



**THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY**



**ANNUAL REPORT  
1992-1993**



## **MISSION STATEMENT**

*"To construct, operate and maintain a deep draft waterway between the Port of Montreal and Lake Erie in order to achieve the efficient and cost effective passage of vessels."*

## **CORPORATE VALUES**

- *our employees are our biggest asset*
- *openness and honesty/climate of trust*
- *loyalty to the organization*
- *fairness in our actions*
- *quality customer relations*
- *pride in our organization*
- *safety*

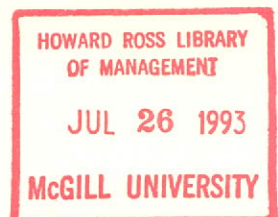


**McGill  
University  
Libraries**

**Howard Ross Library  
of Management**

# CONTENTS

About the Corporation.....	3
President's Message .....	4
Report on the 1992-1993 Corporate Objectives.....	6
The Year in Review	
Finances.....	8
Traffic.....	9
Operations and Maintenance .....	10
Five-Year Financial Summary.....	12
Management's Report .....	13
Corporate Directory .....	14
Auditor's Report .....	15
Financial Statements .....	16









*The St. Lawrence Seaway Authority was established as a Crown Corporation in 1954 pursuant to an Act of Parliament . Its primary mandate is to acquire lands for, and to construct, operate and maintain a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie. The Authority is also entrusted with the operation and maintenance of two international bridges connecting Canada and the United States.*

*The Authority has jurisdiction over the five Canadian locks and linking canals located in the Montreal-Lake Ontario section of the waterway, and the eight lock of the all-Canadian Welland Canal.*

*The Act that created The St. Lawrence Seaway Authority contained provisions for the establishment of a tariff of tolls that would not only provide revenues sufficient to defray operation and maintenance costs, but would also cover the cost of Seaway construction and interest thereon.*

*In 1977 Parliament converted the loans from Canada and interest thereon totalling some \$625 million to equity, essentially making all Canadians shareholders in the St. Lawrence Seaway. This refinancing exercise did reaffirm the Authority's obligation to establish tolls at levels that would cover annual operating and maintenance expenditures.*

*Since 1978, Seaway revenues from tolls and investments have allowed the corporation to remain self-sufficient in terms of normal operating outlays. These do not include the cost of the Welland Canal Rehabilitation Program, for which the Federal Government allocated \$175 million in 1986.*

*In addition to its Ottawa Head Office and its Corporate Services Headquarters in Cornwall, Ontario, the Authority operates through two regional offices, the Maisonneuve Region (Montreal-Lake Ontario section) at St. Lambert, Quebec, and the Niagara Region (Welland Canal) at St. Catharines, Ontario.*

*As of March 31st, 1993, the Authority's establishment included 839 permanent positions.*



## THE PRESIDENT'S MESSAGE

June 30, 1993

The Honourable Jean Corbeil, P.C., M.P.  
Minister of Transport

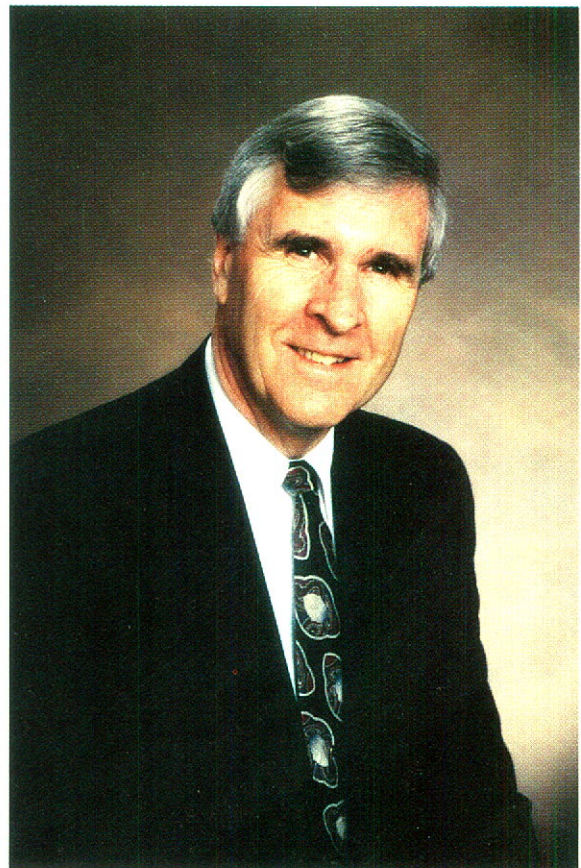
Dear Minister:

In accordance with the provisions of Section 150 of the Financial Administration Act, I am pleased to submit the Annual Report of The St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1993.

The report on Seaway Round Table meetings chaired by the Minister of State for Transport, the Honourable Shirley Martin, and the report prepared by the Seaway Sub-Committee of the Standing Committee on Transport, were important developments for the Seaway in 1992-1993. Both these papers highlighted the fact that the Seaway must continue as a safe, efficient, reliable and economical transportation alternative for the transportation of bulk commodities. Both reports stressed the issues facing the Seaway, and the members of the Sub-Committee proposed sixteen recommendations to deal with these issues.

The Seaway Authority continues to modernize its management structure, to reduce costs and to improve efficiency. Work continued in 1992-1993 to restructure the administrative function, to reduce the size of lock crews, and to reorganize the Engineering Services Branch. These various initiatives have resulted in staff reductions of 12%, and budget cuts of 10%, as compared to 1990 levels.

Our Incentive Toll Program has continued to attract additional business into the Seaway system. During the first two years of the three-year program, over 11 million tonnes of additional commodities have been shipped, and \$2.6 million in rebates have been returned to the carriers transporting these commodities. The Incentive Program for top and side wharfage to encourage the use of Seaway-



owned facilities is beginning to show signs of encouraging new business. The Incentive Program for passenger vessels will be discontinued this season because the 1992-1993 results did not work in the best interests of either the cruise lines involved, or the Seaway agencies.

The Authority's concentration on developing a market sensitive toll structure has paved the way for a first shipment of 400,000 tonnes of Appalachian coal to New Brunswick on the Seaway system. It is our intention to continue to attract new business using a market sensitive approach to business opportunities in the marketplace.

This winter was the final year of the seven-year Welland Canal Rehabilitation Program valued at \$175 million. There were a total of 79 contracts carried out by 28 contractors over this period of time.



The lock chambers of seven of the eight locks that make up the Welland Canal system have virtually been rebuilt under the program. The work was completed on time and within budget, and this is of great credit to the Seaway staff and to the contractors and their employees who worked in severe winter conditions to fulfil the requirements of their contracts.

The Seaway Authority has produced a 10-year vision for the system, called "Vision 2002". Its purpose is to establish where the Seaway should be in 10 years time, and to prepare a business plan to accomplish this objective. Various workshops and meetings involving Seaway staff have resulted in four strategic directions being established. These meetings have also decided on the goals that must be achieved in order to attain the Vision.

The Authority is now putting together project teams to implement the most urgent goals.

Finally, the Authority is continuing to work with its partners in the Seaway system in an effort to reduce costs and improve our competitive position. It is our intention to develop strategic alliances with other shipping interests, and to open the door to new markets on a competitive basis. These challenges will be the focus of our attention in the foreseeable future.

Respectfully yours,



G.R. Stewart





## REPORT ON 1992-93 CORPORATE OBJECTIVES

Profound and fundamental changes have taken place within the organization, during the last year, setting the pace for a brighter future. The St. Lawrence Seaway Authority has taken numerous concrete actions during 1992-93 to meet the objectives which had been set for the year.

### To improve market share

The Authority's marketing efforts during 1992-93 focused on better understanding of its customers and improving its services.

With these goals in mind, and to emphasize the advantages of the Seaway system, the Authority and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation have conducted market development meetings, in particular with the coal, aggregates, grain and steel industries located in the North American heartland.

In addition, the Authority recently implemented a first step in the development of a more market oriented toll structure with the creation of a separate toll category for coal and the announcement of a substantial reduction in coal charges. These changes will better position the system to take advantage of the growth potential in coal movements to European and North American destinations. This initiative is expected to attract the shipment of 400,000 tonnes of Appalachian coal to New Brunswick in 1993.

Similarly, the Authority reclassified materials for recycling to the much lower bulk cargo rate in order to be more competitive in this growing market.

An incentive program of wharfage rebates was launched to stimulate the use of Authority-owned wharves.

Seaway users were again able to take advantage, during 1992, of the rebates offered under the Authority's Incentive Tolls Program on "new business" or volume increases.

### To maintain the capital infrastructure

The federally funded, seven-year Welland Canal Rehabilitation Program was successfully completed during this last winter, adding decades to the life of the canal.

The Authority re-organized its engineering function to better meet the challenge of ensuring the reliability of its structures with limited financial resources. The implementation of an integrated

## PERFORMANCE AGAINST OBJECTIVES FOR 1992-93

	<u>Budget</u>	<u>Actual</u>	<u>1991-92</u>
Cargo traffic in millions of tonnes:			
— Montreal-Lake Ontario section	35.2	31.4	34.9
— Welland Canal	37.9	33.2	36.9
Net profit (loss) in millions of dollars	(3.5)	(10.7)	(1.8)
Capital Expenditures in millions of dollars	50.5	41.8	36.8
Establishment	894	839	891
Capacity utilization (demand for service expressed as a ratio of available transit capacity at the Welland Canal)	44%	44%	50%

Note: Above information relates to The St. Lawrence Seaway Authority only; it does not include the Thousand Islands Bridge or the Authority's subsidiaries.



infrastructure management system was initiated during 1992 to allow the allocation of scarce resources to projects that count most for its customers.

## To maintain its financial self-sufficiency

The Authority continued to sell or promote the development of its land holdings. Some 29 surplus properties were sold in 1992-93, generating \$2.3 million in revenues.

Further advances were made in the implementation of the administrative cost reductions recommended by the Coopers and Lybrand Consulting Group. Most of the planned personnel reductions in the administrative function, as well as those resulting from the lock wall crews re-organization, have been effected. The re-organization of the

engineering function, mentioned earlier, resulted in the additional reduction of 12 person-years.

Discussions, with government officials, relating to the devolution of the Seaway's non-navigational structures as well as to seek funding for major capital restoration works were initiated.

## To fully use human resources

The Authority embarked on an exercise termed "Vision 2002", an internal process of open discussions to shape its future and to align the organization's management philosophy with emerging needs. The vision, with associated new objectives and goals, expresses more clearly the organisation's renewed commitment and dedication to the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system's customers.

# PERFORMANCE AGAINST PLAN

Objective	Progress in 1992
<b>To improve market share</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Created a separate toll category for coal with a much lower rate on Montreal-Lake Ontario section</li> <li>• Reclassified materials for recycling under lower bulk toll category</li> <li>• Launched incentive program for the use of Authority-owned wharves</li> <li>• Continued its incentive toll program — a combined 11.5 million tonnes of cargo with toll rebates of \$2.6 million for 1991 and 1992</li> <li>• Developed an action plan to respond to ocean vessel masters exit survey results</li> <li>• Participated in the Seaway Round Table consultations with Transport Canada on WGTA reform</li> <li>• Presented a submission to the Standing Committee of Transport regarding the Future of the Great Lakes St. Lawrence Seaway system</li> </ul>
<b>To maintain the capital infrastructure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Completed the Welland Canal Rehabilitation Program</li> <li>• Integrated its infrastructure management system and re-organized its engineering function accordingly</li> </ul>
<b>To maintain financial self-sufficiency</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continued cost reduction measures initiated in 1991</li> <li>• Reduced establishment from 891 to 839</li> <li>• Sold 29 surplus properties for \$2.3 million</li> <li>• Initiated discussions with government officials for the devolution of non-navigational structures as well as funding for capital major restoration works</li> </ul>
<b>To fully use human resources</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Developed "Vision 2002" and associated new objectives and goals</li> </ul>



## FINANCES

### Summary

The Authority's profitability during the 1992/93 fiscal year was severely affected by a significant drop in commercial activities that resulted in a \$9 million shortfall in toll revenues. These revenues had been budgeted at \$65.5 million for the year.

Although the Authority accelerated its program of staff reductions and other administrative cost control measures, these could not entirely compensate for the substantial loss in revenues.

The projected net loss of \$3.5 million had to be revised upwards as the navigation season advanced and operating income fell unexpectedly short. The Authority is therefore reporting a net loss of \$11.0 million on the operation of the Seaway for 1992/93.

### Revenues

The Authority proceeded, in 1992, with the implementation of the second toll increase stipulated in the three-year Tariff of Tolls negotiated for 1991, 1992 and 1993. It called for a 5.75% increase over the 1991 rates on all commodities shipped through the system. Revenues from tolls for fiscal 1992/93 totalled \$56.2 million, down \$1.8 million from the previous year. This decline is mainly the result of a 36% drop in Canadian grain shipments.

Operating revenues from other sources, at \$8.8 million, including profits from disposal of assets, exceeded the budgeted sum of \$8.2 million and compares with the actual of \$7.4 million reported in 1991/92.

Investment income reached \$4.2 million, down \$1.1 million from last year; this is mainly due to lower returns on short-term investments and a reduced long-term investment portfolio.

The Authority initiated, in 1991, an aggressive land disposal program aimed at converting into liquid assets those of its land holdings not required for operations or for any future Seaway expansion. During the year, this program brought in \$2.3 million from land sales, generating profits on disposal of \$2.0 million.

### Expenses

Operating expenses for both sections of the waterway totalled \$17.4 million during 1992/93, down \$0.8 million from the previous year. For a second year in a row, the reduction in expenses is the result of improved efficiency and lower personnel costs.

Maintenance expenditures, at \$28.0 million, were well below the budgeted \$29.4 million and over the \$25.2 million reported in 1991/92. The largest portion of this positive variance is attributable to the curtailment of major bridge maintenance; a reassessment of business activity, early in the fiscal year, entailed a realignment of priorities for some projects.

Total administration activities resulted in expenses of \$19.1 million, some \$2.2 million less than the previous year and \$1.8 million below budget. The Authority has maintained its cost reduction efforts and was successful in lowering personnel costs, grants-in-lieu of taxes and professional service fees.

Amortization expenses reflect increases of \$1.0 million over budget and \$1.8 million over those of the previous year. This is mainly due to the effect of amortization on capital expenditures for the Valleyfield Bridge between 1989 and 1992. At the time operating budgets were prepared for fiscal 1992/93, capital expenditures relating to the Valleyfield Bridge were expected to be funded by Transport Canada.

### Financial Position

Capital expenditures during the year totalled \$41.8 million, including \$28.3 million under the Welland Canal Rehabilitation Program and \$8.4 million for the Valleyfield Bridge; both of these projects were federally funded during 1992/93.

The considerable financial loss for fiscal 1992/93 generated a negative cash flow of \$3.9 million from operating activities. Notwithstanding the transfer of \$3.0 million in long-term investments to short-term investments, the total amount of cash and term deposits remained \$3.2 million below that of 1991/92.



The Authority's long-term investments, set aside as a capital fund reserve, has been reduced to \$16.1 million. The minimum reserve deemed adequate to maintain the ability to respond to emergency situations is \$30 million. Although the current fund is well below the desirable level, the Authority is confident that no parliamentary appropriations for operating purposes will be required during the 1993/94 fiscal year. However, the eroding reserve is widening the gap between financial self-sufficiency and necessary recourse to external funding for major capital expenditures.

## Incentive Tolls Program

Seaway users continued to avail themselves of the benefits provided by this program in 1992. Rebates totalling \$769,513 were remitted to shippers and/or carriers of cargoes that qualified under the new business and volume components of the program.

A total of 1,584,900 tonnes of cargo, consisting of 29 commodities, qualified for rebates under the new business portion of the program. Cheque totalling \$493,835 were distributed to the carriers of these cargoes.

Six commodities shipped through eight Seaway ports, for an aggregate of 2,315,182 tonnes, accounted for a total of \$275,678 in volume discounts. They included iron ore from Duluth-Superior and Port Cartier, coal from Sandusky, cement clinkers from Bowmanville and other bulk from Hamilton, grain from Prescott and Toledo, and petroleum products from St. Romuald.

## TRAFFIC

The guarded optimism that greeted the opening of the 1992 navigation season soon evaporated with the disappointingly low movements of Canadian grain in the spring and, in August, the government announcement of a moratorium on grain deliveries to Russia. This, combined with the continued impact of the recession on other commodities, brought total cargo tonnage on the Montreal-Lake Ontario section (M.L.O.) down by 10.2%, to 31.4 million tonnes, and on the Welland Canal, by 10.1%, to 33.2 million tonnes.

## Grain

Russia's difficulties in servicing its debt and the somewhat lower quality of the 1992 crop contributed to a decline of over 4.3 million tonnes in

Canadian grain export shipments through the Seaway. At year end, Canadian grain tonnage on both sections of the waterway totalled 7.7 million tonnes, a drop of over 35% from the 1991 results.

As a more pleasant aside, statistics revealed that Canadian soybeans shipments, at 172,710 tonnes, were the highest in Seaway history.

Higher barge rates on the Mississippi and the availability of vessels from the Seaway laker fleet contributed to a 33.8% increase, to 4.5 million tonnes, in U.S. grain shipments through the M.L.O. On the Welland Canal, the increase reached 42.1%, for a total of 4.8 million tonnes.

In total, grain shipments on the M.L.O. reached 12.3 million tonnes, a decline of 20.7% from the previous year, and the 12.5 million tonnes registered on the Welland Canal reflect a drop of 21.2%.

## Iron ore

Upbound movements of iron ore through the M.L.O. increased by 3.2% in 1992, to 8.7 million tonnes, with about a third of this total destined to American ports. On the Welland Canal, total shipments declined by 24.6%, to 4.3 million tonnes. The impact of the recession on the North-American steel industry continues to affect iron ore traffic on the Seaway.

## Coal

Slower industrial activity resulted in lower coal consumption by Ontario Hydro and the Hamilton steel plants. Consequently, coal shipments through the Welland Canal dropped slightly, by 2.6%, to 5.1 million tonnes.

On the Montreal-Lake Ontario section, where U.S. exports were limited to Canadian destinations, coal movements only reached a total of 336,327 tonnes.

## Other Bulk Commodities

With the exception of coke and an aggregate of bulk commodities not listed separately in Seaway statistics, this grouping of commodities registered declines on both sections of the Seaway. While on the M.L.O. the loss was limited to 1.2%, for a total of 6.6 million tonnes, it rose to 18.9%, for a total of 8.7 million tonnes on the Welland Canal.

While shipments of unlisted bulk commodities remained static on the M.L.O., at 2.7 million tonnes, they rose by 34%, to 3.7 million tonnes on the Welland Canal.



## General Cargo

The current volatility of the manufactured steel market translated into a complete reversal of the upbound/downbound movement ratio noted in 1991. Upbound shipments of general cargo through the M.L.O. section in 1992 rose by 34.8% and by 30.2 on the Welland Canal; downbound traffic declined by 50.5% and 71.0% on each section respectively.

Minor components of this cargo category, namely containerized goods and general cargo, other than manufactured iron and steel, both showed modest increases.

At year end, total general cargo movements on the M.L.O. section had declined by 6.3%, to 3.3 million tonnes, and, on the Welland Canal, by 7.2%, to 2.4 million tonnes.

## Outlook

Whether Seaway traffic improves or declines in 1993 will in great part hinge on the rationalization of the grain trade, on the pace of the economic recovery and its impact on the Great Lakes St. Lawrence Seaway system, and finally, on the effect of some of the Authority's initiatives in business development and marketing, particularly in the coal sector.

## OPERATIONS AND MAINTENANCE

### The 1992 navigation season

Both the Welland Canal and the Montreal Lake Ontario section of the Seaway opened to navigation on March 30th. The Welland Canal was ice free and 24-hour navigation began on the opening day. However, heavy ice conditions in the eastern section prevented the early installation of floating buoys and night navigation could only begin on April 20th.

Favourable water levels and some minor channel clean up allowed an increase of the vessel draught from 7.92 to 8.0 m on the Welland Canal for the entire navigation season. On the Montreal-Lake Ontario section, the draught was increased to 7.95 from April 15 to November 30th and, beginning

on August 31, downbound vessels could load to the 8.0 m mark.

During the 269-day navigation season, a total of 2,493 vessel transits were registered on the Montreal-Lake Ontario section compared to 2,859 in 1991. With an average demand of 9.3 vessels per day, one-way transit time through the section averaged 19.8 hours, 0.6 hours lower than the previous year.

On the Welland Canal, where the season lasted 270 days, vessel transits numbered 3,140, a decline of 430 from 1991. The average daily demand was 11.6 vessels and one-way transit time dropped from 12.1 to 11.2 hours.

Save for normal weather delays, Seaway users enjoyed a trouble-free navigation season in 1992. Mild temperatures and relatively light traffic allowed for an orderly closing of the system. Operational surcharges applicable to vessels transiting the Montreal-Lake Ontario section after the official clearance date were waived for December 21 and 22 and seven vessels cleared the waterway on those dates. The last vessel passed through the St. Lambert lock on December 23rd and the Welland Canal officially closed on December 24th.

## Lock Operations

The relocation of lock controls from the existing towers to lock wall installations was completed at the beginning of the navigation season at the Lower Beauharnois Lock and at Lock 7 of the Welland Canal. The operation of these state-of-the-art, readily accessible controls, located in kiosks at both ends of the locks, has proved to be efficient, reliable and safe.

The changeover will allow the Authority to reduce operating costs while pursuing its policy of maintaining efficiency and the round-the-clock availability of its services to shipping.

The reduction of lock crews, from four to three members, had been effected at two additional locks by the end of the 1992 navigation season.

## Maintenance

In addition to the routine upkeep and winter overhaul of lock structures and other Seaway installations, the Authority's maintenance personnel carried out the following improvements during the 1992/93 fiscal year:



## MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION

- The new lock operating controls were installed on the walls of the Côte Ste. Catherine and Upper Beauharnois Locks.
- The concrete rehabilitation of the sector gate recesses at the Upper Beauharnois Lock was carried out.
- Security systems were installed at all locks, eliminating the need for security guards.
- Major maintenance continued on the Mercier Bridge and was completed at the Valleyfield Bridge.
- An automatic barrier system was installed on the northeast side of the Victoria Bridge lift span as an added security feature to forcibly and safely stop vehicles when the bridge is in the raised position.

## WELLAND CANAL

- New lock operating controls were installed at each end of the wall of Lock 1.
- Major repairs were made to the lower mitre gates of Lock 5 West.

This last winter also marked the end of the extensive refit undertaken under the federally funded Welland Canal Rehabilitation Program. The \$175 million, seven-year project has progressed remarkably well, within schedule and, with lock repairs being conducted during the off season, without disruption to navigation. In addition to adding decades to the life of the canal, the Program greatly enhances the reliability of the entire system.





## FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

	<u>1992/93</u>	<u>1991/92</u>	<u>1990/91</u>	<u>1989/90</u>	<u>1988/89</u>
	(in thousands of dollars)				
<b>MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION</b>					
Revenue	<b>\$29,841</b>	\$28,553	\$29,971	\$29,551	\$28,706
Expenses	<b>35,155</b>	33,394	37,577	33,881	31,937
Income (Loss) From Operations	<b>(5,314)</b>	(4,841)	(7,606)	(4,330)	(3,231)
Investment Income	<b>1,860</b>	2,299	3,087	2,970	2,367
Net Income (Loss) before Large Corporations Tax					
Corporations Tax	<b>(3,454)</b>	(2,542)	(4,519)	(1,360)	(864)
Large Corporations Tax	<b>650</b>	612	577	335	-
Net Income (Loss)	<b>(4,104)</b>	(3,154)	(5,096)	(1,695)	(864)
<b>WELLAND SECTION</b>					
Revenue	<b>35,178</b>	36,869	35,617	34,931	35,991
Expenses	<b>43,592</b>	43,430	43,234	41,601	40,028
Income (Loss) From Operations	<b>(8,414)</b>	(6,561)	(7,617)	(6,670)	(4,037)
Investment Income	<b>2,376</b>	3,022	3,515	3,651	2,978
Net Income (Loss) before Usual Item	<b>(6,038)</b>	(3,539)	(4,102)	(3,019)	(1,059)
Unusual Revenue Item	-	5,709	-	-	-
Net Income (Loss) before Large Corporations Tax					
Corporations Tax	<b>(6,038)</b>	2,170	(4,102)	(3,019)	(1,059)
Large Corporations Tax	<b>830</b>	804	656	411	-
Net Income (Loss)	<b>(6,868)</b>	1,366	(4,758)	(3,430)	(1,059)
<b>TOTAL</b>					
Revenue	<b>65,019</b>	65,422	65,588	64,482	64,697
Expenses	<b>78,747</b>	76,824	80,811	75,482	71,965
Income (Loss) From Operations	<b>(13,728)</b>	(11,402)	(15,223)	(11,000)	(7,268)
Investment Income	<b>4,236</b>	5,321	6,602	6,621	5,345
Net Income (Loss) before Unusual Item	<b>(9,492)</b>	(6,081)	(8,621)	(4,379)	(1,923)
Unusual Revenue Item	-	5,709	-	-	-
Net Income (Loss) before Large Corporations Tax					
Corporations Tax	<b>(9,492)</b>	(372)	(8,621)	(4,379)	(1,923)
Large Corporations Tax	<b>1,480</b>	1,416	1,233	746	-
Net Income (Loss)	<b>\$ (10,972)</b>	\$ (1,788)	\$ (9,854)	\$ (5,125)	\$ (1,923)
<b>THOUSAND ISLANDS BRIDGE</b>					
Revenue	<b>\$2,250</b>	\$2,364	\$2,126	\$2,031	\$1,618
Expenses	<b>674</b>	510	502	294	340
Income (Loss) From Operations	<b>1,576</b>	1,854	1,624	1,737	1,278
Investment Income	<b>543</b>	637	853	608	317
Net Income (Loss) before Large Corporations Tax					
Corporations Tax	<b>2,119</b>	2,491	2,477	2,345	1,595
Large Corporations Tax	<b>18</b>	32	22	10	-
Net Income (Loss)	<b>\$2,101</b>	\$2,459	\$2,455	\$2,335	\$1,595



## MANAGEMENT'S REPORT

The accompanying financial statements of The St. Lawrence Seaway Authority and all information in this Annual Report are the responsibility of management.

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some estimates which are based on management's best judgments. Information contained elsewhere in the Annual Report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

To meet management's responsibility and to assure the integrity and reliability of financial reporting, the Authority maintains a system of internal controls, policies and procedures to provide reasonable assurance that assets are safeguarded, and that transactions and events are properly recorded.

The system of internal controls is supplemented by an internal audit which conducts periodic reviews of different aspects of the Corporation's operations. In addition, external auditors have full and free access to the members of the Authority, who oversee management's responsibility for maintaining adequate control systems and the quality of financial reporting.

The Auditor General of Canada, is responsible for auditing the financial statements and for issuing his report thereon.



Carol Lemelin  
Comptroller and Treasurer



# THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

GLENDON R. STEWART, President

CLÉMENT CÔTÉ, Vice-President\*

WILLIAM F. BLAIR, Member

## Executive Officers

JEAN-PIERRE PATOINE

Vice-President, Maisonneuve Region

CAROL LEMELIN

Comptroller and Treasurer

CAMILLE G. TRÉPANIÉ

Vice-President, Niagara Region

ANDRÉ LANDRY

Director, Planning and Business  
Development

JOHN M. KROON

Vice-President, Corporate Services

NORMAN B. WILLANS

Counsel

JOHN VAZALINSKAS

Vice-President, Engineering Services

VELMA C. DURANT

Corporate Secretary

\*Since August 1, 1992

## Offices

### Head Office

360 Albert Street  
Ottawa, Ontario  
K1R 7X7

### Maisonneuve Region

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

### Corporate Services Office

202 Pitt Street  
Cornwall, Ontario  
K6J 3P7

### Niagara Region

508 Glendale Avenue  
St. Catharines, Ontario  
L2R 6V8

Copies of this report may be obtained from:

**The St. Lawrence Seaway Authority**

1400-360 Albert Street

Ottawa, Ontario

K1R 7X7



# AUDITOR'S REPORT



AUDITOR GENERAL OF CANADA

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1993 and the statements of operations, deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at March 31, 1993 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. As required by the Financial Administration Act, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, The St. Lawrence Seaway Authority Act and the by-laws of the Authority.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "D. Meyers".

D. Larry Meyers, FCA  
Deputy Auditor General  
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada  
May 28, 1993



## BALANCE SHEET

as at March 31, 1993 (in thousands of dollars)

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
<b>ASSETS</b>		
<b>Current</b>		
Cash and term deposits	\$ 19,828	\$ 23,006
Accounts receivable	16,580	9,118
Accrued interest receivable	1,299	1,277
Supplies inventory	<u>2,389</u>	<u>2,847</u>
	40,096	36,248
<b>Long-term</b>		
Investments (Note 3)	29,086	32,053
Mortgages and other receivables (Note 4)	196	46
Investment in wholly-owned Crown corporations (Note 5)	10	10
<b>Capital assets (Notes 6 &amp; 7)</b>	<u>523,708</u>	<u>531,742</u>
	<u>\$ 593,096</u>	<u>600,099</u>
<b>LIABILITIES</b>		
<b>Current</b>		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 17,085	\$ 16,790
Large corporations tax payable (Note 9)	<u>4,957</u>	<u>3,459</u>
	22,042	20,249
<b>Long-term</b>		
Accrued employee termination benefits (Note 3)	<u>12,975</u>	<u>12,900</u>
	<u>35,017</u>	<u>33,149</u>
<b>Commitments and contingencies (Notes 10 and 11)</b>		
<b>Major restoration of the Seaway (Note 12)</b>		
<b>EQUITY OF CANADA</b>		
Contributed capital (Note 8)	624,950	624,950
Deficit	<u>(66,871)</u>	<u>(58,000)</u>
	<u>558,079</u>	<u>566,950</u>
	<u>\$ 593,096</u>	<u>\$ 600,099</u>

Approved:



President



Comptroller and Treasurer



## STATEMENT OF OPERATIONS

for the year ended March 31, 1993 (in thousands of dollars)

	1993				1992	
	Montreal- Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
<b>Revenues</b>						
Tolls	\$ 25,843	\$ 30,382	\$ 56,225	\$ -	\$ 56,225	\$ 58,018
Leases and licenses	852	3,508	4,360	1,014	5,374	5,023
Others	3,146	1,288	4,434	1,236	5,670	4,745
	29,841	35,178	65,019	2,250	67,269	67,786
<b>Expenses</b>						
Operating	6,689	10,674	17,363	-	17,363	18,195
Maintenance	12,823	15,176	27,999	320	28,319	25,505
Administration	4,415	4,642	9,057	63	9,120	10,836
Headquarters	4,445	5,675	10,120	71	10,191	10,706
Amortization	6,132	6,532	12,664	220	12,884	10,942
Employee termination benefits	651	893	1,544	-	1,544	1,150
	35,155	43,592	78,747	674	79,421	77,334
Income (loss) from operations	(5,314)	(8,414)	(13,728)	1,576	(12,152)	(9,548)
Investment income	1,860	2,376	4,236	543	4,779	5,958
Lease price adjustment	-	-	-	-	-	5,709
Income (loss) before large corporations tax	(3,454)	(6,038)	(9,492)	2,119	(7,373)	2,119
Large corporations tax	650	830	1,480	18	1,498	1,448
<b>Net income (loss) for the year</b>	<u>\$ (4,104)</u>	<u>\$ (6,868)</u>	<u>\$ (10,972)</u>	<u>\$ 2,101</u>	<u>\$ (8,871)</u>	<u>\$ 671</u>

## STATEMENT OF DEFICIT

for the year ended March 31, 1993 (in thousands of dollars)

	1993			1992
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Retained earnings (deficit), beginning of the year	\$ (70,607)	\$ 12,607	\$ (58,000)	\$ (58,671)
Net income (loss) for the year	(10,972)	2,101	(8,871)	671
Retained earnings (deficit), end of the year	<u>\$ (81,579)</u>	<u>\$ 14,708</u>	<u>\$ (66,871)</u>	<u>\$ (58,000)</u>



## STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

for the year ended March 31, 1993 (in thousands of dollars)

	1993			1992
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
<b>CASH PROVIDED BY (USED IN):</b>				
<b>OPERATING ACTIVITIES</b>				
Net income (loss) for the year	\$ (10,972)	\$ 2,101	\$ (8,871)	\$ 671
Items not requiring cash				
Amortization	12,664	220	12,884	10,942
Provision for termination benefits	1,543	-	1,543	1,150
Profit on disposal of capital assets	(1,986)	-	(1,986)	(494)
Net change in working capital components other than cash and term deposits	(3,690)	(1,543)	(5,233)	3,946
Payment of termination benefits	(1,468)	-	(1,468)	(1,508)
Cash provided by operating activities	(3,909)	778	(3,131)	14,707
<b>FINANCING ACTIVITIES</b>				
Funding from Federal Government for Valleyfield Bridge Rehabilitation Program	8,429	-	8,429	-
Welland Canal Rehabilitation Program	29,000	-	29,000	28,700
Cash provided by financing activities	37,429	-	37,429	28,700
<b>INVESTING ACTIVITIES</b>				
(Increase) Decrease in long-term receivables	(150)	-	(150)	24
Transfer of Investments to Short Term	2,967	-	2,967	4,858
(Increase) in capital assets	(41,839)	(778)	(42,617)	(45,678)
Proceeds from disposal of capital assets	2,324	-	2,324	567
Cash used in investing activities	(36,698)	(778)	(37,476)	(40,229)
Increase (Decrease) in cash	(3,178)	-	(3,178)	3,178
Cash and term deposits at beginning of year	23,006	-	23,006	19,828
Cash and term deposits at end of year	\$ 19,828	\$ -	\$ 19,828	\$ 23,006
Working capital position at end of year				
Current assets	\$ 40,096	-	\$ 40,096	\$ 36,248
Current liabilities	31,562	(9,520)	22,042	20,249
	\$ 8,534	\$ 9,520	\$ 18,054	\$ 15,999



### 1. Authority and objectives

The St. Lawrence Seaway Authority was established in 1954 under the St. Lawrence Seaway Authority Act and is classified as a parent Crown corporation under Schedule III Part I 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.

The St. Lawrence Seaway Authority Act confers upon the Authority the powers to borrow money and to produce revenue by levying tolls for the use of the deep waterway. The tolls that may be charged shall be fair and reasonable and designed to provide a revenue sufficient to defray the cost to the Authority of its operations in carrying out the purposes for which it is incorporated, which costs shall include:

- a) payments in respect to the interest on amounts borrowed by the Authority to carry out those purposes;
- b) amounts sufficient to amortize the principal of those amounts over a period not exceeding fifty years; and
- c) the cost of operating and maintaining the canals and works under the administration of the Authority, including all operating costs of the authority and such reserves as may be approved by the Minister.

Under the St. Lawrence Seaway Authority Act, tolls may be established by filing with the National Transportation Agency or by agreement between Canada and the United States. This agreement between the two countries is in the form of an exchange of notes in accordance with directions given by the Governor in Council.

### 2. Accounting policies

The financial statements have been prepared in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

#### (a) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway and is recorded at cost.

#### (b) Wholly-owned Crown corporations

The Authority does not have the right and ability to obtain future economic benefits from the resources of two wholly-owned subsidiaries for purposes of the Financial Administration Act and the Authority is not exposed to the related risks. The investment in these two corporations, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and Great Lakes Pilotage Authority, Ltd., is recorded at cost.

The Authority also owns all the shares of The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., a subsidiary for purposes of the Financial Administration Act. However, this is effectively a joint venture with the Saint Lawrence Seaway Development Corporation since, based on an agreement, earnings after certain initial costs are repaid, will be divided equally. As a result the investment is accounted for using the equity method.

#### (c) Capital assets

Capital assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which increase the capacity of the deep waterway system or extend the estimated useful lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred. The cost of assets sold, retired, or abandoned, and the related accumulated amortization are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

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

#### (d) Welland Canal and Valleyfield Bridge Rehabilitation Programs

Funding received from the Government of Canada for these programs is accounted for by crediting the amount against the cost of related capital projects undertaken during the year. The non-funded remaining cost, which is to be recovered from the users, is capitalized and amortized.

#### (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.

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

(g) **Employee life insurance plan**

The Authority provides a life insurance plan for its employees. Surpluses and deficits from the plan are included in revenues and/or expenses in the year in which they are incurred.

(h) **Insurance**

The Authority assumes substantially all risks in relation to compensation and damages to its locks. For all other assets the Authority carries conventional insurance.

(i) **Thousand Islands Bridge**

In September 1976, the Minister of Transport entrusted the Authority with the management and operation of the Thousand Islands Bridge, while the real property was vested in the name of Her Majesty in Right of Canada. Subsequent capital expenditures made by the Authority to improve the Bridge have been recorded as capital assets. The retained earnings of the Bridge represent its cumulative earnings since September 1976.

These financial statements have segregated the operations of the Thousand Islands Bridge on the premise that its management and operation by the Authority is independent of Seaway operations.

(j) **Incentive toll program**

The Authority offers toll rebates on certain cargoes to promote increased traffic, and thus increase revenues. The rebates are debited to toll revenues earned during the year.

3. **Long-term investments**

In order to provide for some major capital improvement projects of the St. Lawrence Seaway and for future employee termination benefits, the Authority has set aside the following long-term investments:

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	(in thousands of dollars)	
Capital improvements:		
– Government of Canada Bonds, maturing on varying dates up to 1995	\$ 6,086	\$ 9,053
Par value           \$6,000 (1992 – \$9,000)		
Market value       \$6,336 (1992 – \$9,205)		
– Investment Certificates, maturing March 1994 and March 1995	<u>10,000</u>	<u>10,000</u>
	<u>\$ 16,086</u>	<u>\$ 19,053</u>
Termination benefits:		
– Deposit with Consolidated Revenue Fund, maturing March 1994	<u>13,000</u>	<u>13,000</u>
	<u>\$ 29,086</u>	<u>\$ 32,053</u>

4. **Long-term mortgages and other receivables**

The Authority has entered into long-term mortgages and a contractual agreement for the sale of parcels of land. The long-term receivables outstanding at March 31 are as follows:

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	(in thousands of dollars)	
<b>Contractual Agreement</b>		
5 1/2% interest, recoverable in annual instalments of \$28,000 maturing in 1995	\$ 21	\$46
<b>Mortgages</b>		
8 to 9% interest, recoverable in monthly payments amortized over terms not exceeding 20 years renewable every 2 and 3 years	<u>175</u>	<u>—</u>
	<u>\$196</u>	<u>\$46</u>

5. **Wholly-owned Crown corporations and related parties transactions**

Investments consist of the following:

	<u>No. of shares</u>	<u>Cost</u>
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. (GLPA)	15	\$ 1,500
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI)	1	100
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC)	8	8,000
		<u>\$ 9,600</u>



The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

During the year ended March 31, 1993, the Authority provided JCCBI with certain administration services for which it charged \$794,000 (1992 – \$686,280). At March 31, 1993, \$66,167 was receivable for these services (1992 – \$57,190).

Based on agreement, the Authority is entitled to the excess of revenues over expenses of SIBC for the year ended December 31, 1992 as a bridge user charge (1992 – \$1,717,254; 1991 – \$1,538,390). This charge is applied towards amortization of the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge. At March 31, 1993, \$1.4 million (1992 – \$3.1 million) in construction costs remained unamortized. When this amount is fully paid the subsequent excess of revenues over expenses will be distributed on an equal basis based on an agreement between the Authority and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation which established SIBC. It also pays \$62,911 (1992 – \$65,923) for engineering services provided by the Authority.

The Canadian Coast Guard provides the Authority with navigational aids services. The fee paid by the Authority for this service during the year amounted to \$600,000 (1992 – \$595,000).

## 6. Capital assets

	Amortization rate	1993			1992
		Cost	Accumulated amortization	Net	Net
(in thousands of dollars)					
<b>Seaway</b>					
Land	–	\$ 29,547	\$ –	\$ 29,547	\$ 29,879
Channels and canals	1%	249,147	81,133	168,014	170,478
Locks	1%	238,188	97,191	140,997	143,304
Bridges and tunnels	2-4%	119,565	53,310	66,255	51,345
Buildings	2%	13,117	7,635	5,482	5,229
Equipment	2-20%	34,424	20,385	14,039	12,337
Remedial works	1%	121,458	28,984	92,474	93,691
Work under construction	–	1,712	–	1,712	20,849
		<u>\$807,158</u>	<u>\$288,638</u>	<u>\$518,520</u>	<u>\$527,112</u>
<b>Thousand Islands Bridge</b>					
Improvements	2-10%	<u>5,850</u>	<u>662</u>	<u>5,188</u>	<u>4,630</u>
		<u>\$813,008</u>	<u>\$289,300</u>	<u>\$523,708</u>	<u>\$531,742</u>

Subsequent additions to assets are amortized over the remaining estimated useful life of the initial group of assets to which the addition is related. The estimated useful life of these assets is for periods that vary between 2009 and 2083.

### Valleyfield Bridge Rehabilitation Program

In 1987, Hydro-Quebec undertook an in-depth inspection of the bridge which led to the Rehabilitation Program for the Valleyfield Bridge. The Authority's share of the Rehabilitation represents 25% of the total cost.

A Treasury Board decision, rendered in 1992, made the Authority responsible for \$17.8 million of the cost of work completed at March 31, 1992. All work was completed at March 31, 1993 and the costs to be funded by the Government of Canada amounted to \$8.4 million, \$3.3 million of which is included in accounts receivable.

## 7. Welland Canal Rehabilitation Program

In 1985, the Authority engaged consultants to examine in detail, and report on, the structural condition of the Welland Canal system. The report was submitted during 1986 and, as a result, a seven-year \$175 million rehabilitation program has been established to refit the Welland Canal and ensure a continued safe and reliable waterway into the 21st century. The program consists of refurbishing of lock walls, stabilizing the canal banks and approach walls, and rehabilitating ancillary structures.

During 1986, the Government of Canada approved funding for the financing of the Welland Canal Rehabilitation Program. The program terminated in 1993 and the federal government funding totalled \$175 million, all of which has been spent on the program and has been deducted from related works under construction. At March 31, 1993, an amount of \$8 million (1992 – \$4.4 million) is included in accounts receivable.

## 8. Contributed capital

As of April 1, 1977, loans from Canada of \$624.95 million were converted to equity by parliamentary appropriation. This amount was recorded as contributed capital.

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 years ended March 31, 1993 and 1992.

## 9. Income taxes

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

Currently, unamortized capital cost for tax purposes is in excess of the net book value of capital assets by approximately \$228 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts of the Authority. The Authority also has accumulated research and development costs of approximately \$4 million which are available to reduce the taxable income of future years.

The Federal Budget of April 1989 included the introduction of a Large Corporations Tax. The tax is levied on taxable capital employed in Canada and is to be applied after June 1989. The Authority has made provision for the estimated amount payable from that date to March 31, 1993.

## 10. Commitments

At March 31, 1993, contractual obligations for capital and other expenditures amounted to \$1.8 million (1992 – \$4.1 million). The commitment for the future minimum operating lease payments, required for office space for a term in excess of one year, is as follows:

(in thousands of dollars)	
1993/94	269
1994/95	269
1995/96	179

## 11. Contingencies

There is a total of \$63.5 million in claims instituted against the Authority. These arise from the breakdown of the Valleyfield bridge in November 1984, the October 1985 Lock 7 wall blow-out, compensation and damages in connection with the expropriation of lands and various other claims. The Authority is contesting all these claims and their outcome cannot be determined at this time although management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Authority. The Authority is also the claimant in certain other pending or threatened claims and lawsuits.

## 12. Major Restoration of the Seaway

The amount of funds provided by operating activities and the level of long-term investments for capital improvements will not be sufficient to finance the major restoration projects of the St. Lawrence Seaway in the foreseeable future. The Authority will require outside financing of these projects to ensure the continuous operation of the deep waterway system in a safe and reliable condition.





**L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME  
DU SAINT-LAURENT**



**RAPPORT ANNUEL  
1992-1993**



## **ÉNONCÉ DE MISSION**

**« La construction, l'exploitation et l'entretien d'une voie d'eau profonde  
entre le port de Montréal et le lac Érié  
assurant le transit sécuritaire et économique des navires. »**

## **VALEURS SOCIALES**

- **actif principal : nos employés**
- **ouverture et honnêteté/climat de confiance**
- **loyauté envers l'entreprise**
- **objectivité dans notre comportement**
- **excellence des relations avec la clientèle**
- **fierté à l'égard de notre Société**
- **sécurité**



## TABLE DES MATIÈRES

Profil de la Société .....	3
Message du Président .....	4
Rapport sur les objectifs généraux 1992-1993 .....	6
Revue de l'année	
Les finances .....	8
Le trafic.....	9
L'exploitation et l'entretien .....	10
Rétrospective quinquennale .....	12
Rapport de la direction.....	13
Répertoire de la Société .....	14
Rapport du vérificateur .....	15
États financiers .....	16





## PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

*L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été constituée en société d'État conformément à une loi votée par le Parlement en 1954. Elle avait pour tâche principale d'acquérir des terrains en vue de la construction, de l'exploitation et de l'entretien d'une voie d'eau profonde entre Montréal et le lac Érié. L'Administration est également chargée de la gestion et de l'entretien de deux ponts internationaux reliant le Canada et les États-Unis.*

*L'Administration a juridiction sur les cinq écluses et canaux canadiens de la section Montréal-lac Ontario de la Voie maritime, et sur les huit écluses du canal de Welland, entièrement canadien.*

*La Loi qui a créé l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent prévoyait l'établissement d'un barème de péages destiné à produire des revenus permettant de couvrir non seulement les frais d'exploitation et d'entretien, mais aussi les coûts de construction et les intérêts afférents.*

*En 1977, le Parlement convertissait le prêt du Canada et les intérêts, atteignant un total de 625M \$, en capital d'apport, ce qui équivalait essentiellement à la participation de tous les Canadiens à la propriété de la Voie maritime. Cette formule de refinancement réaffirmait l'obligation de l'Administration d'établir des péages suffisants pour couvrir ses dépenses annuelles d'exploitation et d'entretien.*

*Depuis 1978, les recettes provenant des péages et de placements ont permis à la Voie maritime de continuer de s'autosuffire en ce qui a trait aux dépenses normales d'exploitation; celles-ci ne comprennent pas le coût du Programme de réfection du canal de Welland auquel le Gouvernement fédéral accordait la somme de 175M \$ en 1986.*

*En plus de son siège social à Ottawa et de son bureau des Services de l'entreprise, à Cornwall, Ontario, l'Administration possède le bureau de la région Maisonneuve (section Montréal-lac Ontario) à Saint-Lambert, Québec, et celui de la Région Niagara (canal de Welland) à St. Catharines, Ontario.*

*Au 31 mars 1993, le personnel de l'Administration comptait 839 postes permanents.*



Le 30 juin 1993

L'honorable Jean Corbeil, C.P., député  
Ministre des Transports

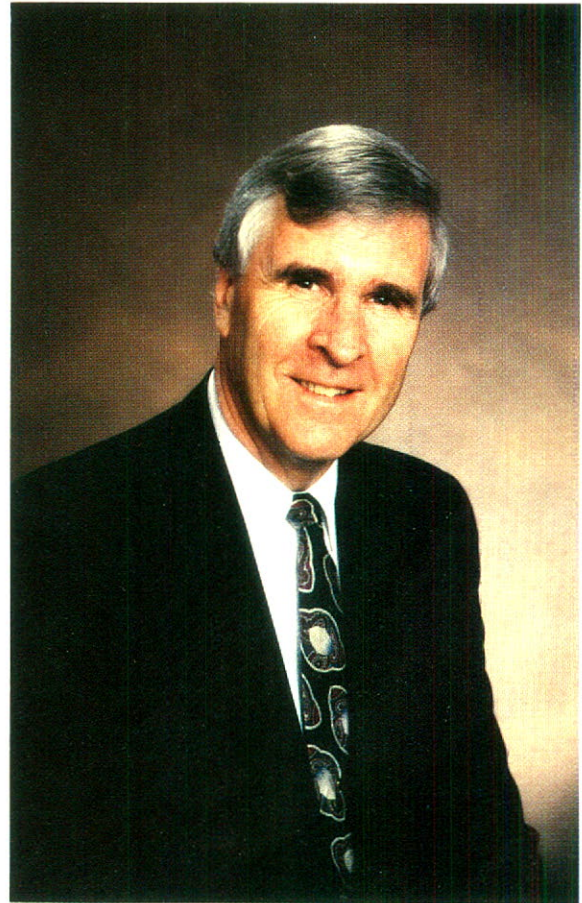
Monsieur le ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, j'ai l'honneur de vous soumettre le Rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 31 mars 1993.

Le rapport des réunions de la Table ronde sur la Voie maritime, présidées par madame Shirley Martin, ministre d'État aux Transports, ainsi que le rapport du sous-comité de la Voie maritime du Comité permanent sur les transports ont été des jalons importants pour la Voie maritime en 1992-1993. Dans les deux documents, on souligne que la voie navigable doit demeurer une route sûre, efficace, fiable et économique pour le transport des cargaisons en vrac. Les deux rapports mettent l'accent sur des questions importantes pour la Voie maritime et les membres du sous-comité ont proposé seize recommandations à cet égard.

L'Administration poursuit la modernisation de sa structure de gestion, la réduction des coûts et l'amélioration de l'efficacité. En 1992-1993, elle a restructuré la fonction administrative, réduit les équipes d'éclusiers et réorganisé le Service d'ingénierie. Ces diverses mesures se sont traduites par une réduction de 12% du personnel et par des compressions budgétaires de 10% comparativement aux chiffres de 1990.

Le Programme de rabais des péages a continué d'attirer de nouvelles cargaisons dans la Voie maritime. Au cours des deux premières années du programme triennal, ces expéditions ont en effet augmenté de 11 millions de tonnes et un montant de 2,6 millions \$ a été remis en rabais aux transporteurs. Le Programme de rabais des droits



d'accostage et de terre-plein, qui vise à promouvoir l'utilisation des quais de l'Administration, commence à montrer des signes encourageants. Le Programme de rabais pour les navires de croisière ne sera pas offert durant la présente saison, les résultats de 1992-1993 s'étant avérés ni dans l'intérêt des exploitants de ces navires, ni dans celui de l'Administration.

En mettant l'accent sur l'élaboration d'un barème de péages mieux orienté vers le marché, l'Administration a permis la première expédition de 400 000 tonnes de charbon appalachien vers le Nouveau-Brunswick par la Voie maritime. Nous avons l'intention d'attirer de nouveaux clients en utilisant une approche davantage axée sur le marché et en explorant de nouveaux créneaux.



L'hiver dernier a marqué la fin du Programme de réfection du canal de Welland. D'une durée de sept ans, le projet de 175 millions \$ a exigé l'exécution de 79 contrats par 28 entrepreneurs. Les sas de sept des huit écluses ont été pratiquement reconstruits et les travaux ont été menés selon les calendriers et les budgets prévus. Cela est tout à l'honneur du personnel de l'Administration, des entrepreneurs et leurs employés qui ont oeuvré dans de dures conditions hivernales afin de satisfaire aux exigences de leurs contrats.

L'Administration a élaboré un document d'orientation intitulé "Vision 2002". Le document vise à susciter la discussion sur l'orientation de l'Administration au cours des dix prochaines années et à favoriser l'élaboration d'un plan d'entreprise en fonction de ses objectifs. Plusieurs ateliers et réunions de membres du personnel de l'Administration ont permis d'établir quatre orientations stratégiques. Elles ont également permis de fixer les objectifs à atteindre afin de réaliser

la vision. L'Administration a commencé à mettre sur pied les équipes qui s'attaqueront aux projets les plus urgents.

Finalement, l'Administration continue de collaborer avec ses partenaires du réseau de la Voie maritime en vue de réduire les coûts et d'améliorer sa position concurrentielle. Nous avons l'intention de conclure des alliances stratégiques avec d'autres entreprises de transport maritime et d'ouvrir la porte aux nouveaux marchés sur une base concurrentielle. Ces défis retiendront particulièrement notre attention dans un avenir prévisible.

Veillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



G.R. Stewart





**A**u cours de l'exercice 1992-1993, des modifications importantes et fondamentales ont été apportées au sein de l'organisation afin de lui préparer un avenir meilleur. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a en effet adopté plusieurs mesures concrètes durant l'année afin d'atteindre les objectifs qu'elle s'était fixés.

## Accroître sa part du marché

**E**n 1992-1993, les efforts de commercialisation de l'Administration ont porté sur une meilleure compréhension des besoins de ses clients et sur l'amélioration de ses services.

En tenant compte de ces objectifs et afin de mettre l'accent sur les avantages qu'offre la Voie maritime, l'Administration et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation ont tenu des réunions de commercialisation notamment avec des entreprises nord-américaines actives dans les secteurs du charbon, des granulats, des céréales et de l'acier.

De plus, l'Administration a récemment amorcé l'élaboration d'un barème de péages mieux orienté vers le marché, en créant une catégorie distincte pour le charbon, lequel bénéficiera d'une réduction importante en 1993. Ces modifications permettront au réseau de profiter de toute croissance des expéditions de charbon vers des ports européens et nord-américains. Ainsi, on s'attend à ce que 400 000 tonnes de charbon appalachien seront expédiées au Nouveau-Brunswick par la Voie maritime en 1993.

Parallèlement, l'Administration a reclassifié les matières destinées au recyclage selon le tarif beaucoup plus bas des cargaisons en vrac afin d'être plus concurrentielle dans ce marché en croissance. Elle a également lancé un programme de rabais des droits de terre-plein afin de favoriser l'utilisation de ses quais.

Les usagers de la Voie maritime ont pu continuer à se prévaloir, en 1992, des avantages qu'offre le Programme de rabais des péages sur les "nouvelles cargaisons" et sur les hausses de volume.

## Maintenir l'infrastructure

**L**e programme de réfection du canal de Welland, financé par le gouvernement fédéral, a été parachevé au cours de l'hiver dernier. Il permettra d'ajouter des décennies à la durée de vie du canal.

L'Administration a réorganisé sa direction d'ingénierie afin de mieux relever le défi d'assurer la fiabilité des installations à même ses ressources financières limitées. La mise en place d'un système de gestion intégrée des infrastructures en 1992 per-

## RÉSULTATS EN 1992-93

	<b>Budget</b>	<b>Résultat</b>	<b>1991-92</b>
Cargaisons, millions de tonnes:			
— Montréal-lac Ontario	35.2	31.4	34.9
— Canal de Welland	37.9	33.2	36.9
Profits (pertes) nets (nettes) en M \$	(10.7)	(1.8)	
Immobilisations en M \$	50.5	41.8	36.8
Effectif	894	839	891
Utilisation du réseau (demande de services exprimée selon un rapport de la capacité disponible sur le canal de Welland)	44%	44%	50%

*Nota: Les renseignements précités n'ont trait qu'à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; ils n'incluent pas le pont des Mille-Îles ni les filiales de l'Administration*



met d'affecter ces ressources limitées aux projets les plus importants pour ses usagers.

## Maintenir son autonomie financière

L'Administration a continué de vendre ses terrains ou d'en promouvoir l'aménagement. Quelque 29 propriétés excédentaires ont été vendues en 1992-1993, produisant des recettes de 2,3 millions \$.

On a poursuivi l'application des mesures de réduction des frais d'administration recommandées par le Groupe d'experts-conseils Coopers et Lybrand. La plupart des réductions du personnel administratif ainsi que celles découlant de la réorganisation des équipes d'éclusiers ont été réalisées. La réorganisation de la direction d'ingénierie mentionnée plus haut s'est traduite par l'élimination additionnelle de 12 années-personnes.

L'Administration a également entrepris des discussions avec des représentants du gouvernement en vue du transfert des structures de la Voie maritime qui ne sont pas liées à la navigation, et de l'obtention de fonds pour d'importants travaux de restauration.

## Utiliser pleinement ses ressources humaines

L'Administration a entrepris un exercice intitulé "Vision 2002". Il s'agit d'un processus de discussion interne qui vise à façonner l'avenir et à faire correspondre la philosophie de gestion aux nouveaux besoins. La vision, accompagnée de nouveaux objectifs, exprime plus clairement l'engagement renouvelé de l'Administration à l'égard de la clientèle du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

# OBJECTIFS ET RÉALISATIONS

Objectifs	Progrès en 1992
<b>Augmenter sa part du marché</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Création d'une catégorie distincte, et réduction du péage, pour le charbon (section Montréal-lac Ontario)</li><li>• Reclassification des matériaux à recyclage au péage plus faible du vrac</li><li>• Lancement d'un programme de rabais pour l'utilisation de ses quais</li><li>• Poursuite du Programme de rabais des péages - un total de 11,5 millions de tonnes de marchandises et des rabais de 2,6 millions \$ pour 1991 et 1992</li><li>• Élaboration d'un plan d'action en réponse aux résultats du questionnaire rempli par les capitaines d'océaniques</li><li>• Participation aux consultations de Transports Canada sur la réforme de la LTGO</li><li>• Présentation d'une soumission au comité permanent des Transport concernant l'avenir du système des Grands Lacs et de la Voie maritime</li></ul>
<b>Maintenir l'infrastructure immobilière</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Parachèvement du Programme de réfection du canal de Welland</li><li>• Intégration d'un système de gestion des installations et réorganisation de la fonction d'ingénierie</li></ul>
<b>Préserver l'autosuffisance financière</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Poursuite des mesures de réduction des coûts débutées en 1991</li><li>• Réduction de l'effectif global, de 891 à 839</li><li>• Vente de 29 propriétés excédentaires pour 2,3 millions \$</li><li>• Discussions entamées avec le gouvernement en vue du transfert des installations non liées à la navigation, et du financement de restaurations majeures</li></ul>
<b>Atteindre le rendement optimal du personnel</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Élaboration de "Vision 2002" et de nouveaux objectifs connexes</li></ul>



## LES FINANCES

### Résumé

La rentabilité de l'Administration ayant été fortement touchée par un important ralentissement des activités commerciales durant l'exercice 1992-1993, les recettes de péages ont subi une baisse de 9 millions \$. Le budget prévoyait des recettes de 65,5 millions \$.

Bien que l'Administration ait accéléré la réduction de son personnel et d'autres mesures administratives de contrôle des dépenses, elle n'a pu compenser entièrement les recettes perdues.

La perte nette prévue de 3,5 millions \$ a dû être révisée à la hausse au cours de la saison de navigation en raison de la baisse imprévue des recettes d'exploitation. Aussi, l'Administration indique une perte nette d'exploitation de 11,0 millions \$.

### Les recettes

En 1992, on a appliqué la deuxième augmentation stipulée dans le tarif des péages négocié pour les années 1991, 1992 et 1993. Cette hausse de 5,75% par rapport au tarif de 1991 visait toutes les denrées acheminées sur la Voie maritime. En 1992-1993, les recettes de péages ont atteint 56,2 millions \$, soit une baisse de 1,8 million \$ par rapport à l'exercice antérieur. Cette réduction est en grande partie due à un recul de 36% des expéditions de céréales canadiennes.

Les recettes d'exploitation provenant d'autres sources, soit 8,8 millions \$, y compris les produits d'aliénation d'immobilisations, ont excédé les 8,2 millions \$ prévus au budget ainsi que les 7,4 millions \$ déclarés en 1991-1992.

La baisse du rendement des placements à court terme et une liquidation partielle des titres à long terme ont porté les revenus de placement à 4,2 millions \$, une baisse de 1,1 million \$ par rapport à l'an dernier.

Depuis 1991, l'Administration poursuit activement son programme de vente de terrains non requis pour l'exploitation ou l'expansion future de la Voie maritime. Au cours de l'exercice, ces ventes ont atteint 2,3 millions \$ et ont permis de réaliser un bénéfice de 2 millions \$.

### Les dépenses

En 1992-1993, les frais d'exploitation des deux sections de la Voie maritime ont atteint 17,4 millions \$, soit une baisse de 0,8 million \$ par

rapport à l'année précédente. Pour le deuxième exercice consécutif, la réduction des dépenses est le résultat d'une efficacité accrue et de la réduction du personnel.

Bien que supérieurs au 25,2 millions \$ rapportés l'an dernier, les frais d'entretien se sont élevés à 28 millions \$, bien au-dessous des 29,4 millions \$ prévus dans le budget. Cet écart positif est dû en grande partie à la remise de travaux d'entretien majeur aux ponts et à une réévaluation des priorités de certains projets, face au ralentissement des activités commerciales.

Les activités administratives ont entraîné des frais globaux de 19,1 millions \$, soit 2,2 millions \$ de moins qu'en 1991-1992 et 1,8 million \$ de moins que prévu. Poursuivant ses efforts de réduction des coûts, l'Administration a réussi à diminuer les frais de personnel, les subventions tenant lieu de taxes et les honoraires pour services professionnels.

Les frais d'amortissement ont été supérieurs de 1 million \$ aux prévisions et de 1,8 million \$ par rapport à l'exercice antérieur. La hausse est principalement due à l'effet de l'amortissement sur les dépenses en capital afférents au pont de Valleyfield entre 1989 et 1992. Au moment de la préparation des budgets d'exploitation de l'exercice 1992-1993, on s'attendait à ce que ces dépenses soient couvertes par Transports Canada.

### La situation financière

Les dépenses en capital de l'exercice se sont chiffrées à 41,8 millions \$. Elles comprennent un montant de 28,3 millions \$ dans le cadre du Programme de réfection du canal de Welland et 8,4 millions \$ pour la réfection du pont de Valleyfield. Les deux projets ont été financés par le gouvernement fédéral en 1992-1993.

La perte financière considérable enregistrée en 1992-1993 s'est traduite par une baisse de l'encaisse de 3,9 millions \$ au chapitre des activités d'exploitation. Malgré le transfert de 3 millions \$ en titres à long terme vers des placements à court terme, le total de l'encaisse et des dépôts à terme est demeuré inférieur de 3,2 millions \$ au montant observé en 1991-1992.

Les investissements à long terme de l'Administration, mis en réserve pour son fonds de capital, ont été réduits à 16,1 millions \$. La réserve minimale jugée adéquate au maintien de la capacité de réaction aux situations d'urgence est de 30 millions \$. Bien que le niveau du fonds soit très



inférieur au niveau recommandé, l'Administration estime qu'elle n'aura besoin d'aucun crédit parlementaire à des fins d'exploitation en 1993-1994. Par contre, l'érosion de la réserve élargit l'écart entre l'autonomie financière et le recours à des fonds extérieurs pour les grosses dépenses en capital.

## Le Programme de rabais des péages

Les usagers de la Voie maritime ont continué à tirer avantage des économies qu'offre ce programme en 1992. Un total de 769 513 \$ a été remis aux expéditeurs et transporteurs des denrées s'étant qualifiées, soit comme nouvelles cargaisons, soit comme partie d'un volume accru, selon les termes du programme.

Un total de 1 584 900 tonnes de marchandises, comprenant 29 types de denrées, ont rencontré les normes de nouvelles cargaisons du programme. Un montant global de 493 835\$ a été distribué aux 18 transporteurs de ces cargaisons.

Six denrées, expédiées depuis huit ports de la Voie maritime, pour un total de 2 315 182 tonnes, ont permis de distribuer un total de 274 238 \$ en rabais sur le volume. Il s'agissait de minerai de fer, en partance de Duluth-Superior et de Port Cartier, de charbon, du port de Sandusky, de clinker de ciment, de Bowmanville, d'autres produits en vrac, de Hamilton, de céréales, de Prescott et de Toledo, et de produits pétroliers, de Saint-Romuald.

## LE TRAFIC

L'optimisme prudent qui prévalait au début de la saison de navigation de 1992 s'est rapidement estompé en raison des faibles expéditions de céréales canadiennes au printemps et de l'annonce, en août, d'un moratoire gouvernemental sur les livraisons à la Russie. Ces facteurs, auxquels s'est ajouté l'impact continue de la récession sur les autres denrées, ont entraîné une baisse de 10,2% du total des expéditions dans la section Montréal-lac Ontario (M.L.O.), qui sont passées à 31,4 Mt, et de 10,1% sur le canal de Welland, pour un total de 33,2 Mt.

## Les céréales

Les difficultés financières de la Russie et la qualité inférieure de la récolte de 1992 ont contribué à une diminution de plus de 4,3 Mt des exportations

de céréales canadiennes par la Voie maritime. À la fin de l'exercice, ces cargaisons, dans les deux sections, s'élevaient à 7,7 Mt, soit un recul de plus de 35% par rapport à l'année 1991.

Fait intéressant, les expéditions canadiennes de graines de soja ont atteint leur niveau le plus élevé de l'histoire de la Voie maritime, un total de 172,710 tonnes.

La hausse du fret sur le Mississippi et la disponibilité de lacquiers canadiens ont favorisé une hausse de 33,8%, à 4,5 Mt, des expéditions de céréales américaines sur la section M.L.O. Sur le canal de Welland, elles ont atteint 4,8 Mt, une augmentation de 42,1%.

Le total des expéditions céréalières dans la section M.L.O. s'est établi à 12,3 Mt, en baisse de 20,7% par rapport à 1991. Les 12,5 Mt enregistrées au canal de Welland représentent une diminution de 21,2%.

## Le minerai de fer

Le trafic remontant de minerai de fer dans la section M.L.O., dont près d'un tiers était destiné à des ports américains, s'est accru de 3,2% en 1992, pour atteindre 8,7 Mt. Sur le canal de Welland, le total est tombé à 4,3 Mt, soit une baisse de 24,6%. L'effet de la récession sur l'industrie nord-américaine de l'acier continue d'influer sur ce trafic dans la Voie maritime.

## Le charbon

Le ralentissement de l'activité industrielle a provoqué une baisse de la consommation de charbon par Hydro Ontario et les aciéries de Hamilton. Par conséquent, ces expéditions sur le canal de Welland ont totalisé 5,1 Mt, soit une légère baisse de 2,6%. Dans la section M.L.O., où les exportations américaines étaient limitées à des destinations canadiennes, le total n'a atteint que 336,327 tonnes.

## Autres cargaisons en vrac

À l'exception du coke et d'un groupe de denrées non identifiées séparément dans les données de la Voie maritime, la catégorie des marchandises en vrac a enregistré une baisse sur les deux sections. Tandis que la diminution n'a été que de 1,2% dans la section M.L.O., où le total s'est élevé à 6,6 Mt, elle a atteint 18,9% sur le canal de Welland, pour un total de 8,7 Mt.



Bien que l'ensemble des produits en vrac non identifiés soit demeuré à 2,7 Mt dans la section M.L.O., il a augmenté de 34% sur le canal de Welland, pour atteindre 3,7 Mt.

## Les cargaisons générales

La volatilité actuelle du marché de l'acier usiné s'est traduite par un renversement complet du rapport entre les mouvements remontants et descendants observés en 1991. Le trafic remontant des cargaisons générales s'est en effet accru de 34,8% dans la section M.L.O. et de 30,2% dans le canal de Welland. Quant au trafic descendant, il a chuté de 50,5% et de 71% respectivement.

Le trafic de certaines cargaisons secondaires, notamment les marchandises conteneurisées et les cargaisons générales autres que le fer et l'acier usinés, s'est légèrement amélioré.

À la fin de l'exercice, le total des cargaisons générales avait diminué de 6,3%, à 3,3 Mt, dans la section M.L.O., et de 7,2%, à 2,4 Mt sur le canal de Welland.

## Les perspectives

La performance du trafic de la Voie maritime en 1993 dépendra en grande partie de la rationalisation du commerce des céréales, du rythme de la reprise économique et de son incidence sur le réseau Grands Lacs/Voie maritime, et, finalement, de l'effet des initiatives en marketing entreprises par l'Administration, particulièrement dans le secteur du charbon.

## L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN

### La saison de navigation de 1992

Les deux sections de la Voie maritime ont été ouvertes à la navigation le 30 mars. Il n'y avait plus de glace dans le canal de Welland et la navigation de 24 heures a pu commencer le même jour. Cependant, l'accumulation des glaces dans la section M.L.O. a retardé l'installation des bouées lumineuses et la navigation de nuit n'a pu débuter que le 20 avril.

Dans le canal de Welland, un niveau d'eau favorable et un récurage sommaire du chenal ont permis d'accroître le tirant d'eau des navires de 7,92 m à 8,0 m pour toute la saison de navigation. Dans la section M.L.O., le tirant a été porté à 7,95 m entre le 15 avril et le 30 novembre, et, à partir du 31 août, les cargos descendants pouvaient être chargés jusqu'à la marque de 8,0 m.

Au cours des 269 jours de navigation, 2 493 transits ont été enregistrés dans la section M.L.O., comparativement à 2 859 en 1991. La demande moyenne a été de 9,3 cargos par jour et la durée des transits unidirectionnels est tombée, de 20,4 heures en 1991, à une moyenne de 19,8 heures.

Sur le canal de Welland, la saison de navigation a duré 270 jours et 3 140 transits, 430 de moins qu'en 1991, y ont été notés. La demande moyenne a été de 11,6 navires par jour et la durée d'un transit est passée de 12,1 à 11,2 heures.

Sauf les délais normaux dus à la température, les usagers de la Voie maritime ont connu une saison de navigation sans problème en 1992. Le temps doux et le trafic relativement léger ont favorisé une fermeture ordonnée du réseau. Les primes de passage s'appliquant aux navires transitant après la date de fermeture officielle ont été levées les 21 et 22 décembre et sept cargos franchirent les écluses ces jours-là.

Le dernier navire sortit de l'écluse de Saint-Lambert le 23 décembre et le canal de Welland a fermé le 24 décembre.

## Le fonctionnement des écluses

Le déplacement des commandes des écluses, des tours existantes vers le bajoyer, était complété à l'écluse inférieure de Beauharnois et à l'écluse no 7 du canal de Welland au début de la navigation. Le fonctionnement de ces commandes, à la fine pointe de la technologie, facilement accessibles et situées dans des kiosques aux deux extrémités des écluses, s'est révélé efficace, fiable et sûr.

La conversion des commandes permettra à l'Administration de réduire ses frais tout en poursuivant sa politique d'efficacité et en continuant d'offrir ses services 24 heures par jour.

La réduction des équipes d'éclusiers, de quatre à trois personnes, avait touché deux écluses additionnelles à la fin de la saison de navigation de 1992.



## L'entretien

**E**n plus de l'entretien normal et de la mise au point hivernale des installations de la Voie maritime, le personnel d'entretien de l'Administration a effectué les améliorations suivantes au cours de l'exercice 1992-1993:

### SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO

- Les nouvelles commandes ont été installées sur les bajoyers de l'écluse de la Côte Sainte-Catherine et de l'écluse supérieure de Beauharnois
- On a procédé à la réfection du béton des embrasures des portes de l'écluse supérieure de Beauharnois.
- On a installé des systèmes de sécurité à toutes les écluses afin d'éliminer l'embauchage de gardes de sécurité.
- On a poursuivi d'importants travaux d'entretien au pont Mercier et on a parachevé ceux du pont de Valleyfield.

- À titre de mesure de sécurité additionnelle, une barrière automatique a été installée du côté nord-est de la travée levante du pont Victoria afin d'arrêter les véhicules efficacement et en toute sécurité lorsque le pont est levé.

### CANAL DE WELLAND

- Les nouvelles commandes ont été installées à chaque extrémité du bajoyer de l'écluse no 1.
- On a procédé à des réparations importantes aux portes busquées inférieures de l'écluse no 5 ouest.

L'hiver 1992 a aussi marqué la fin du Programme de réfection du canal de Welland. Ce projet de sept ans, dont le coût de 175 M\$ a été financé par le gouvernement fédéral, a été complété dans les délais prévus. Exécutés pendant les mois d'hiver, ces grands travaux n'ont aucunement gêné la navigation. En plus d'ajouter plusieurs décennies à la vie du canal, le Programme a permis d'améliorer la fiabilité de l'ensemble de la Voie maritime.





## RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

	<u>1992/93</u>	<u>1991/92</u>	<u>1990/91</u>	<u>1989/90</u>	<u>1988/89</u>
	(en milliers de dollars)				
<b>SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO</b>					
Revenus	<b>29 841 \$</b>	28 553 \$	29 971 \$	29 551 \$	28 706 \$
Dépenses	<b>35 155</b>	33 394	37 577	33 881	31 937
Bénéfice (perte) d'exploitation	<b>(5 314)</b>	(4 841)	(7 606)	(4 330)	(3 231)
Revenus de placements	<b>1 860</b>	2 299	3 087	2 970	2 367
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	<b>(3 454)</b>	(2 542)	(4 519)	(1 360)	(864)
Impôt sur les grandes sociétés	<b>650</b>	612	577	335	-
Bénéfice net (perte)	<b>(4 104)</b>	(3 154)	(5 096)	(1 695)	(864)
<b>CANAL DE WELLAND</b>					
Revenus	<b>35 178</b>	36 869	35 617	34 931	35 991
Dépenses	<b>43 592</b>	43 430	43 234	41 601	40 028
Bénéfice (perte) d'exploitation	<b>(8 414)</b>	(6 561)	(7 617)	(6 670)	(4 037)
Revenus de placements	<b>2 376</b>	3 022	3 515	3 651	2 978
Bénéfice net (perte) avant item peu ordinaire	<b>(6 038)</b>	(3 539)	(4 102)	(3 019)	(1 059)
Item peu ordinaire	-	5 709	-	-	-
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	<b>(6 038)</b>	2 170	(4 102)	(3 019)	(1 059)
Impôt sur les grandes sociétés	<b>830</b>	804	656	411	-
Bénéfice net (perte)	<b>(6 868)</b>	1 366	(4 758)	(3 430)	(1 059)
<b>TOTAL</b>					
Revenus	<b>65 019</b>	65 422	65 588	64 482	64 697
Dépenses	<b>78 747</b>	76 824	80 811	75 482	71 965
Bénéfice (perte) d'exploitation	<b>(13 728)</b>	(11 402)	(15 223)	(11 000)	(7 268)
Revenus de placements	<b>4 236</b>	5 321	6 602	6 621	5 345
Bénéfice net (perte) avant item peu ordinaire	<b>(9 492)</b>	(6 081)	(8 621)	(4 379)	(1 923)
Item peu ordinaire	-	5 709	-	-	-
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	<b>(9 492)</b>	(372)	(8 621)	(4 379)	(1 923)
Impôt sur les grandes sociétés	<b>1 480</b>	1 416	1 233	746	-
Bénéfice net (perte)	<b>(10 972) \$</b>	(1 788) \$	(9 854) \$	(5 125) \$	(1 923) \$
<b>PONT DES MILLE-ÎLES</b>					
Revenus	<b>2 250 \$</b>	2 364 \$	2 126 \$	2 031 \$	1 618 \$
Dépenses	<b>674</b>	510	502	294	340
Bénéfice (perte) d'exploitation	<b>1 576</b>	1 854	1 624	1 737	1 278
Revenus de placements	<b>543</b>	637	853	608	317
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	<b>2 119</b>	2 491	2 477	2 345	1 595
Impôt sur les grandes sociétés	<b>18</b>	32	22	10	-
Bénéfice net (perte)	<b>2 101 \$</b>	2 459 \$	2 455 \$	2 335 \$	1 595 \$



Les états financiers de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et tous les renseignements contenus dans le présent Rapport annuel sont du ressort de la direction de l'Administration.

Les états financiers ont été préparés conformément aux normes de vérification généralement reconnues et ils comprennent nécessairement certaines estimations fondées sur le meilleur jugement de la direction. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le Rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux que fournissent les états financiers.

Pour s'acquitter de cette responsabilité et assurer l'intégrité et la fiabilité des états financiers, l'Administration maintient un système de contrôle interne, de politiques et de procédures, destiné à fournir une assurance raisonnable que les actifs sont bien protégés et que les transactions et les résultats sont enregistrés comme il se doit.

Le système de contrôle interne s'appuie sur une vérification interne qui consiste en des examens périodiques de différents aspects des opérations de l'Administration. En outre, les vérificateurs externes ont libre accès auprès des membres de l'Administration à qui incombe la responsabilité de maintenir des systèmes de contrôle suffisants et la qualité de la préparation des états financiers.

Il appartient au Vérificateur général du Canada d'examiner les états financiers et de faire rapport.

Le contrôleur et trésorier



Carol Lemelin



## L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

GLENDON R. STEWART, Président

CLÉMENT CÔTÉ, Vice-président\*

WILLIAM F. BLAIR, Membre

### PERSONNEL DE DIRECTION

JEAN-PIERRE PATOINE  
Vice-président, Région Maisonneuve

CAROL LEMELIN  
Contrôleur et trésorier

CAMILLE G. TRÉPANIÉ  
Vice-président, Région Niagara

ANDRÉ LANDRY  
Directeur, Planification et  
développement de l'entreprise

JOHN M. KROON  
Vice-président, Services de l'entreprise

NORMAN B. WILLANS  
Avocat-conseil

JOHN VAZALINSKAS  
Vice-président, Services d'ingénierie

VELMA C. DURANT  
Secrétaire de la Société

\*Depuis le 1er août, 1992

### BUREAUX

#### Siège social

360, rue Albert  
Ottawa, Ontario  
K1R 7X7

#### Région Maisonneuve

Écluse de Saint-Lambert  
St. Lambert, Quebec  
J4P 3N7

#### Services de l'entreprise

202, rue Pitt  
Cornwall, Ontario  
K6J 3P7

#### Région Niagara

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**  
1400-360, rue Albert  
Ottawa, Ontario  
K1R 7X7





VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

Au ministre des Transports

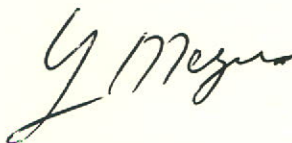
J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1993 et les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de l'Administration au 31 mars 1993 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. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada



D. Larry Meyers, FCA  
sous-vérificateur général

Ottawa, Canada  
le 28 mai 1993



# BILAN

au 31 mars 1993 (en milliers de dollars)

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
<b>ACTIF</b>		
<b>À court terme</b>		
Encaisse et dépôts à terme	19 828 \$	23 006 \$
Débiteurs	16 580	9 118
Intérêts courus à recevoir	1 299	1 277
Stocks de fournitures	<u>2 389</u>	<u>2,847</u>
	40 096	36 248
<b>À long terme</b>		
Placements (Note 3)	29 086	32,053
Hypothèques et autres débiteurs (Note 4)	196	46
Placements dans les sociétés d'État en propriété exclusive (Note 5)	10	10
<b>Immobilisations (Notes 6 &amp; 7)</b>	<u>523 708</u>	<u>531 742</u>
	<u>593 096 \$</u>	<u>600 099 \$</u>
<b>PASSIF</b>		
<b>À court terme</b>		
Créditeurs et frais courus	17 085 \$	16 790 \$
Impôt sur les grandes sociétés à payer (Note 9)	<u>4 957</u>	<u>3 459</u>
	22 042	20 249
<b>À long terme</b>		
Prestations de cessation d'emploi courus (Note 3)	<u>12 975</u>	<u>12 900</u>
	<u>35 017</u>	<u>33 149</u>
<b>Engagements et éventualités (Notes 10 et 11)</b>		
<b>Restauration majeure de la voie maritime (Note 12)</b>		
<b>AVOIR DU CANADA</b>		
Capital d'apport (Note 8)	624 950	624 950
Déficit	<u>(66 871)</u>	<u>(58 000)</u>
	<u>558 079</u>	<u>566 950</u>
	<u>593 096 \$</u>	<u>600 099 \$</u>

Approuvé:



Le président



Le contrôleur et trésorier



## ÉTAT DES RÉSULTATS

pour l'exercice terminé le 31 mars 1993 (en milliers de dollars)

	1993				1992	
	Secteur Montréal- lac Ontario	Secteur Welland	Total Voie maritime	Pont des Mille- Îles	Total	Total
<b>Revenus</b>						
Péages	25 843 \$	30 382 \$	56 225 \$	- \$	56 225 \$	58 018 \$
Baux et permis	852	3 508	4 360	1 014	5 374	5 023
Autres	3 146	1 288	4 434	1 236	5 670	4 745
	<u>29 841</u>	<u>35 178</u>	<u>65 019</u>	<u>2 250</u>	<u>67 269</u>	<u>67 786</u>
<b>Dépenses</b>						
Exploitation	6 689	10 674	17 363	-	17 363	18 195
Entretien	12 823	15 176	27 999	320	28 319	25 505
Administration	4 415	4 642	9 057	63	9 120	10 836
Bureau central	4 445	5 675	10 120	71	10 191	10 706
Amortissement	6 132	6 532	12 664	220	12 884	10 942
Prestations de cessation d'emploi	651	893	1 544	-	1 544	1 150
	<u>35 155</u>	<u>43 592</u>	<u>78 747</u>	<u>674</u>	<u>79 421</u>	<u>77 334</u>
Bénéfice (perte) d'exploitation	(5 314)	(8 414)	(13 728)	1 576	(12 152)	(9 548)
Revenu de placement	1 860	2 376	4 236	543	4 779	5 958
Ajustement du prix d'un bail	-	-	-	-	-	5 709
Bénéfice net (perte) avant impôt sur les grandes sociétés	(3 454)	(6 038)	(9 492)	2 119	(7 373)	2 119
Impôt sur les grandes sociétés	650	830	1 480	18	1 498	1 448
<b>Bénéfice net (perte) pour l'exercice</b>	<u>(4 104) \$</u>	<u>(6 868) \$</u>	<u>(10 972) \$</u>	<u>2 101 \$</u>	<u>(8 871) \$</u>	<u>671 \$</u>

## ÉTAT DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé le 31 mars 1993 (en milliers de dollars)

	1993			1992
	Voie maritime	Pont des Mille- Îles	Total	Total
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	(70 607) \$	12 607 \$	(58 000) \$	(58 671) \$
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	<u>(10 972)</u>	<u>2 101</u>	<u>(8 871)</u>	<u>671</u>
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice	<u>(81 579) \$</u>	<u>14 708 \$</u>	<u>(66 871) \$</u>	<u>(58 000) \$</u>



## ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

pour l'exercice terminé le 31 mars 1993 (en milliers de dollars)

	1993		1992	
	Voie maritime	Pont des Mille- Îles	Total	Total
<b>ENCAISSE EN PROVENANCE (UTILISÉE POUR) DES:</b>				
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>				
Bénéfice net (perte) pour l'exercice	(10 972) \$	2 101 \$	(8 871) \$	671 \$
Éléments sans incidence sur l'encaisse				
Amortissement	12 664	220	12 884	10 942
Provision pour les prestations de cessation d'emploi	1 543	–	1 543	1 150
Bénéfice à l'aliénation d'immobilisations	(1 986)	–	(1 986)	(494)
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les dépôts à terme	(3 690)	(1 543)	(5 233)	3 946
Paielements de prestations de cessation d'emploi	(1 468)	–	(1 468)	(1 508)
Encaisse en provenance des activités d'exploitation	(3 909)	778	(3 131)	14 707
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>				
Financement en provenance du gouvernement fédéral pour				
le Programme de réfection du Pont de Valleyfield	8 429	–	8 429	–
le Programme de réfection du Canal Welland	29 000	–	29 000	28 700
Encaisse en provenance des activités de financement	37 429	–	37 429	28 700
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>				
(Augmentation) Réduction des débiteurs à long terme	(150)	–	(150)	24
Réduction des placements	2 967	–	2 967	4 858
(Augmentation) des immobilisations	(41 839)	(778)	(42 617)	(45 678)
Produits d'aliénation d'immobilisations	2 324	–	2 324	567
Encaisse utilisée pour des activités d'investissement	(36 698)	(778)	(37 476)	(40 229)
Augmentation (Diminution) de l'encaisse	(3 178)	–	(3 178)	3 178
Encaisse et dépôts à terme au début de l'exercice	23 006	–	23 006	19 828
Encaisse et dépôts à terme à la fin de l'exercice	19 828 \$	– \$	19 828 \$	23 006 \$
Situation du fonds de roulement à la fin de l'exercice				
Actif à court terme	40 096 \$	–	40 096 \$	36 248
Passif à court terme	31 562	(9 520)	22 042	20 249
	8 534 \$	9 520 \$	18 054 \$	15 999 \$



# NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS DU 31 MARS 1993

## 1. Pouvoir et objectifs

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 elle est classifiée en tant que société d'État mère à l'annexe III de la partie I de la Loi sur la gestion des finances publiques.

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.

La Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent accorde à l'Administration les pouvoirs de contracter des emprunts et de produire des revenus par l'imposition de droits pour l'usage de la voie navigable en eau profonde. Les droits qui peuvent être imposés doivent être justes et raisonnables et conçus pour assurer à l'Administration en revenu suffisant pour couvrir le coût de ses activités dans l'exercice de sa mission, notamment:

- a) le paiement de l'intérêt sur ses emprunts;
- b) l'amortissement du capital de ses emprunts sur une période maximale de cinquante ans; et
- c) les frais d'exploitation et d'entretien des canaux et autres ouvrages qui sont sous sa direction, notamment ses frais d'exploitation et les réserves approuvées par le ministre.

Selon la Loi de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, les droits peuvent être établis en les déposant auprès de l'Office national des transports ou par un accord entre le Canada et les États-Unis. Cet accord entre les deux pays consiste en un échange de notes conformément aux instructions du gouverneur en conseil.

## 2. Conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici un sommaire des principales conventions comptables.

### (a) Stocks de fournitures

Les stocks de fournitures comprennent du matériel et des fournitures utilisés à l'exploitation et à l'entretien de la Voie maritime et ils sont enregistrés au prix coûtant.

### (b) Sociétés d'État en propriété exclusive

L'Administration ne dispose pas du droit et de la capacité de retirer des avantages économiques futurs des ressources de deux filiales en propriété exclusive aux fins de la Loi sur la gestion des finances publiques et l'Administration n'assume pas les risques qui s'y rattachent. L'investissement dans ces deux sociétés, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée, est comptabilisé au prix coûtant.

L'Administration possède toutes les actions de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée, une filiale aux fins de la Loi sur la gestion des finances publiques. Cependant, il s'agit effectivement d'une société en participation avec la Saint Lawrence Seaway Development Corporation puisque, selon une entente, après remboursement de certaines dépenses de base, les revenus seront divisés également. En conséquence, l'investissement est comptabilisé selon la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation.

### (c) Immobilisations

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui augmentent la capacité du système de la voie navigable en eau profonde ou qui prolongent les durées de vie utile estimatives des éléments d'actif actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparation et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont faites. Le coût des éléments d'actif vendus, retirés ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant, sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.

L'amortissement est enregistré selon la méthode linéaire, d'après les durées de vie utile estimatives des éléments d'actif.

### (d) Programmes de réfection du Canal Welland et du pont de Valleyfield

Les fonds reçus du Gouvernement du Canada pour ces programmes sont comptabilisés en créditant le montant aux coûts des projets en capital entrepris durant l'année. Le solde du coût non provisionné, qui sera recouvré des usagers, est capitalisé et amorti.

### (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 du passif à l'égard de ces prestations est inscrit aux comptes au fur et à mesure que s'accumulent les prestations pour les employés.

### (f) Régime de pensions de retraite

Tous les employés de l'Administration font partie du Régime de pensions 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 elles sont comptabilisées de façon courante.



D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une cotisation au titre des insuffisances actuelles du Compte de pension de la Fonction publique.

(g) **Régime d'assurance-vie des employés**

L'Administration fournit un régime d'assurance-vie pour ses employés. Les surplus et les insuffisances du régime sont ajoutés aux revenus et (ou) aux dépenses de l'exercice auquel ils s'appliquent.

(h) **Assurance**

L'Administration se charge en substance de tous les risques quant au dédommagement et aux avaries à ses écluses. À l'égard de tous les autres éléments de l'actif, l'Administration est munie d'assurance traditionnelle.

(i) **Pont des Mille-Îles**

En septembre 1976, le ministre des Transports a confié à l'Administration la gestion et l'exploitation du pont des Mille-Îles tandis que la valeur immobilisée était dévolue à Sa Majesté, du chef du Canada. Les dépenses en immobilisations effectuées subséquemment par l'Administration pour améliorer le pont ont été inscrites aux immobilisations. Les bénéfices non répartis du pont représentent ses bénéfices accumulés depuis septembre 1976.

Les présents états financiers déclarent de manière distincte l'exploitation du pont des Mille-Îles en prenant pour acquis que sa gestion et son exploitation par l'Administration sont autonomes par rapport à l'exploitation de la Voie maritime.

(j) **Programme de rabais des péages**

L'Administration offre des rabais sur les péages perçus sur certaines cargaisons pour promouvoir une augmentation de trafic, et ainsi augmenter ses revenus. Ces rabais sont débités aux revenus de péages gagnés durant l'année.

3. **Placements à long terme**

Afin d'établir une provision quant à certains grands projets d'amélioration des immobilisations pour la Voie maritime du Saint-Laurent et pour les prestations de cessation d'emploi à venir, l'Administration a mis à part les placements à long terme qui suivent:

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	(en milliers de dollars)	
Amélioration des immobilisations:		
- Obligations du Canada, échéance à diverses dates jusqu'en 1995	6 086 \$	9 053 \$
Valeur au pair      6 000 \$ (1992 - 9,000 \$)		
Valeur au marché    6 336 \$ (1992 - 9,205 \$)		
- Certificats de placement, échéance en mars 1994 et mars 1995	<u>10 000</u>	<u>10 000</u>
	<u>16 086 \$</u>	<u>19 053 \$</u>
Prestations de cessation d'emploi:		
- Dépôt auprès du Trésor, échéance en mars 1994	<u>13 000</u>	<u>13 000</u>
	<u>29 086 \$</u>	<u>32 053 \$</u>

4. **Hypothèques à long terme et autres débiteurs**

L'Administration possède des hypothèques à long terme et elle a conclu un accord contractuel relativement à la vente de parcelles de terrain. Les débiteurs à long terme, au 31 mars, sont les suivants:

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	(en milliers de dollars)	
<b>Accord contractuel</b>		
Intérêt à 5 1/2%, remboursable en versements annuels de \$28,000, venant à échéance en 1995	21 \$	46 \$
<b>Hypothèques</b>		
Intérêt de 8 à 9%, remboursable en versements mensuels amortis sur une période n'excédant pas 20 ans, renouvelables à tous les 2 et 3 ans	<u>175 \$</u>	-
	<u>196 \$</u>	<u>46 \$</u>



## 5. Sociétés d'État en propriété exclusive et apparentés

Les placements comportent les éléments suivants:

	Nombre d'actions	Coût
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	8 000
		<u>9 600 \$</u>

L'Administration est apparentée en terme de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1993, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services administratifs pour lesquels elle a réclamé 794 000 \$ (1992 – 686 280 \$). Au 31 mars 1993, la somme de 66 167 \$ était à recevoir pour ces services (1992 – 57 190 \$).

Selon une entente, l'Administration a droit à l'excédent du revenu sur les dépenses de la C.P.i.V.m. pour l'année terminée le 31 décembre 1992 en tant que redevance pour l'utilisation du pont (1992 – 1 717 254 \$; 1991 – 1 538 390 \$). L'Administration affecte cette redevance à l'amortissement des frais de construction et d'intérêt reliés au pont du chenal nord. Au 31 mars 1993, 1,4 millions \$ (1992 – 3,1 millions \$) en frais de construction n'avaient pas été amortis. Une fois ces coûts complètement payés, les excédents des revenus sur les dépenses seront distribués à parts égales, selon l'entente passée entre l'Administration et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation qui établissait la C.P.i.V.m. Cette dernière verse 62 911 \$ (1992 – 65 923 \$) pour les services d'ingénierie fournis par l'Administration.

La Garde côtière canadienne fournit à l'Administration les services d'aide à la navigation. L'honoraire versé par l'Administration pour ce service au cours de l'exercice s'est élevé à 600 000 \$ (1992 – 595 000 \$).

## 6. Immobilisations

	Taux d'amortissement	1993			1992
		Coût	Amortissement cumulé	Valeur Nette	Valeur Nette
(en milliers de dollars)					
<b>Voie maritime:</b>					
Terrains	–	29 547 \$	– \$	29 547 \$	29 879 \$
Chenaux et canaux	1%	249 147	81 133	168 014	170 478
Écluses	1%	238 188	97 191	140 997	143 304
Ponts et tunnels	2-4%	119 565	53 310	66 255	51 345
Bâtiments	2%	13 117	7 635	5 482	5 229
Matériel	2-20%	34 424	20 385	14 039	12 337
Travaux de réfection	1%	121 458	28 984	92 474	93 691
Travaux en cours	–	1 712	–	1 712	20 849
		<u>807 158 \$</u>	<u>288 638 \$</u>	<u>518 520 \$</u>	<u>527 112 \$</u>
<b>Pont des Mille-îles</b>					
Améliorations	2-10%	5 850	662	5 188	4 630
		<u>813 008 \$</u>	<u>289 300 \$</u>	<u>523 708 \$</u>	<u>531 742 \$</u>

Toutes additions aux immobilisations sont amorties sur la durée de vie utile estimative de chacune des catégories initiales d'immobilisations s'y rapportant. La durée de vie utile estimative de ces immobilisations est de périodes allant de l'an 2009 à l'an 2083.

### Programme de réfection du pont de Valleyfield

En 1987, Hydro-Québec entreprit une inspection complète des ponts qui mena à l'élaboration du Programme de réfection du pont de Valleyfield. La participation de l'Administration à la réfection représente 25% du coût total.

Une décision du Conseil du Trésor, rendue en 1992, stipulait que l'Administration serait responsable du coût des travaux complétés en date du 31 mars 1992, soit 17,8 millions \$. Tous les travaux étaient terminés le 31 mars 1993 et les coûts devant être financés par le Gouvernement du Canada s'élevaient à 8,4 millions \$, dont 3,3 millions sont inclus dans les comptes à recevoir.

## 7. Programme de réfection du Canal Welland

En 1985, l'Administration a confié à des experts-conseils l'examen en détail des structures du Canal de Welland. Leur rapport fut présenté au cours de 1986 et, en conséquence, un programme de réfection septennal de 175 millions \$ a été conçu pour réaménager le canal et en assurer la sûreté et la fiabilité jusqu'au cours du 21<sup>e</sup> siècle. Le programme comporte



le renforcement des murs des écluses, la stabilisation des berges du canal et des murs d'approche aux écluses ainsi que la réfection de structures connexes.

Au cours de 1986, le gouvernement du Canada a approuvé les fonds qui ont permis de financer le Programme de réfection du canal Welland. Le programme était terminé en 1993 et le financement du gouvernement fédéral s'est élevé à 175,0 millions \$ qui ont été dépensés en entier pour le programme et ont été défalqués des ouvrages y reliés en voie de construction. Au 31 mars 1993, un solde de 8,0 millions \$ (1992 – 4,4 millions \$) est inclus dans les débiteurs.

#### 8. Capital d'apport

Au 1<sup>er</sup> avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de 624,95 millions \$ ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport.

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 terminés les 31 mars 1993 et 1992.

#### 9. Impôts sur le revenu

L'Administration, en tant que société d'État fédérale prescrite, est assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu. L'Administration n'est pas assujettie aux impôts provinciaux.

Présentement, la fraction non amortie du coût en capital pour fins d'impôt dépasse la valeur comptable nette des immobilisations d'environ 228 millions \$. L'incidence fiscale de cet excédent n'a pas été inscrit aux comptes de l'Administration. L'Administration a accumulé également des coûts de recherche et développement d'environ 4 millions \$ qui sont disponibles pour réduire l'impôt sur le revenu des exercices futurs.

Le Budget fédéral du mois d'avril 1989 prévoyait l'introduction d'un impôt sur les grandes sociétés. Cet impôt doit être prélevé sur le capital imposable utilisé au Canada et doit s'appliquer après le mois de juin 1989. L'Administration a comptabilisé une provision pour le montant estimatif à payer à partir de cette date jusqu'au 31 mars 1993.

#### 10. Engagements

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses se chiffraient au 31 mars 1993 à 1,8 millions \$ (1992 – 4,1 millions \$). Les versements futurs minimums à effectuer en vertu de contrats de location-exploitation d'une durée de plus d'un an relativement à des locaux à bureaux, sont les suivants:

(en milliers de dollars)

1993/94	269
1994/95	269
1995/96	179

#### 11. Éventualités

Il y a une somme totale de 63,5 millions \$ en réclamations intentées contre l'Administration à la suite du bris du pont de Valleyfield en novembre 1984, du renversement en octobre 1985 du mur de l'Écluse 7, pour compensation et dommages à l'égard de l'expropriation de terrains et diverses autres réclamations. L'Administration conteste toutes ces réclamations et leur dénouement ne peut être établi présentement. Cependant, la direction est d'avis que ces actions en justice n'entraîneront pas de pertes relativement importantes pour l'Administration. L'Administration est également requérante dans certains autres procès ou réclamations.

#### 12. Restauration majeure de la Voie maritime

Les encaisses en provenance des activités d'exploitation et la valeur des placements à long terme destinés aux améliorations des immobilisations ne suffiront pas à financer les grands projets de restauration de la Voie maritime dans un avenir prochain. L'Administration devra avoir recours à des fonds extérieurs pour le financement de ces grands projets afin d'être en mesure d'assurer l'exploitation continue d'une voie navigable sécuritaire et fiable.