Canada et aux États-Unis, les revenus de l'Administration de la voie maritime ont subi les effets néfastes de la pire crise économique que nous ayons connue depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Le chiffre des cargaisons a baissé de quelque 16% par rapport à l'année précédente pour atteindre le plus bas niveau enregistré depuis 1974.

En conséquence, malgré une majoration moyenne des péages de 18% pour la saison de 1982, les recettes ont été de presque 10 millions \$ inférieures à nos prévisions budgétaires et il a fallu effectuer des économies rigoureuses dans nos frais d'exploitation et d'entretien (notamment la limite de 6% des augmentations salariales) pour maintenir le déficit de l'exercice aux quelque 3,6 millions \$ qui avaient été prévus au début. Ce chiffre global reflète un léger bénéfice de 0,56 million \$ pour la section Montréal-lac Ontario et une perte de 4,26 millions \$ sur le canal de Welland. Au cours de l'exercice de 1982-1983, le capital de roulement de l'Administration a diminué de 1,6 million \$ pour se situer à 8,6 millions \$.

Il semble donc que les résultats financiers de l'an dernier, venant s'ajouter à la perte de 1,2 million \$, subie l'année précédente, n'aident pas à préserver la

situation d'autofinancement que la société avait maintenue depuis 1977. Et, nonobstant la majoration moyenne de 10% des péages qui seront perçus durant la saison de navigation de 1983, les prévisions actuelles indiquent un déficit important pour l'exercice 1983-1984.

Cependant, certains indices récents nous encouragent à croire que la récession a atteint son seuil et que la reprise économique se dessine à l'horizon. Les estimations du trafic pour la saison de 1984 et les années suivantes font naître une lueur d'espoir que l'augmentation des recettes de la société lui permettra de surmonter ses présentes difficultés financières vers le milieu de la décennie.

Néanmoins, nous ne devons pas laisser les préoccupations d'ordre financier voiler le fait que, du point de vue de l'exploitation, 1982 a été une excellente année pour la voie navigable Saint-Laurent/ Grands Lacs. À part les problèmes causés par les glaces au moment de l'ouverture, il n'y a eu aucune difficulté ou interruption majeure au cours de la saison de navigation. L'exploitation des installations de la Voie maritime a continué d'évoluer dans le sens de l'efficacité et de la productivité; les améliorations apportées au canal de Welland nous ont permis d'assurer un meilleur service aux usagers.

À tout prendre, il semble raisonnable d'ajouter qu'au cours de l'année écoulée l'Administration, tout comme bon nombre d'entreprises canadiennes, a beaucoup appris sur l'art de survivre en temps difficiles et, en conséquence, elle est mieux armée pour relever le défi des années à venir.

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

Le président

W.A. O'Neil

Le trafic

L'Administration avait prévu une baisse du trafic sur la Voie maritime en 1982, mais la réalité a été plus sombre que les prédictions. De fait, la gravité et la durée du marasme économique en Amérique du Nord ont surpris la plupart des pronostiqueurs et c'est à bon droit qu'on lui a donné le nom de "grande récession".

Comparativement à l'année précédente, les cargaisons qui ont emprunté la section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime en 1982 ont diminué de quelque 15% pour se situer à 42,8 millions de tonnes et les transits de navires, de plus de 5%, soit à 4 376. Sur le canal de Welland, les cargaisons sont baissées à 49 millions de tonnes, ou de presque 17%; pour les transits, la baisse y a été de 13%, à 5 184. Le minerai de fer, en chute de presque 50%, a été la denrée la plus touchée, à cause du déclin marqué de la production de l'acier et des automobiles aux É.-U. Les expéditions de céréales américaines ont également fléchi d'une façon sensible, les taux concurrentiels de transport ferroviaire et fluvial sur la route Mississippi-golfe du Mexique ayant attiré une partie du trafic qui empruntait auparavant la voie Saint-Laurent/Grands Lacs. Le trafic des cargaisons générales, du charbon et des autres produits en vrac a aussi été influencé négativement.

Les céréales canadiennes, le blé en particulier, ont été le point lumineux sur la toile plutôt sombre du trafic de la saison dernière. Grâce à l'ampleur du programme d'exportation de blé et au rendement accru des systèmes canadiens de transport et de manutention, les expéditions de céréales canadiennes par la Voie maritime ont atteint un nouveau record de 16 millions de tonnes.

En ce moment, les perspectives du trafic pour l'année 1983 sont telles qu'il est difficile d'y voir des chances d'amélioration importante. Malgré certains indices récents annonçant la fin de la récession et l'amorce de la reprise économique, nos prévisions actuelles indiquent que les cargaisons ne dépasseront pas les chiffres de 1982.

Les finances

Comme on peut s'y attendre, la réduction des expéditions par la Voie maritime au cours de la saison de 1982 a entraîné une chute sensible des revenus prévus antérieurement pour l'exercice 1982-1983. En dépit d'une majoration moyenne des péages d'environ 18%, le revenu d'exploitation de 52 millions \$ accusait d'une perte de 10 millions \$ au total prévu au budget.

Dans ces circonstances, l'Administration a été forcée, au cours de l'année, d'effectuer certaines coupures importantes dans son budget d'exploitation et d'entretien en vue de maintenir un capital de roulement suffisant. Les frais globaux d'exploitation de la Voie maritime en 1982, budgétisés à 70,5 millions \$, furent réduits à 61,7 millions \$, soit seulement 2,5 millions de plus que les dépenses de 1981. Ces compressions ont permis de limiter la perte nette à 3,7 millions \$ pour l'exercice de 1982-1983, soit presque le montant exact prévu au budget, mais beaucoup moins que ce à quoi nous nous attendions quelque mois avant la fermeture des livres.

La perspective financière de l'exercice 1983-1984 semble encore plus sombre que les résultats de l'année écoulée. Malgré la majoration moyenne des péages de 10% entrée en vigueur au début de la présente saison, nous ne prévoyons pas que le trafic suffise à produire des revenus plus élevés qu'en 1982-1983. Toutefois, du côté des dépenses, les frais d'exploitation continuent de monter et il est possible que la société doive faire face, à la fin du présent exercice, à un déficit de l'ordre de 6-7 millions \$.

Nonobstant ce pronostic désagréable, les ressources financières de l'Administration devraient suffire à absorber la perte escomptée en 1983-1984. Ainsi, la société devrait être en mesure de s'autosuffire pour la sixième année consécutive et de continuer à fonctionner sans avoir à recourir à l'aide extérieure.

L'exploitation

Après avoir passé en revue le trafic et les résultats financiers de 1982-1983, il est plutôt consolant de consulter le dossier opérationnel de la société durant cette période. Ce n'est pas que la saison de navigation de 1982 ait si bien commencé; contrairement aux conditions atmosphériques idéales qui ont marqué l'ouverture de la Voie maritime en 1981, la nature ne s'est pas montrée aussi clémente envers nous l'an dernier. Il s'est formé, au cours de l'hiver, une couche de glace beaucoup plus épaisse que d'habitude et s'il est vrai que les deux sections furent ouvertes à la navigation le 5 avril, la section Montréal-lac Ontario n'a pas été complètement déglacée avant le 17 avril et l'état des glaces à l'extrémité est du lac Erié a retardé la navigation jusque vers la mi-mai sur le canal de Welland. Cependant, en décembre, les conditions furent bien meilleures: le temps favorable, un trafic modéré et des procédures bien établies ont donné lieu à une période de fermeture ordonnée et sans ennui.

Hormis les problèmes d'ouverture, la saison de navigation de 1982 n'a été marquée d'aucune difficulté ou interruption majeures. Un accident grave, l'engloutissement d'un lacquier, est survenu le 7 décembre dans le canal de Welland. Cet accident s'étant produit en dehors du chenal, il n'a heureusement pas nui à la navigation.

À cause des restrictions financières, certaines améliorations opérationnelles à la Voie maritime ont été retardées ou réduites au cours de l'année; en revanche, bon nombre de travaux liés à l'entretien régulier essentiel ou au perfectionnement général des installations ont été exécutés tel que prévu. Sur le canal de Welland, par exemple, l'élargissement du chenal à proximité de Port Robinson a été complété. La construction d'un prolongement au mur d'approche amont du côté est de l'écluse 7 a été commencée, de même que l'enlèvement de la porte de garde du côté est du canal. Ces deux opérations devraient être terminées cette année.

Le Programme d'amélioration du Centre de contrôle de la circulation sur le canal de Welland, poursuivi au cours de 1982-1983, est passé du stade de l'étude de faisabilité à celui de la conception technique. Néanmoins, les restrictions financières en ont ralenti la mise

en œuvre qui sera échelonnée sur une plus longue période que celle prévue au début.

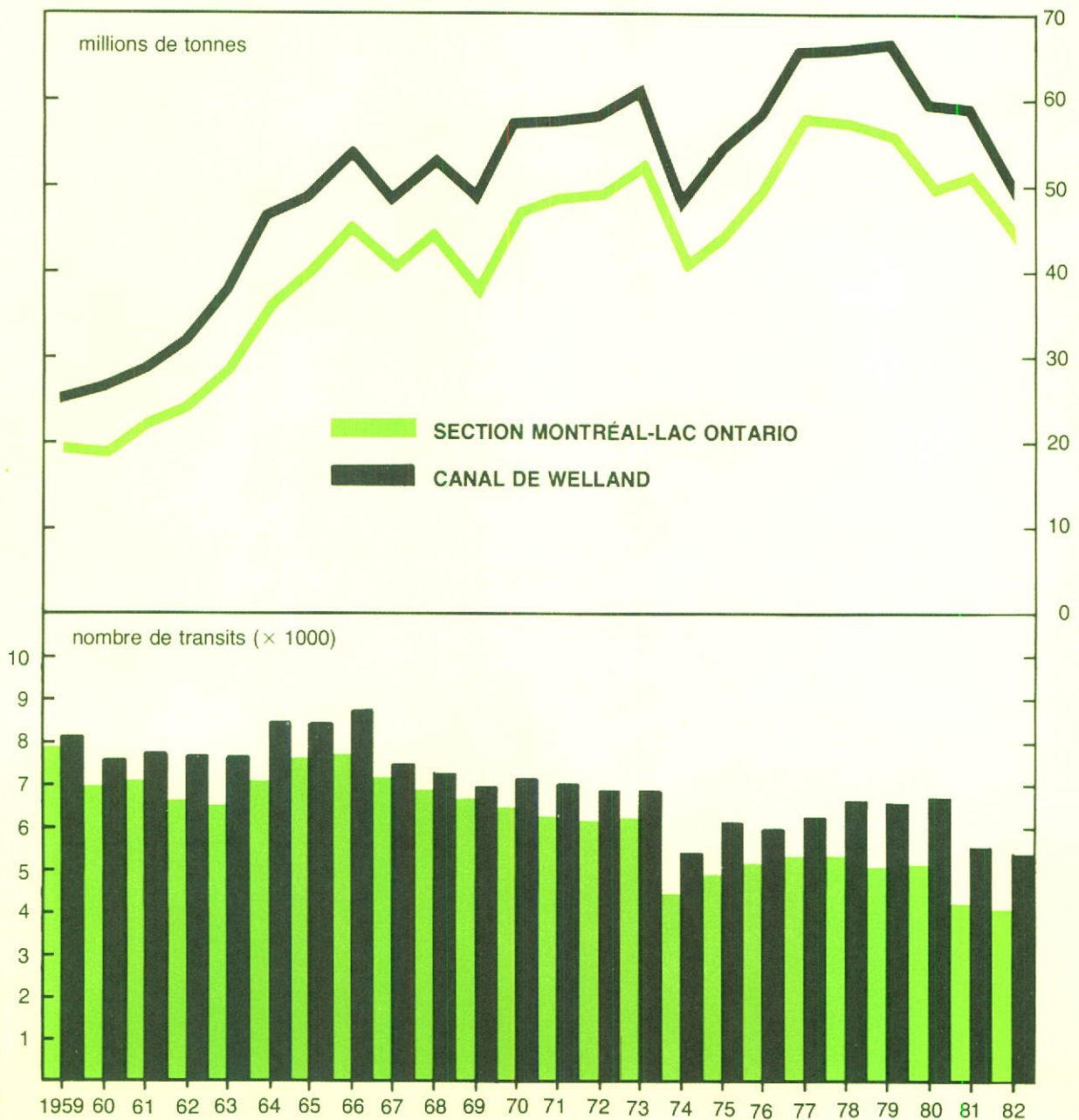
En vue d'améliorer la navigation sur toute la Voie maritime, l'Administration, conjointement avec la U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, la U.S. Coast Guard et la Garde côtière canadienne, a inauguré un programme visant à élaborer un système d'aides à la navigation qui soit satisfaisant et sûr par tous les temps. Ce système devrait accroître la capacité de la Voie maritime et, par conséquent, permettre de réduire la durée des transits au début et à la fin des saisons de navigation, alors qu'à cause des glaces il faut enlever les bouées flottantes conventionnelles. Des améliorations du côté de la sécurité, du débit et de la durée des transits au cours des périodes de visibilité réduite sont aussi envisagées.

À tout prendre, il serait difficile d'affirmer que l'année écoulée a été un franc succès. Du point de vue trafic et revenu en particulier, elle a laissé beaucoup à désirer. D'un autre côté, de bien des façons, elle nous a beaucoup appris sur l'art de survivre en temps difficiles. Au plan opérationnel, nous avons apporté des améliorations appréciables aux installations et, sans aller jusqu'à dire que la politique de la Voie maritime a été de crier famine en 1982-1983, il n'en reste pas moins qu'aux points de vue de l'économie et de l'efficacité, nous avons réalisé des gains impressionnants.

Bien sûr, ces gains ne sont attribuables qu'en partie aux politiques de la direction. C'est grâce, en particulier, à l'esprit de coopération de tous les employés de la Voie maritime que nous avons réussi à franchir relativement indemnes une période plutôt contraignante.

Enfin, l'Administration tient à exprimer ses remerciements pour la collaboration et l'aide qu'elle a reçues des usagers de la Voie maritime au cours des "séances d'information" semi-annuelles. Tout comme nous, la plupart d'entre eux ont dû faire face à des problèmes financiers et opérationnels sérieux au cours de 1982-1983. Le climat de communication et de compréhension réciproque qui rapproche ces représentants d'intérêts maritimes variés devrait contribuer au succès à venir du mode de transport qui nous préoccupe tous.

Tonnages et transits 1959-1982





VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

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

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1983 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 1983 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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kenneth M. Dye'.

Kenneth M. Dye, F.C.A.

Ottawa (Ontario)
le 13 mai 1983

Bilan au 31 mars 1983

Actif	1983	1982
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	\$ 11,514,178	\$ 12,548,315
Débiteurs	1,038,917	902,060
Intérêts courus	1,850,490	2,019,582
Stocks de fournitures	<u>2,203,640</u>	<u>2,093,568</u>
	<u>16,607,225</u>	<u>17,563,525</u>
Débiteurs à long terme (note 3)	<u>730,528</u>	<u>860,488</u>
Placements		
Obligations du Canada (valeur du marché \$37,442,375; 1982 - \$30,206,250)	40,497,288	40,497,288
Filiales (note 4)	<u>9,600</u>	<u>9,600</u>
	<u>40,506,888</u>	<u>40,506,888</u>
Immobilisations (note 5)	606,505,802	607,624,941
	<u>\$664,350,443</u>	<u>\$666,555,842</u>
 Passif		
À court terme		
Créditeurs	\$ 2,694,997	\$ 2,960,535
Frais courus	<u>5,265,470</u>	<u>4,363,437</u>
	<u>7,960,467</u>	<u>7,323,972</u>
À long terme		
Intérêts reportés (note 6)	210,000,000	210,000,000
Prestations de cessation d'emploi courues	<u>12,074,078</u>	<u>11,203,112</u>
	<u>222,074,078</u>	<u>221,203,112</u>
	<u>230,034,545</u>	<u>228,527,084</u>
 Avoir du Canada		
Capital d'apport	624,950,000	624,950,000
Déficit	<u>(190,634,102)</u>	<u>(186,921,242)</u>
	<u>434,315,898</u>	<u>438,028,758</u>
	<u>\$664,350,443</u>	<u>\$666,555,842</u>

Approuvé:

le Président

W.A. O'NEIL

le Contrôleur et Trésorier

R.J. FORGUES

État des résultats
pour l'exercice terminé le 31 mars 1983

	Secteur Montréal- lac Ontario	Secteur Welland	Pont des Mille-îles	Total 1983	1982
Revenus					
Péages	\$23,695,242	\$24,545,433	\$ —	\$48,240,675	\$47,956,802
Autres	<u>1,609,900</u>	<u>2,189,388</u>	<u>368,845</u>	4,168,133	<u>4,049,427</u>
	<u>25,305,142</u>	<u>26,734,821</u>	<u>368,845</u>	52,408,808	<u>52,006,229</u>
Dépenses					
Exploitation	5,979,984	8,742,922	—	14,722,906	13,694,918
Entretien	8,911,789	11,026,707	73,740	20,012,236	19,356,448
Administration	3,886,997	4,226,237	248,253	8,361,487	7,470,268
Bureau central	3,921,431	4,934,481	36,000	8,891,912	8,153,128
Recherches et développement	4,068	5,119	—	9,187	174,407
Amortissement	4,107,130	4,600,160	23,589	8,730,879	8,573,538
Prestations de cessation d'emploi	<u>629,856</u>	<u>862,822</u>	<u>—</u>	1,492,678	<u>2,212,458</u>
	<u>27,441,255</u>	<u>34,398,448</u>	<u>381,582</u>	62,221,285	<u>59,635,165</u>
(Perte) bénéfice d'exploitation	(2,136,113)	(7,663,627)	(12,737)	(9,812,477)	(7,628,936)
Revenus de placements	2,672,006	3,362,307	—	6,034,313	6,284,304
Remboursement de primes d'assurance	<u>28,037</u>	<u>37,267</u>	<u>—</u>	65,304	<u>175,619</u>
(Perte) bénéfice net pour l'exercice	<u>\$ 563,930</u>	<u>\$(4,264,053)</u>	<u>\$ (12,737)</u>	\$(3,712,860)	<u>\$(1,169,013)</u>

État du déficit
pour l'exercice terminé le 31 mars 1983

	1983	1982
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	\$186,921,242	185,752,229
PERTE POUR L'EXERCICE	<u>3,712,860</u>	<u>1,169,013</u>
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	<u>\$190,634,102</u>	<u>\$186,921,242</u>

État de l'évolution de la situation financière
pour l'exercice terminé le 31 mars 1983

	1983	1982
PROVENANCE DES FONDS		
Exploitation		
Perte pour l'exercice	\$ (3,712,860)	\$ (1,169,013)
Éléments n'exigeant aucune sortie de fonds		
Amortissement	8,730,879	8,573,538
Prestations de cessation d'emploi	870,966	1,382,531
Perte (gain) à l'aliénation d'immobilisations	<u>16,935</u>	<u>(238,441)</u>
	5,905,920	8,548,615
Remboursements des débiteurs à long terme	129,960	159,090
Produit de l'aliénation d'immobilisations	50,839	870,409
Produit de la vente d'obligations du Canada	<u>—</u>	<u>993,750</u>
	<u>6,086,719</u>	<u>10,571,864</u>
UTILISATION DES FONDS		
Additions aux immobilisations	7,679,514	6,887,174
Augmentation des débiteurs à long terme	<u>—</u>	<u>339,520</u>
	<u>7,679,514</u>	<u>7,226,694</u>
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	(1,592,795)	3,345,170
Fonds de roulement au début de l'exercice	<u>10,239,553</u>	<u>6,894,383</u>
FONDS DE ROULEMENT À LA FIN DE L'EXERCICE	<u>\$ 8,646,758</u>	<u>\$10,239,553</u>

Notes afférentes aux états financiers du 31 mars 1983

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) STOCKS DE FOURNITURES

Les stocks de fournitures sont inscrits au prix coûtant.

(B) PLACEMENT EN OBLIGATIONS DU CANADA

Le placement en obligations du Canada est inscrit 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.

(C) PLACEMENT DANS LES FILIALES

Le placement dans les filiales est comptabilisé au prix coûtant. Les états financiers des filiales n'ont pas été consolidés dans les présents états financiers parce que l'augmentation dans l'actif 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 données financières est présenté à la note 4.

(D) 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.

(E) 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.

(F) 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.

(G) 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.

(H) 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. Un montant de \$271,616 ne porte aucun intérêt et le solde porte intérêt aux taux de 5¹/₄% et 5¹/₂%.

4. FILIALES

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

	<u>Nombre d'actions</u>	<u>Coût</u>
L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (A.p.G.L.)	15	\$ 1,500
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (P.J.C.C.)	1	100
La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (C.P. i.V.m.)	8	<u>8,000</u>
		<u>\$ 9,600</u>

Voici un sommaire des données financières se rapportant aux filiales basé sur l'exercice financier récemment terminé :

	<u>A.p.G.L. 31 décembre 1982</u>	<u>P.J.C.C. 31 mars 1983</u>	<u>C.P.i.V.m. 31 décembre 1982</u>
Actif			
À court terme	\$ 3,835,950	\$ 4,717,313	\$ 300,184
Immobilisations	<u>47,104</u>	<u>24,230,024</u>	<u>52,398</u>
	<u>3,883,054</u>	<u>28,947,337</u>	<u>352,582</u>
Passif			
À court terme	2,364,293	1,525,797	102,444
À verser au Canada	—	110,756,052	—
Autres dettes à long terme	<u>2,934,398</u>	<u>692,083</u>	<u>242,138</u>
	<u>5,298,691</u>	<u>112,973,932</u>	<u>344,582</u>
Avoir (déficit)	<u>\$ (1,415,637)</u>	<u>\$(84,026,595)</u>	<u>\$ 8,000</u>
Revenus	\$ 10,433,611	\$ 6,195,618	\$ 1,342,612
Dépenses	10,392,027	11,342,238	1,117,336
Redevance pour l'utilisation du pont versée à l'Administration	—	—	<u>225,276</u>
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	<u>\$ 41,584</u>	<u>\$ (5,146,620)</u>	<u>\$ —</u>

5. IMMOBILISATIONS

	Taux d'amortisse- ment	1983		1982	
		Coût	Amortisse- ment accumulé	Valeur nette	Valeur nette
Terrain	—	\$ 31,024,989	\$ —	\$ 31,024,989	\$ 30,948,500
Chenaux et canaux	1%	249,092,865	56,219,297	192,873,568	190,044,192
Écluses	1%	229,483,824	73,364,668	156,119,156	158,414,006
Ponts	2%	41,100,838	20,260,910	20,839,928	21,568,388
Tunnels	2%	46,469,412	9,526,229	36,943,183	37,872,571
Bâtiments	2%	12,028,308	5,703,045	6,325,263	6,471,032
Matériel	2-20%	14,906,879	6,007,659	8,899,220	5,938,296
Modifications — dépenses pour propriétés possédées par d'autres, reliées à la construction de la voie maritime	1%	134,018,970	19,958,812	114,060,158	115,400,347
Intérêt au cours des travaux de construction	—	32,822,016	—	32,822,016	32,822,016
Travaux en cours	—	6,598,321	—	6,598,321	8,145,593
		<u>\$797,546,422</u>	<u>\$191,040,620</u>	<u>\$606,505,802</u>	<u>\$607,624,941</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. FINANCEMENT PAR CAPITAUX PROPRES

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 au montant de \$210 millions 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 autre, 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 1983 et 1982.

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 de l'impôt sur le revenu.

La fraction non amortie du coût en capital des immobilisations aux fins de l'impôt sur le revenu, dépasse la valeur comptable nette de ces immobilisations par une somme d'environ \$184 millions. L'incidence fiscale de cet écart n'a pas été inscrite dans les comptes.

L'Administration a effectué des dépenses de recherches et développement pour une somme d'environ \$6 millions et a fait 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.

Des crédits d'impôt à l'investissement inutilisés d'environ \$403,000 pouvant réduire les impôts futurs à payer sont disponibles jusqu'au 31 mars 1988.

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 engagements contractuels concernant des dépenses en immobilisations et autres dépenses se chiffraient au 31 mars 1983 à \$1,779,244 (\$880,988 en 1982).

9. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Au cours de l'exercice, l'Administration a fourni à sa filiale en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, des services d'administration pour lesquels elle a réclamé une somme de \$500,000 (\$500,000 en 1982). De ce montant, une somme de \$41,667 (\$41,667 en 1982) n'avait pas encore été perçue au 31 mars 1983.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a effectué des travaux d'entretien sur le pont Mercier, pour le compte de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Les coûts de \$496, 229 (\$742,806 en 1982) encourus par cette filiale ont été remboursés par l'Administration.

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)