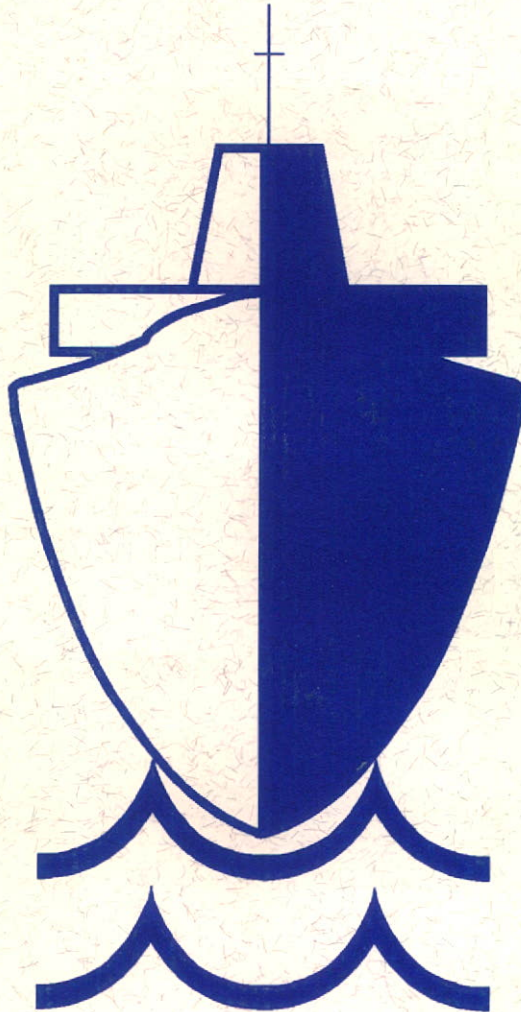




THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY



Howard Ross Library  
of Management

AUG 1 1994

Annual Reports  
MCGILL UNIVERSITY

ANNUAL REPORT 1993-1994



McGill  
University  
Libraries

Howard Ross Library  
of Management



# CONTENTS



About the Corporation . . . . .	2
President's Message . . . . .	3
Report on the 1993-1994 Corporate Objectives . . . . .	5
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

## MISSION

*"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."*





## ABOUT THE CORPORATION . . .

---

*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 locks 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, 1994, the Authority's establishment included 768 permanent positions.*





## THE PRESIDENT'S MESSAGE

---

June 30, 1994

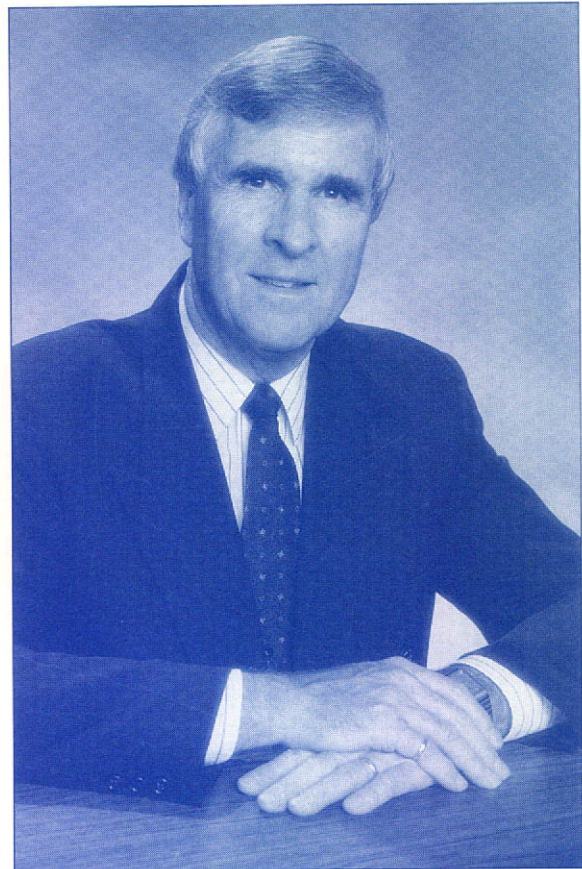
The Honourable Douglas Young, P.C., M.P.  
Minister of Transport

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, 1994.

The Seaway Authority's financial position improved in 1993/94. The Authority reduced its loss from \$11.0 million in 1992/93 to \$6.1 million in 1993/94, and cash resulting from operations increased from \$1.2 million in 1992/93 to \$6.3 million in 1993/94. Tonnage on the Montreal-Lake Ontario section and on the Welland Canal levelled off at approximately 32 million tonnes, and the Authority feels this is the turn-around point in terms of traffic on the system in the foreseeable future.

The most notable improvements were in shipments of iron ore and steel. North American steel plants are now at full production, and this requires greater quantities of iron ore than has been the case in recent years. In some cases, the sourcing of iron ore has changed from the upper Great Lakes to lower St. Lawrence River ports, which means the Seaway benefits from these shipments going westward to steel plants in Canada and the United States. The steel industry has rationalized its manufacturing plants to the point where present demand exceeds North American production capability. This shortfall is being made up with steel slab shipments from Europe destined for Canadian and U.S. steel mills. This circumstance led to a 39% increase in iron ore shipments, and a 35% increase in steel slab shipments on the Seaway in 1993.



The Seaway Authority is continuing its cost reduction program. Since its inception during the 1990 navigation season, the Authority has reduced staff by 205 positions, which represents a 21% drop in the size of the workforce. This reduction has enabled the Seaway Authority to keep its personnel costs under \$50 million and to realize economies of approximately \$12 million per year. The reductions have occurred in Administration, Engineering, Operations and Maintenance, and are as a result of introducing new technology, combining groups, and eliminating duplication. They were all accomplished through attrition, by normal retirement or through early retirement, using the Authority's Volunteer Separation Incentive Plan.





Improvements in 1993/94 included experimentation with wider beam vessels, and increasing Seaway draft from 26'-0" to 26'-3". This means vessels will be able to carry more cargo per voyage in the Seaway system. The Incentive Tolls Program resulted in additional business for the Seaway Authority, and rebates totalling \$1.7 million on \$7.2 million of revenues, were paid to shippers using the Seaway system. The combination of the Incentive Tolls Program and a new market sensitive rate for coal paved the way for Appalachian coal to be shipped through Ashtabula, Ohio to New Brunswick Power at Belledune, N.B. The Seaway Authority also implemented a 14% reduction in tolls on steel slab shipments to ensure that large quantities of steel imports continue to use the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system in 1994.

The Authority continues to seek out new sources of revenue to complement its toll revenue base. These opportunities include the sale of real property no longer required for Seaway purposes, and the sale of surplus power generated at the Seaway's generating plant at the Welland Canal.

The implementation of "Vision 2002" continues to be a priority for the Seaway Authority. Seaway employees have established a list of goals and five key priorities which are crucial to successful implementation of the Vision. The five priority projects are improving the Seaway's market share, merging operation and maintenance groups into service teams, acquiring funding for major restoration projects and transferring

unnecessary bridges and tunnels to other jurisdictions, maintaining the infrastructure in a safe and reliable operating condition, and providing a quality service to both internal and external customers. Close to 100 employees across the Seaway organization, at every level, have offered their services to assist project leaders in the implementation of these five priority projects.

The Seaway Summit Working Group, whose mandate is to reduce costs and improve system competitiveness, is in the process of studying the influence of institutional costs (pilotage fees, Seaway tolls) on the level of Seaway business. The Working Group will then develop an economic model that will show demand, competitiveness and elasticity in the pricing structure in the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system. This information will put institutional charges in their proper perspective relative to the pricing structure in the Seaway system.

The Seaway Authority is continuing to reduce costs and improve its revenue base through a combination of marketing initiatives and new opportunities. The Authority looks forward to an improved economy and increased consumer confidence which will lead to new markets and new business opportunities in 1994.

Respectfully yours,

G.R. Stewart





## REPORT ON 1993/94 CORPORATE OBJECTIVES

---

During the course of 1993/94, the Authority continued its "Vision 2002" strategic planning exercise aimed at shaping the future of the Seaway. Its commitment to customers was reaffirmed in a vision statement: *"Working with our partners, we are leaders in fulfilling our customers' transportation needs"*. The following describes advances made towards the achievement of the Authority's four stated corporate objectives set to address the serious challenges facing the system.

### To improve market share

The Authority has taken numerous steps to be responsive to customer needs in its effort to improve market share.

For example, late in 1993, the completion of dredging work in the Montreal-Lake Ontario section allowed an increase in vessel draft that will add a few hundred tonnes of cargo to the carrying capacity of ships over the entire Seaway.

The Authority also announced that, whenever possible, it would accept vessels with a beam exceeding the 76-foot limit by as much as two feet under special arrangements.

Efforts to contain costs of using the system led to a number of initiatives. Late season operational surcharges were waived to help the maritime industry offset the losses incurred during navigation stoppages caused by significant increases in the outflow of Lake Ontario. These measures were ordered by the International Joint Commission, in order to protect lake front properties threatened by high water levels.

The continued success of the Incentive Tolls Program led the Authority to extend this program to the 1994 navigation season with some modifications to improve its effectiveness.

The early announcement of a toll freeze at the 1993 rates allowed the shipping industry to better plan their 1994 activities. In addition, a surge in steel slab movements at the end of the 1993 navigation season prompted the Authority to significantly reduce the toll applicable to this particular commodity and, hopefully, secure a greater share of this growing market.

The Authority's continued efforts to promote the advantages of the Seaway system in North America contributed in attracting shipments of U.S. Government Aid, increased movements of American grain, sand, and Powder River Basin coal to the Seaway route.

On a more general note, the reduction of "system costs" and the improvement of the Seaway's competitiveness continue to dominate

the discussions of the representatives of the shipping industry at the "Seaway Summit" meetings initiated by the Authority and its U.S. counterpart. Various working groups have been formed to find solutions to specific cost issues.

### To maintain the capital infrastructure

Development of the Infrastructure Management System was continued during 1993 and it is expected to be fully operational by 1997. It represents a new approach to optimize resource allocation for infrastructure maintenance and to benefit Seaway customers.

The Authority implemented the maintenance and capital projects planned for 1993 to maintain the reliability of the system.

### To operate the Seaway profitably

The Authority incurred a smaller loss than was budgeted for in 1993. Furthermore, the level of cash provided from operations was higher than anticipated, reflecting better year-end traffic performance and good progress on cost reduction measures.

By March 1994, the establishment had declined by 8% from the previous year, to 768 positions. This significant reduction is partly attributable to the success of the Authority's Voluntary Separation Incentive Program which ended in January 1994.

The Authority continued to sell and/or promote the development of its land holdings. Some 22 surplus properties were sold in 1993/94, generating \$1.6 million in revenues.

Discussions, with government officials, relating to the transfer to other jurisdictions of non-navigational structures as well as to seek funding for major capital restoration works were continued. Four bridge structures were successfully transferred in the Niagara Region under the Strategic Transportation Improvement Program.





## To optimize the potential of all employees

The Authority has initiated a process to improve the quality of service provided to both internal and external customers.

The Operations and the Maintenance Groups are being merged into multi-skilled Service Teams.

Throughout the organization, changes in work methods, the introduction of teamwork, empowerment of employees and the reduction of supervisory levels are allowing the Authority to increase employee commitment, the productivity levels of its work force and improve service to its customers.

## PERFORMANCE AGAINST OBJECTIVES FOR 1993/94

	<b><u>Budget</u></b>	<b><u>Actual</u></b>	<b><u>1992/93</u></b>
Cargo traffic in millions of tonnes:			
– Montreal-Lake Ontario section	31.3	32.0	31.4
– Welland Canal	33.0	31.8	33.2
Net profit (loss) in millions of \$	(7.9)	(6.1)	(11.0)
Cash provided from operations in millions of \$	4.2	6.3	1.2
Capital Expenditures in millions of \$	15.7	7.0	41.8
Establishment	823	768	839
Capacity utilization (demand for service expressed as a ratio of available transit capacity at the Welland Canal)	46%	41%	44%

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

### **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*



---

## PERFORMANCE AGAINST PLAN

### Objective

### Results and Progress in 1993

---

#### To improve market share

- Reduced toll rates for steel slab by 14% to retain present business and attract new business
- Reduced toll rates for coal on Montreal-Lake Ontario section by 41% to attract an extra 300,000 tonnes of Appalachian coal for New Brunswick Power
- Reduced toll rate on recycled materials by 49%
- Generated a total of 5.2 million tonnes of new business and 10.9 million tonnes in volume increases under the Incentive Toll Program, from 1991 to 1993
- Improved Incentive Toll Program for 1994:
  - immediate 50% discount during the entire season for qualifying "new business" applications approved prior to transit
  - 50% volume rebate for qualifying commodities that exceed by at least 25,000 tonnes the shipper's highest level of the last three years
- Initiated study to evaluate the effect of tolls on business activity in the system
- Seaway Summit Working Group continued to work on reducing "Seaway" costs and improving the system's competitive position

---

#### To maintain our infrastructure in a safe and reliable operating condition for our customers

- Consolidated and focused all Seaway engineering resources on the strategic role of preserving the safety and reliability of the existing Seaway infrastructure
- Initiated a complete inspection and engineering assessment program to permit risk analysis planning of maintenance and restoration expenditures
- Implemented major maintenance and capital major restoration projects to the value of \$8.5 million

---

#### To operate the Seaway profitably

- Tariff of Tolls increased by 5.75%
- Completed human resource reductions initiated in 1991 totalling 205 positions and identified additional measures to 2002
- Reduced the establishment from 839 to 768 in line with target of 600 positions by 2002
- Sold 22 surplus properties for \$1.6 million
- Transferred 4 bridges in the Niagara Region to other jurisdictions

---

#### To optimize the potential of all our employees

- Started "Total Quality Management" process for staff and customers
- Initiated merger of the Operations and Maintenance Groups into Service Teams
- Reduced one (in some instances two) level of supervision
- Introduced changes in work methods, teamwork, empowerment



## THE YEAR IN REVIEW

### FINANCES

#### Summary

The Seaway Authority's losses were reduced significantly in 1993/94 compared to the previous fiscal year. The largest contributing factor to the reduced loss was a 7% increase in revenue. In addition, continued efforts in cost reduction measures resulted in a \$0.7 million increase in savings over those of the previous year.

The Authority is reporting a net operating loss of \$6.1 million. The 1992/93 loss was \$11.0 million.

#### Revenues

The total net revenue from tolls in 1993/94, including a \$1.7 million allowance covering rebates paid under the Incentive Tolls Program, amounted to \$59.2 million. The Authority benefited from better than expected year-end cargo movements which led to an increase in toll revenues of \$3.0 million over those of the previous year.

The investment income of \$4.1 million was greater than the \$3.6 million anticipated in the Corporation's budget. The combination of a higher cash flow provided from operations, and the curtailment of capital expenditures allowed the retention of some long-term investments, generating additional interest for the fiscal year 1993/94.

#### Expenses

Operational expenses covering operations, maintenance and engineering, for both sections of the waterway, reached a total of \$48.1 million, up by 3.4% from fiscal 1992/93. This increase primarily reflects lump sum payments, made in the last quarter, to employees who opted for early retirement under the Voluntary Separation Incentive Program, as well as the increased cost of employees' major medical and life self-insurance plans. Notwithstanding increased costs, final results remained \$1.0 million lower than budgeted for the period.

Total administration activities resulted in expenses of \$16.1 million, some \$1.7 million less than budgeted and well below the \$18.0 million recorded in fiscal 1992/93. The Authority has maintained its cost reduction efforts over a third year and succeeded in lowering personnel costs and professional service fees.

#### Financial Position

The cash provided from the operation of the Seaway generated a positive cash flow of \$6.3 million, as compared to \$1.2 million in 1992/93.

Capital expenditures during the period totalled \$7 million and were financed internally from cash generated during the year and from some long-term investments.

The Authority's long-term investments, its Capital Fund Reserve, now stands at \$14.8 million. This reserve is the source of financing for the Authority's capital expenditures program; it is expected that the capital expenditures for the major restorations required to keep the risk of system failure at the minimum will entirely deplete this reserve during 1995/96.

Funding, on a long-term basis, for the continuation of capital major restorations beyond 1995/96 is currently being discussed with the Government of Canada. The Authority's use of its Capital Fund Reserve has been drastically reduced during the past few years by the deferment of capital projects that could be postponed without jeopardizing the safety and reliability of the system. However, such deferments over a sustained period cannot be contemplated without increasing the risk of structural failure and closure. Without funding assistance, the Authority will have to curtail most of its capital programs and, eventually, to implement more and more operational restrictions for safety considerations.

#### VISION

*"Working with our partners, we are leaders in fulfilling our customers' transportation needs."*





## TRAFFIC

For the first time in Seaway history, total cargo tonnage in 1993 on the Montreal-Lake Ontario section (M.L.O.) surpassed, albeit by a narrow margin, that of the Welland Canal. A surge in general cargo movements in the fall brought an increase of 1.9% over 1992 traffic, to a total of 32 million tonnes on the M.L.O., while on the Welland, where coal deliveries to Ontario Hydro dropped significantly, total tonnage for 1993 declined by 4%, to 31.8 million tonnes. As stagnation continued to plague grain exports through the Seaway, general cargo and a few bulk commodities registered gains that may well foreshadow continued growth for these commodities in 1994.

## Grain

Without any resolution to Russia's hard currency difficulties, Canadian grain exports through the waterway underwent a further decline in 1993, to 6.3 million tonnes on the M.L.O., a drop of 18.1% from the 1992 results, and to 6.5 million tonnes, a 15.1% decline, on the Welland Canal. Taken individually, most types of grain registered losses, with the exception of soybeans which, at 216,157 tonnes, attained a new Seaway high.

American grain movements remained at their 1992 level of 4.5 million tonnes on the M.L.O. section and declined slightly, by 3.0% to 4.7 million tonnes, on the Welland Canal. The Mississippi flood problems may have contributed to maintaining the U.S. grain traffic through the Seaway at its 1992 level.

At year end, total grain movements resulted in an 11.4% decline, to 10.9 million tonnes, on the M.L.O. and a 10.2% drop, to 11.2 million tonnes on the Welland Canal.

## Iron Ore

The incipient economic recovery, particularly that of the North American automotive sector, has resulted in increased steel production and a welcome rise in iron ore shipments on both sections of the Seaway. On the M.L.O., shipments grew to 10.0 million tonnes, an increase of 14.2% over 1992 results, and, on the Welland Canal, iron ore tonnage rose to slightly more than 5.0 million tonnes, a 17% increase over the previous year.

## Coal

Ontario Hydro's closure of its coal-burning Lakeview generating plant brought coal movements through the Welland Canal to a low 3.5 million tonnes, a 32.9% drop from 1992. This shutdown represents a serious loss for the canal, where coal has historically been a major bulk traffic component.

On the M.L.O. section, a strike by miners at U.S. facilities prevented the expected movement of Appalachian coal to a New Brunswick power plant. Consequently, total coal tonnage on that section declined by 28.0%, to 242,000 tonnes.

## Other Bulk Commodities

With a few exceptions, the aggregate of all other bulk commodities registered a decline of 3%, to 6.5 million tonnes, on the M.L.O. while it remained relatively stable, at 8.8 million tonnes, on the Welland Canal. On both sections, increases in the movements of coke, stone, ores and chemicals were not sufficient to offset declines in the traffic of other commodities such as petroleum products, salt, potash and scrap metal.

## General Cargo

A revived North American auto industry as well as U.S. trade restrictions on finished steel imports contributed largely to a major increase in the upbound movement of steel slabs and other manufactured products on both sections of the Seaway. When compared to 1992 results, total general cargo movements grew by 33.0% on the M.L.O. section and by 35.7% on the Welland Canal, reaching totals of 4.4 and 3.3 million tonnes on each section respectively.

## Outlook

Cargo movements through 1994 are expected to slightly surpass those of 1993. Shipments of iron ore and general cargo are expected to increase while any breakthrough in the Russian situation could have a positive impact on grain exports through the Seaway. The performance of a number of other commodities will continue to hinge on the pace of the economic recovery.





## Incentive Tolls Program

This program again met with considerable success in 1993. A total of 3,371,207 tonnes of cargo qualified for the volume rebates granted on commodities that, depending on point of origin or destination, exceeded the average volume of the previous five years. Shippers of steel from Europe, stone from Lake Huron, grain from Toledo, cement from the Kingston area, cement clinkers from Bowmanville and iron ore from Sept-Îles and Port Cartier were among the 21 Seaway users who received volume rebates early in 1994.

The "new business" portion of the program, which encourages the movements of cargoes that are either new to the Seaway or that are shipped to or from new points of destination or origin, was of special benefit to some 19 members of the St. Lawrence Seaway/Great Lakes shipping community who shared in rebates applicable to a total of nearly 1,800,000 tonnes of cargo.

## OPERATIONS AND MAINTENANCE

### The 1993 navigation season

The Welland Canal and the Montreal-Lake Ontario (M.L.O.) section both opened to navigation on March 30th. The Welland Canal was then ice free and 24-hour navigation began immediately on that section. Heavy ice conditions on the M.L.O. delayed the installation of lighted buoys and night navigation throughout the system resumed on April 21st.

Favourable water levels allowed the increased draft, to 8.0 m, to remain in effect on the Welland Canal during the entire season. On the M.L.O., downbound vessels enjoyed this same increase from April 15th to December 15th. Upbound vessels benefitted from a smaller increase, to 7.95 m, from April 15th until November 17, when, with the completion of some channel dredging above the Valleyfield bridge, the permissible draft was extended to 8.0 m, which remained in effect until December 15th.

During the 1993 season, tests were successfully conducted on the lockage of vessels with a beam width in excess of the regulatory 23.16 m. As a result, Seaway regulations are currently being modified, and conditions established, to allow the transit of vessels with a beam of 23.8 m or less under special arrangements.

A total of 2,305 vessel transits took place on the M.L.O. section during the 270-day navigation season as compared to 2,493 in 1992. The average demand was 8.5 vessels per day, with a one-way transit time through the section of 20.4 hours, an increase of 0.6 hours over the previous year. This increase is attributable to the seven 30-hour periods, in May and June, during which navigation was interrupted to allow major increases in the outflow of Lake Ontario. These flow increases were ordered by the International Joint Commission to minimize high water level damages to lake front properties.

On the Welland Canal, where the season lasted 268 days, vessel transits numbered 2,927, a drop of 213 from 1992. The average daily demand was 10.9 vessels and one-way transit time increased slightly to 11.5 hours from 11.2 in 1992.

With the exception of weather-related delays, and the interruptions mentioned above, Seaway users enjoyed a trouble-free navigation season in 1993. Mild temperatures in December and relatively light traffic allowed an orderly closing of the system. Operational surcharges applicable to vessels transiting the M.L.O. section after the official clearance date were waived for December 21 to 24 and fourteen vessels cleared the waterway during that period. One downbound vessel was accepted for transit on December 25 under special arrangements.

The Welland Canal officially closed on December 24th and the last vessel to clear the St. Lambert Lock did so on December 26th.

## Lock Operations

The relocation of lock operating controls from the existing towers to lock wall installations was carried out at the three twinned flight locks of the Welland Canal during the winter. These state-of-the-art, easily accessible controls have now been installed at eight of the eleven Canadian Seaway locks covered by this project.

This changeover allows the Authority to reduce operating costs while maintaining efficiency and round-the-clock service to shipping.

## Maintenance

In addition to the regular maintenance and winter overhaul of lock structures and other Seaway installations, the Authority's maintenance personnel attended to the following improvements during the 1993/94 fiscal year:





## MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION

- A portion of the channel above the Valleyfield Bridge was dredged to allow a vessel draft increase for upbound vessels.
- Major maintenance work continued on the Mercier Bridge.
- A data collection and distribution system was installed at the locks and Traffic Control Centre.

## WELLAND CANAL

- Installed lock wall controls at the flight locks.
- Conducted dredging operations in part of channel below lock 2.
- Added staircases to the towers of CNR bridges 10 and 20 to allow one operator to operate both bridges.
- The following installations underwent major rehabilitation work: the concrete approach wall above lock 6, one pair of gates at each of locks 1, 6 and 7, the counterweight sheave assemblies and ropes of Bridge 5 and the segmental girders and tracks of Bridge 1.







## FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

	<u>1993/94</u>	<u>1992/93</u>	<u>1991/92</u>	<u>1990/91</u>	<u>1989/90</u>
	(in thousands of dollars)				
<b>MONTREAL-LAKE ONTARIO SECTION</b>					
Revenue	<b>\$32,910</b>	\$29,841	\$28,553	\$29,971	\$29,551
Expenses	<b>34,149</b>	35,155	33,394	37,577	33,881
Income (Loss) From Operations	<b>(1,239)</b>	(5,314)	(4,841)	(7,606)	(4,330)
Investment Income	<b>1,788</b>	1,860	2,299	3,087	2,970
Net Income (Loss) before Large Corporations Tax					
Corporations Tax	<b>549</b>	(3,454)	(2,542)	(4,519)	(1,360)
Large Corporations Tax	<b>791</b>	650	612	577	335
Net Income (Loss)	<b>(242)</b>	(4,104)	(3,154)	(5,096)	(1,695)
<b>WELLAND SECTION</b>					
Revenue	<b>36,699</b>	35,178	36,869	35,617	34,931
Expenses	<b>43,851</b>	43,592	43,430	43,234	41,601
Income (Loss) From Operations	<b>(7,152)</b>	(8,414)	(6,561)	(7,617)	(6,670)
Investment Income	<b>2,295</b>	2,376	3,022	3,515	3,651
Net Income (Loss) before Unusual Item	<b>(4,857)</b>	(6,038)	(3,539)	(4,102)	(3,019)
Unusual Revenue Item	-	-	5,709	-	-
Net Income (Loss) before Large Corporations Tax					
Corporations Tax	<b>(4,857)</b>	(6,038)	2,170	(4,102)	(3,019)
Large Corporations Tax	<b>1,016</b>	830	804	656	411
Net Income (Loss)	<b>(5,873)</b>	(6,868)	1,366	(4,758)	(3,430)
<b>TOTAL</b>					
Revenue	<b>69,609</b>	65,019	65,422	65,588	64,482
Expenses	<b>78,000</b>	78,747	76,824	80,811	75,482
Income (Loss) From Operations	<b>(8,391)</b>	(13,728)	(11,402)	(15,223)	(11,000)
Investment Income	<b>4,083</b>	4,236	5,321	6,602	6,621
Net Income (Loss) before Unusual Item	<b>(4,308)</b>	(9,492)	(6,081)	(8,621)	(4,379)
Unusual Revenue Item	-	-	5,709	-	-
Net Income (Loss) before Large Corporations Tax					
Corporations Tax	<b>(4,308)</b>	(9,492)	(372)	(8,621)	(4,379)
Large Corporations Tax	<b>1,807</b>	1,480	1,416	1,233	746
Net Income (Loss)	<b>\$ (6,115)</b>	\$ 10,972	\$ (1,788)	\$ (9,854)	\$ (5,125)
<b>THOUSAND ISLANDS BRIDGE</b>					
Revenue	<b>\$ 2,267</b>	\$ 2,250	\$ 2,364	\$ 2,126	\$ 2,031
Expenses	<b>576</b>	674	510	502	294
Income (Loss) From Operations	<b>1,691</b>	1,576	1,854	1,624	1,737
Investment Income	<b>444</b>	543	637	853	608
Net Income (Loss) before Large Corporations Tax					
Corporations Tax	<b>2,135</b>	2,119	2,491	2,477	2,345
Large Corporations Tax	<b>25</b>	18	32	22	10
Net Income (Loss)	<b>\$ 2,110</b>	\$ 2,101	\$ 2,459	\$ 2,455	\$ 2,335



## 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

Cornwall, Ontario  
May 13, 1994



## THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

---

President, GLENDON R. STEWART

Vice-President, CLÉMENT CÔTÉ

Member, (vacant)

### 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

### 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, 1994 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, 1994 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.

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

Ottawa, Canada  
May 13, 1994




## BALANCE SHEET

as at March 31, 1994 (in thousands of dollars)

	<u>1994</u>	<u>1993</u>
<b>ASSETS</b>		
<b>Current</b>		
Cash and term deposits	\$ 22,120	\$ 19,828
Accounts receivable	5,693	16,580
Accrued interest receivable	1,004	1,299
Supplies inventory	2,439	2,389
	<u>31,256</u>	<u>40,096</u>
<b>Long-term</b>		
Investments (Note 3)	27,846	29,086
Mortgages and other receivables (Note 4)	341	196
Investment in wholly-owned Crown Corporations (Note 5)	10	10
<b>Capital assets (Notes 6 and 7)</b>	<u>518,317</u>	<u>523,708</u>
	<u>\$577,770</u>	<u>\$ 593,096</u>
<b>LIABILITIES</b>		
<b>Current</b>		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 10,996	\$ 17,085
Large corporations tax payable (Note 9)	552	4,957
	<u>11,548</u>	<u>22,042</u>
<b>Long-term</b>		
Accrued employee termination benefits (Note 3)	<u>12,148</u>	<u>12,975</u>
	<u>23,696</u>	<u>35,017</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>(70,876)</u>	<u>(66,871)</u>
	<u>554,074</u>	<u>558,079</u>
	<u>\$577,770</u>	<u>\$ 593,096</u>

Approved:



President



Comptroller and Treasurer



## STATEMENT OF OPERATIONS

for the year ended March 31, 1994 (in thousands of dollars)

	1994				1993	
	Montreal-Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
<b>Revenues</b>						
Tolls	\$ 28,911	\$ 30,349	\$ 59,260	\$ -	\$ 59,260	\$ 56,240
Leases and licenses	863	5,502	6,365	933	7,298	5,374
Others	3,136	848	3,984	1,334	5,318	5,655
	<u>32,910</u>	<u>36,699</u>	<u>69,609</u>	<u>2,267</u>	<u>71,876</u>	<u>67,269</u>
<b>Expenses</b>						
Operations, Maintenance and Engineering	19,941	28,183	48,124	241	48,365	46,809
Administration	4,007	3,767	7,774	62	7,836	9,120
Headquarters	3,649	4,686	8,335	74	8,409	9,064
Amortization	6,007	6,631	12,638	199	12,837	12,884
Employee termination benefits	545	584	1,129	-	1,129	1,544
	<u>34,149</u>	<u>43,851</u>	<u>78,000</u>	<u>576</u>	<u>78,576</u>	<u>79,421</u>
Income (loss) from operations	(1,239)	(7,152)	(8,391)	1,691	(6,700)	(12,152)
Investment income	1,788	2,295	4,083	444	4,527	4,779
Income (loss) before large corporations tax	549	(4,857)	(4,308)	2,135	(2,173)	(7,373)
Large corporations tax	791	1,016	1,807	25	1,832	1,498
<b>Net income (loss) for the year</b>	<u>\$ (242)</u>	<u>\$ (5,873)</u>	<u>\$ (6,115)</u>	<u>\$ 2,110</u>	<u>\$ (4,005)</u>	<u>\$ (8,871)</u>

## STATEMENT OF DEFICIT

for the year ended March 31, 1994 (in thousands of dollars)

	1994			1993
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Retained earnings (deficit), beginning of the year	\$ (81,579)	\$ 14,708	\$ (66,871)	\$ (58,000)
Net income (loss) for the year	(6,115)	2,110	(4,005)	(8,871)
Retained earnings (deficit), end of the year	<u>\$ (87,694)</u>	<u>\$ 16,818</u>	<u>\$ (70,876)</u>	<u>\$ (66,871)</u>





## STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

for the year ended March 31, 1994 (in thousands of dollars)

	1994		1993	
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
<b>OPERATING ACTIVITIES</b>				
Cash Provided from Operations				
Net income (loss) for the year	\$ (6,115)	\$ 2,110	\$ (4,005)	\$ (8,871)
Items not requiring cash				
Amortization	12,638	199	12,837	12,884
Provision for termination benefits	1,129	-	1,129	1,543
Profit on disposal of capital assets	(1,302)	-	(1,302)	(1,986)
	6,350	2,309	8,659	3,570
Net change in working capital components other than cash and term deposits	2,180	(1,542)	638	(5,233)
Payment of termination benefits	(1,956)	-	(1,956)	(1,468)
Cash provided by (used in) operating activities	6,574	767	7,341	(3,131)
<b>FINANCING ACTIVITIES</b>				
Funding from Federal Government for				
Valleyfield Bridge Rehabilitation Program				
Welland Canal Rehabilitation Program	-	-	-	8,429
Cash provided by financing activities	-	-	-	29,000
	-	-	-	37,429
<b>INVESTING ACTIVITIES</b>				
Increase in long-term receivables	(145)	-	(145)	(150)
Transfer of Investments to Short Term	1,240	-	1,240	2,967
Increase in capital assets	(6,988)	(767)	(7,755)	(42,617)
Proceeds from disposal of capital assets	1,611	-	1,611	2,324
Cash used in investing activities	(4,282)	(767)	(5,049)	(37,476)
Increase (Decrease) in cash	2,292	-	2,292	(3,178)
Cash and term deposits at beginning of year	19,828	-	19,828	23,006
Cash and term deposits at end of year	\$ 22,120	\$ -	\$ 22,120	\$ 19,828
Working capital position at end of year				
Current assets	\$ 31,255	-	\$ 31,255	\$ 40,096
Current liabilities	22,611	(11,062)	11,549	22,042
	\$ 8,644	\$ 11,062	\$ 19,706	\$ 18,054



## NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS, MARCH 31, 1993

---

### 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 costs 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 future operating requirements, including emergencies and cash deficits, of the St. Lawrence Seaway and for future employee termination benefits, the Authority has set aside the following long-term investments:

	<u>1994</u>	<u>1993</u>
Operating requirements:	(in thousands of dollars)	
- Government of Canada Bonds, maturing on varying dates up to 1995	\$ 6,086	\$ 6,086
Par value     \$6,000 (1993 - \$6,000)		
Market value \$6,180 (1993 - \$6,336)		
- Investment Certificate and Canada Treasury Bills maturing March 1995	<u>8,760</u>	<u>10,000</u>
	<u>\$ 14,846</u>	<u>\$ 16,086</u>
Termination benefits:		
- Deposit with Consolidated Revenue Fund, maturing April 1994	<u>13,000</u>	<u>13,000</u>
	<u>\$ 27,846</u>	<u>\$ 29,086</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>1994</u>	<u>1993</u>
<b>Contractual Agreement</b>	(in thousands of dollars)	
5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % interest, recoverable in annual instalments of \$28,000 maturing in 1995	\$ -	\$ 21
<b>Mortgages</b>		
8 to 9% interest, recoverable in monthly payments amortized over terms not exceeding 20 years renewable every 2 and 3 years	166	175
Deferred portion of bridge user charge from The Seaway International Bridge Corporation Ltd. Interest varying based on Canada Treasury Bills, with no set repayment schedule.	<u>175</u>	<u>-</u>
	<u>\$341</u>	<u>\$196</u>





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

Investments consist of the following:

	No. of shares	Cost
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, 1994, the Authority provided JCCBI with certain engineering and administrative services for which it charged \$678,829 (1993 - \$794,000). At March 31, 1994, \$121,967 was receivable (1993 - \$94,359).

Based on the joint venture agreement, the Authority is entitled to the excess of revenues over expenses of SIBC for the year ended December 31, 1993. A portion of this excess was applied towards the remainder of the amortization of the Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge (1993 - \$1.4 million; 1992 - \$1.7 million) and no balance is left to be amortized. The remaining balance of the excess was distributed on an equal basis based on the joint venture agreement between the Authority and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation which established SIBC (1993 - \$158,835; 1992 - nil). It also paid \$55,039 (1993 - \$62,911) for engineering and administrative 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 (1993 - \$600,000).

## 6. Capital assets

	Amortization rate	1994			1993
		Cost	Accumulated amortization	Net	Net
(in thousands of dollars)					
<b>Seaway</b>					
Land	-	\$ 29,234	\$ -	\$ 29,234	\$ 29,547
Channels and canals	1%	249,302	83,630	165,672	168,014
Locks	1%	241,522	99,765	141,757	140,997
Bridges and tunnels	2-4%	121,038	56,291	64,747	66,255
Buildings	2%	13,243	7,955	5,288	5,482
Equipment	2-20%	36,240	22,914	13,326	14,039
Remedial works	1%	121,457	30,201	91,256	92,474
Work under construction	-	1,281	-	1,281	1,712
		<u>\$813,317</u>	<u>\$300,756</u>	<u>\$512,561</u>	<u>\$518,520</u>
<b>Thousand Islands Bridge Improvements</b>	2-10%	<u>6,617</u>	<u>861</u>	<u>5,756</u>	<u>5,188</u>
		<u>\$819,934</u>	<u>\$301,617</u>	<u>\$518,317</u>	<u>\$523,708</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, \$1.5 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 consisted 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 funding of \$175 million, which terminated in 1993, has been deducted from related works under construction. At March 31, 1994, there were no amounts outstanding in accounts receivable (1993 – \$8 million).

#### 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, 1994 and 1993.

#### 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 \$227 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 \$4.0 million which are available to reduce the taxable income of future years.

The Federal Budget of April 1989 introduced a new Large Corporations Tax. The Authority has paid all amounts owing except for an amount of \$0.5 million, which has been accrued for. A notice of objection has been filed related to the outstanding amount during 1993. It is expected that this matter will be settled in the coming year.

#### 10. Commitments

At March 31, 1994, contractual obligations for capital and other expenditures amounted to \$1.5 million (1993 – \$1.8 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)

1994/95	269
1995/96	269
1996/97	179

#### 11. Contingencies

There is a total of \$62.5 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. One of the pending claims was settled after year end and an amount of \$2,750,000 was recovered for the costs of repairs to the St. Louis Bridge. The settlement will be recorded in next year's financial statements.

#### 12. Major Restoration of the Seaway

The amount of funds provided by operating activities and the level of long-term investments for future operating requirements 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.

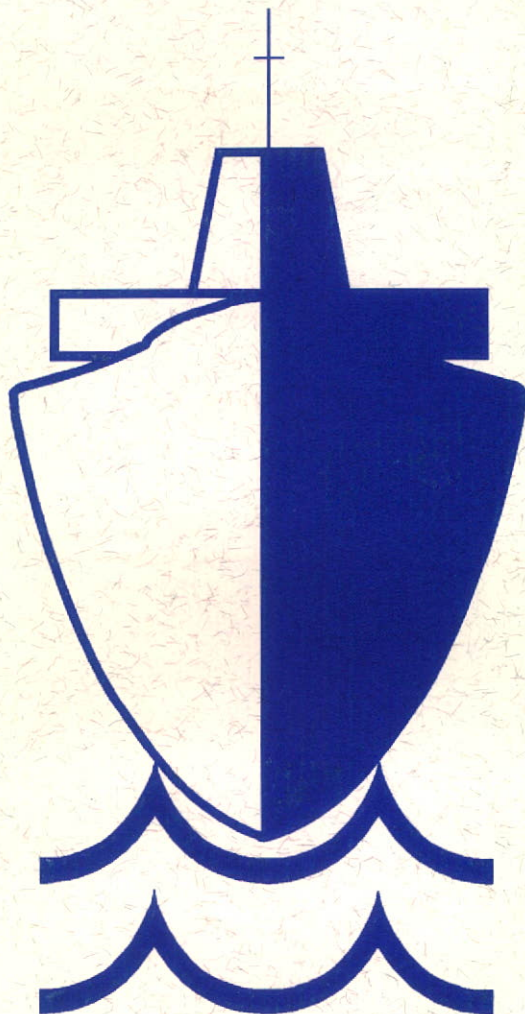
#### 13. Reclassification

Some of the 1993 comparative figures were reclassified to conform to the presentation adopted in 1994.





L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT



RAPPORT ANNUEL 1993-1994







## TABLE DES MATIÈRES

---

Profil de la société . . . . .	2
Message du Président . . . . .	3
Rapport sur les objectifs généraux 1993-1994 . . . . .	5
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

### 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»*



## 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'une 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 1994, le personnel de l'Administration comptait 768 postes permanents.*





## MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le 30 juin 1994

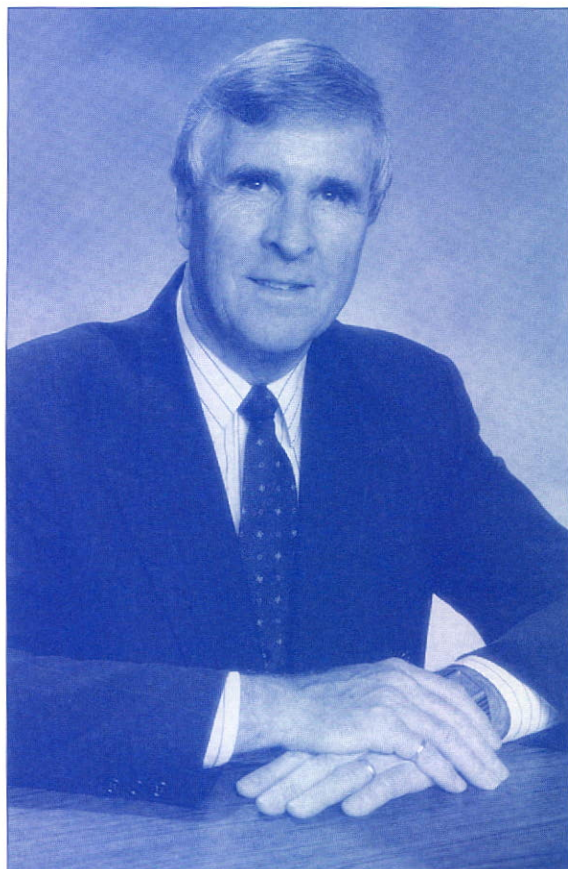
L'honorable Douglas Young, C.P., député  
Ministre des Transports

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 1994.

La situation financière de l'Administration s'est améliorée au cours du dernier exercice. Celle-ci a pu réduire ses pertes des 11,0 millions \$ qu'elles étaient en 1992-1993 à 6,1 millions \$ en 1993-1994. L'encaisse au chapitre des activités d'exploitation est passée de 1,2 million \$ à 6,3 millions \$ entre 1992-1993 et 1993-1994. Les expéditions sur la section Montréal-lac Ontario et sur le canal de Welland se sont chiffrées à environ 32 Mt. L'Administration est d'avis qu'il s'agit là d'un point tournant du trafic pour l'avenir prévisible.

Les progrès les plus remarquables ont trait aux expéditions de minerai de fer et d'acier. Les aciéries nord-américaines tournent maintenant à plein régime et elles ont besoin d'une plus grande quantité de minerai de fer qu'au cours des dernières années. Dans certains cas, la source d'approvisionnement est passée du secteur des Grands Lacs aux ports du Bas-Saint-Laurent; la Voie maritime bénéficie donc des expéditions allant vers l'ouest jusqu'aux aciéries canadiennes et américaines. Le secteur de la sidérurgie a rationalisé ses usines de fabrication, au point où la demande dépasse actuellement la capacité de production nord-américaine. L'insuffisance est comblée par l'importation de brames d'acier en provenance de l'Europe et destinées aux aciéries nord-américaines. Cette situation s'est traduite par une hausse de 39% des expéditions de minerai de fer et de 35%



des expéditions de brames d'acier sur la Voie maritime en 1993.

L'Administration poursuit son programme de réduction des coûts. Depuis le début du programme, en 1990, l'Administration a éliminé 205 postes, soit 21% de son personnel. Cette réduction a permis à la Corporation de maintenir ses dépenses de personnel sous les 50 millions \$ et de réaliser des économies de quelque 12 millions \$ par année. Les réductions ont touché les services administratifs, et ceux de l'ingénierie, de l'exploitation et de l'entretien et elles découlent de l'adoption de nouvelles technologies, de la fusion de groupes et de l'élimination du double-emploi. Elles ont été rendues possibles par l'attrition, les retraites normales et les retraites anticipées dans le cadre du Programme d'encouragement au départ volontaire.





Les améliorations réalisées au cours de l'exercice 1993-1994 comprennent des essais sur le passage de navires plus larges et une augmentation du tirant d'eau de 26 à 26 pi 3 po. Les navires pourront ainsi augmenter leur cargaison par voyage sur la Voie maritime. Le Programme de rabais des péages s'est traduit par de nouvelles expéditions, et un total de 1,7 millions \$ en rabais, sur 7,2 millions \$ en revenu, ont été remis aux expéditeurs utilisant le réseau de la Voie maritime. La conjugaison du Programme de rabais des péages et du nouveau tarif relié au marché du charbon a ouvert la voie à l'expédition de charbon appalachien depuis Ashtabula (Ohio) jusqu'à la centrale d'Énergie Nouveau-Brunswick à Belledune. L'Administration a également instauré une réduction de 14% du péage sur les brames d'acier pour encourager le maintien d'un important volume d'importation d'acier par le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent en 1994.

L'Administration continue de chercher de nouvelles sources de revenus pouvant s'ajouter aux recettes provenant des péages. Les possibilités qu'elle envisage incluent la vente de terrains dont la Voie maritime n'a plus besoin et la vente de l'excédent d'électricité produit par la centrale du canal de Welland.

La mise en oeuvre de «Vision 2002» demeure prioritaire pour l'Administration de la voie maritime. Le personnel a établi une liste d'objectifs et cinq priorités clés, essentiels à la réussite de «Vision 2002». Les cinq projets prioritaires sont l'amélioration de sa part du marché, la fusion des groupes de l'exploitation et de l'entretien en équipes de service, l'acquisition du financement

nécessaire aux projets de réfection majeurs et le transfert des ponts et des tunnels non reliés à la navigation à d'autres compétences, le maintien de l'infrastructure dans un état sécuritaire et fiable et l'offre de services de qualité aux clients internes et externes. Près de 100 employés oeuvrant à tous les niveaux de l'organisme ont offert leurs services aux chefs de projets pour aider à la mise en oeuvre de ces cinq projets prioritaires.

Le Groupe de travail du Sommet de la Voie maritime, dont le mandat est la réduction des coûts et l'amélioration de la position concurrentielle du réseau, examine présentement l'incidence des charges institutionnelles (droits de pilotage, péages) sur la viabilité de la Voie maritime. Le Groupe élaborera ensuite un modèle économique démontrant la demande, la compétitivité et l'élasticité de la structure des prix du réseau Grands Lacs-Voie maritime. Ces données permettront de mettre les charges institutionnelles en perspective par rapport à la structure de prix du réseau de la Voie maritime.

L'Administration continue de réduire ses coûts et d'augmenter ses recettes grâce à ses mesures de commercialisation et à d'autres initiatives. Elle s'attend à ce que l'amélioration de l'économie et le regain de confiance des consommateurs créent de nouveaux marchés et de nouveaux débouchés en 1994.

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

G.R. Stewart





En 1993-1994, l'Administration a poursuivi son exercice de planification stratégique «Vision 2002», dont le but est de façonner l'avenir de la Voie maritime. L'engagement de l'Administration à l'égard de ses clients a été réaffirmé dans un énoncé de vision: «En collaboration avec nos partenaires, nous sommes les chefs de file pour satisfaire les besoins en transport de nos clients». Le texte qui suit décrit les progrès accomplis vers la réalisation des quatre objectifs généraux de l'Administration visant à répondre aux défis majeurs que doit relever le réseau.

### Améliorer sa part du marché

L'Administration a adopté de nombreuses mesures afin d'être plus sensible aux besoins de ses clients et ainsi accroître sa part du marché.

Vers la fin de 1993, par exemple, des travaux de dragage dans la section Montréal-lac Ontario ont permis une augmentation du tirant d'eau, qui ajoutera quelques centaines de tonnes à la capacité de chargement des navires sur toute la Voie maritime.

L'Administration a également annoncé qu'elle accepterait, lorsque possible et en vertu d'ententes spéciales, les navires dont la largeur dépasse d'au plus deux pieds la limite de 76 pieds.

Les efforts déployés afin de limiter les coûts d'utilisation du réseau se sont traduits par un certain nombre de mesures. On a ainsi levé les primes de passage de fin de saison afin d'aider les armateurs à neutraliser les pertes subies lors d'arrêts de la navigation attribuables à l'augmentation du débit du lac Ontario. Ces arrêts, ordonnés par la Commission mixte internationale, visaient à protéger les propriétés riveraines menacées par les niveaux d'eau élevés.

Suite au succès du Programme de rabais des péages, l'Administration a décidé de le maintenir en 1994, en y apportant quelques modifications et améliorations.

L'annonce, en novembre dernier, du gel des péages au niveau de 1993 a permis à l'industrie de mieux planifier ses activités de 1994. De plus, une hausse importante des expéditions de brames d'acier à l'automne 1993 a incité l'Administration à réduire sensiblement le péage applicable à cette denrée, espérant ainsi s'attirer une plus grande part de ce marché en croissance.

Les efforts soutenus de l'Administration en vue de promouvoir les avantages du réseau de la Voie maritime partout en Amérique du Nord ont attiré des expéditions américaines additionnelles d'aide gouvernementale et de céréales, de sable, et de charbon du bassin de la rivière Powder.

De façon plus générale, la réduction des «coûts du réseau» et l'amélioration de la position concurrentielle de la Voie maritime ont continué de dominer les discussions des représentants du transport maritime lors des rencontres «au sommet de la Voie maritime» organisées par l'Administration et son homologue américain. Divers groupes de travail oeuvrent à la solution de questions précises liées aux coûts.

### Maintenir l'infrastructure

L'élaboration du Système de gestion des infrastructures s'est poursuivie au cours de l'exercice 1993 et on s'attend à ce qu'il soit pleinement fonctionnel d'ici 1997. Il s'agit d'une nouvelle approche visant à optimiser l'affectation des ressources pour l'entretien de l'infrastructure dans le meilleur intérêt des clients de la Voie maritime.

L'Administration a exécuté les projets d'entretien et d'immobilisations prévus pour 1993 afin de maintenir la fiabilité du réseau.

### Exploiter la Voie maritime de manière rentable

L'Administration a enregistré une perte moins prononcée que prévu au budget de 1993. En outre, les liquidités provenant de l'exploitation ont été plus élevées qu'on ne s'y attendait, en raison d'une augmentation du trafic à l'automne et d'importantes réductions des coûts.

En mars 1994, les effectifs avaient diminué de 8% par rapport à l'année précédente, pour s'établir à 768 postes. Cette réduction considérable est en partie attribuable au succès du Programme d'encouragement au départ volontaire qui prenait fin en janvier 1994.

L'Administration a continué de vendre ses terrains ou d'en promouvoir l'aménagement. La vente de 22 terrains excédentaires a rapporté 1,6 million \$ en 1993-1994.



Les discussions avec les représentants du gouvernement, sur le transfert à d'autres compétences des installations non liées à la navigation et sur la recherche de financement pour la restauration majeure des immobilisations, se sont poursuivies. Quatre ponts ont été transférés dans la région du Niagara aux termes du Programme d'amélioration stratégique des transports.

## Optimiser le potentiel de tous les employés

L'Administration a instauré un processus visant à améliorer la qualité des services offerts à la clientèle interne et externe.

Les groupes de l'exploitation et de l'entretien sont en voie d'être fusionnés pour former des équipes de service polyvalentes.

Au sein de l'organisation, des changements dans les méthodes de travail, l'adoption de travail en équipe, le transfert de responsabilités aux employés et la réduction de niveaux de supervision permettent à l'Administration d'accroître l'implication directe des employés, la productivité, et d'améliorer son service à la clientèle.

## RÉSULTATS EN 1993-1994

	<b>Budget</b>	<b>Résultat</b>	<b>1992-93</b>
Cargaisons, millions de tonnes:			
– Montréal-lac Ontario	31.3	32.0	31.4
– Canal de Welland	33.0	31.8	33.2
Profits (pertes) nets (nettes) en M \$	(7.9)	(6.1)	(11.0)
Encaisse provenant de l'exploitation en M \$	4.2	6.3	1.2
Immobilisations en M \$	15.7	7.0	41.8
Effectif	823	768	839
Utilisation du réseau (demande de services exprimée selon un rapport de la capacité disponible sur le canal de Welland)	46%	41%	44%

*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.*

### VALEURS SOCIALES

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





## OBJECTIFS ET RÉALISATIONS

### Objectifs

### Résultats et progrès en 1993

#### Augmenter sa part de marché

- réduction de 14% du péage sur les brames d'acier pour conserver l'activité actuelle et attirer de nouvelles expéditions
- réduction de 41% du péage sur le charbon passant par la section Montréal-lac Ontario pour attirer 300 000 tonnes de plus de charbon appalachien pour la Énergie Nouveau-Brunswick
- réduction de 49% du péage sur les matières destinées au recyclage
- total de 5,2 millions de tonnes de nouvelles expéditions et 10,9 millions de tonnes d'augmentation du volume de certaines denrées sous le programme de rabais des péages, entre 1991 et 1993
- amélioration du programme de rabais des péages pour l'année 1994:
  - rabais immédiat de 50% durant toute la saison sur les «nouvelles cargaisons» admissibles et approuvées préalablement au transit
  - rabais de 50% sur le volume des marchandises admissibles qui excèdent d'au moins 25 000 tonnes le montant le plus élevé des trois dernières années de l'expéditeur
- début d'une étude pour évaluer l'effet des péages sur l'activité commerciale sur le réseau
- poursuite, par le groupe de travail du «sommet de la Voie maritime», des efforts de réduction des coûts de la «Voie maritime» et d'amélioration de la position concurrentielle du réseau

#### Maintenir notre infrastructure dans un état sécuritaire et fiable pour nos clients

- intégration et orientation des ressources d'ingénierie de la Voie maritime vers le rôle stratégique de maintenir la sécurité et la fiabilité des infrastructures de la Voie maritime
- début d'un programme d'ingénierie complet d'inspection et d'évaluation permettant la planification des dépenses d'entretien et de restauration basée sur une analyse des risques
- exécution des projets d'entretien majeur et de restauration des immobilisations pour un montant de 8,5 millions \$

#### Exploiter la Voie maritime de façon rentable

- augmentation du Tarif des péages de 5,75%
- parachèvement des mesures de réduction du personnel débutées en 1991, totalisant 205 positions, et identification de mesures additionnelles jusqu'à l'an 2002
- réduction des effectifs, de 839 à 768, en ligne avec l'objectif de 600 positions en 2002
- vente de 22 terrains excédentaires pour 1,6 million \$
- transfert de 4 ponts de la région Niagara à d'autres compétences

#### Optimiser le potentiel de tous nos employés

- début d'un processus de «gestion de la qualité totale» pour les employés et les clients
- début de l'amalgamation des groupes de l'exploitation et de l'entretien en équipes de service polyvalentes
- niveaux de supervision réduits d'un, et dans certains cas, deux échelons
- modification des méthodes de travail, travail d'équipe et transfert de responsabilités aux employés



## LES FINANCES

### Résumé

Grâce à une hausse de 7% des revenus, la perte de l'Administration de la voie maritime a été réduite de façon marquée au cours de l'exercice 1993-1994 comparativement à l'exercice antérieur. En outre, les efforts soutenus du côté de la réduction des coûts se sont traduits par une hausse des économies de l'ordre de 0,7 million de dollars par rapport à celles de l'exercice précédent.

L'Administration indique une perte d'exploitation nette de 6,1 millions \$. La perte pour l'exercice 1992-1993 était de 11 millions \$.

### Les recettes

En 1993-1994, les recettes de péages nettes, qui tiennent compte d'une remise de 1,7 million \$ au titre du Programme de rabais des péages, ont atteint 59,2 millions \$. L'Administration ayant bénéficié d'une augmentation inattendue du trafic à l'automne, les recettes de péages ont augmenté de 3,0 millions \$ par rapport à l'exercice antérieur.

Les revenus de placement de 4,1 millions \$ ont excédé les 3,6 millions \$ prévus au budget de la Corporation. L'encaisse supérieure provenant des activités d'exploitation et la réduction des dépenses en immobilisations ont permis de maintenir certains investissements à long terme, lesquels ont produit des intérêts additionnels pour l'exercice 1993-1994.

### Les dépenses

Les frais d'exploitation des deux sections de la Voie maritime, incluant les services d'exploitation, d'entretien et d'ingénierie, se sont inscrits à 48,1 millions \$, une hausse de 3,4% par rapport à l'exercice 1992-1993. La hausse est principalement due aux paiements forfaitaires versés au cours du dernier trimestre aux employés qui ont opté pour une retraite anticipée en vertu du Programme d'encouragement au départ volontaire, ainsi qu'à la majoration des coûts des principaux régimes d'assurance-vie et d'assurance-maladie du personnel. Malgré la hausse des coûts, le résultat final est demeuré à 1 million \$ sous les prévisions.

Les activités administratives ont entraîné des charges globales de 16,1 millions \$, soit 1,7 million \$ de moins que prévu et bien en deçà des 18 millions \$ enregistrés en 1992-1993. Les efforts de réduction des coûts que poursuit l'Administration depuis trois ans ont permis de

diminuer les frais de personnel et les honoraires pour services professionnels.

### La situation financière

L'encaisse provenant de l'exploitation de la Voie maritime a produit une encaisse positive de 6,3 millions \$, comparativement à 1,2 million \$ en 1992-1993.

Les dépenses en immobilisations se sont chiffrées à 7 millions \$ et ont été financées à partir de certains investissements à long terme et à même l'encaisse produite durant l'exercice.

Les investissements à long terme, c'est-à-dire la réserve du fonds de capital, s'élèvent maintenant à 14,8 millions \$. Cette réserve constitue la source de financement du programme de dépenses en immobilisations de l'Administration. On s'attend à ce que les dépenses pour les travaux de réfection majeurs, nécessaires afin de minimiser les risques d'une interruption des opérations, épuisent complètement la réserve au cours de l'exercice 1995-1996.

Le financement à long terme des travaux de restauration majeurs après l'exercice 1995-1996 fait présentement l'objet de discussions avec le gouvernement du Canada. L'utilisation de la réserve du fonds de capital a été radicalement réduite au cours des dernières années par le report de projets d'immobilisations qui peuvent être retardés sans mettre la sécurité et la fiabilité du réseau en péril. Par contre, on ne peut envisager un tel report sur une période prolongée sans risquer une panne structurelle ou une fermeture. Sans aide financière, l'Administration devra restreindre la plupart de ses programmes d'immobilisations et appliquer, pour des raisons de sécurité, un plus grand nombre de restrictions opérationnelles.

### VISION

*«En collaboration avec nos partenaires, nous sommes les chefs de file pour satisfaire les besoins en transports de nos clients.»*





## LE TRAFIC

En 1993, et pour la première fois dans l'histoire de la Voie maritime, le total des expéditions sur la section Montréal-lac Ontario (M.L.O.) a dépassé, quoique de peu, celui du canal de Welland. Une hausse marquée des cargaisons générales à l'automne a entraîné une augmentation de 1,9 % par rapport au trafic de 1992, pour un total de 32 Mt sur la section M.L.O. Sur le canal de Welland, où les livraisons de charbon à Hydro Ontario ont connu une chute importante, le total des cargaisons a diminué de 4 %, pour atteindre 31,8 Mt. Bien que la stagnation continue d'affliger les exportations de céréales par la Voie maritime, les cargaisons générales et quelques denrées en vrac ont enregistré des gains qui pourraient se poursuivre en 1994.

### Les céréales

Aucune solution n'ayant été trouvée au problème monétaire de la Russie, les exportations de céréales canadiennes en 1993 sont tombées à 6,3 Mt sur la section M.L.O., une chute de 18,1 % par rapport à 1992, et à 6,5 Mt sur le canal de Welland, un recul de 15,1 %. La plupart des céréales ont enregistré des pertes, à l'exception du soja qui, à 216 157 tonnes, a atteint un nouveau sommet pour la Voie maritime.

Les expéditions de céréales américaines sont demeurées au niveau de 1992, soit 4,5 Mt, sur la section M.L.O. et elles ont connu une légère baisse de 3 % sur le canal de Welland, pour passer à 4,7 Mt. Les inondations du Mississippi ont peut-être contribué à maintenir ce trafic au niveau de 1992.

À la fin de l'exercice, le total des expéditions de céréales avaient chuté de 11,4 % sur la section M.L.O., à 10,9 Mt, et de 10,2 % sur le canal de Welland, passant à 11,2 Mt.

### Le minerai de fer

La reprise économique qui s'amorce, surtout dans le secteur nord-américain de l'automobile, s'est traduite par une augmentation de la production d'acier et par une hausse, très bien accueillie, des expéditions de minerai de fer sur les deux sections de la Voie maritime. Sur la section M.L.O., les expéditions sont passées à 10 Mt, une hausse de 14,2 % par rapport à 1992, et, sur le canal de Welland, elles ont atteint un peu plus de 5 Mt, une hausse de 17 %.

## Le charbon

La fermeture de la centrale Lakeview de Hydro Ontario a fait chuter les expéditions de charbon sur le canal de Welland à 3,5 Mt, une baisse de 32,9 % par rapport à 1992. Cette fermeture représente une perte énorme pour le canal, où le charbon a toujours été un élément majeur du trafic en vrac.

Sur la section M.L.O., une grève des mineurs américains a empêché les expéditions prévues de charbon appalachien vers une centrale électrique du Nouveau-Brunswick. Le total des expéditions de charbon sur cette section a donc diminué de 28 %, pour afficher 242 000 tonnes.

### Autres cargaisons en vrac

À quelques exceptions près, l'ensemble de toutes les autres cargaisons en vrac a enregistré une baisse de 3 % sur la section M.L.O., passant à 6,5 Mt, et le niveau est demeuré relativement stable, soit à 8,8 Mt, sur le canal de Welland. Les augmentations des expéditions de coke, de pierres, de minerais et de produits chimiques n'ont pas suffi à neutraliser la diminution du trafic d'autres marchandises, comme les produits pétroliers, le sel, la potasse et la ferraille.

### Les cargaisons générales

La reprise du secteur nord-américain de l'automobile, ainsi que les restrictions américaines sur les importations d'acier usiné, ont grandement contribué à la hausse marquée des expéditions remontantes de brames d'acier et d'autres produits manufacturés. Par rapport aux résultats de 1992, le total des cargaisons générales s'est accru de 33 % sur la section M.L.O. et de 35,7 % sur le canal de Welland, atteignant respectivement 4,4 et 3,3 Mt.

### Les perspectives

Les expéditions de 1994 devraient être légèrement supérieures à celles de 1993. Les cargaisons générales et de minerai de fer devraient augmenter et toute amélioration de la situation en Russie pourrait avoir une incidence favorable sur les exportations de céréales par la Voie maritime. Le volume d'un certain nombre d'autres denrées continuera de dépendre du rythme de la reprise économique.





## Le Programme de rabais des péages

Le succès du Programme de rabais des péages s'est maintenu en 1993. Au total, 3 371 207 tonnes de cargaison ont été admissibles aux rabais sur le volume accordés aux denrées dont le volume, selon le point d'origine et de destination, dépassait la moyenne des cinq années précédentes. Les expéditeurs d'acier de l'Europe, de pierres du lac Huron, de céréales de Toledo, de ciment de la région de Kingston, de clinker de Bowmanville et de minerai de fer de Sept-Îles et de Port-Cartier ont été parmi les 21 usagers de la Voie maritime à bénéficier de ces rabais au début de 1994.

La portion du programme réservée aux «nouvelles cargaisons», qui vise à encourager les expéditions de denrées qui n'ont jamais emprunté la Voie maritime, ou qui sont expédiées depuis de nouveaux points d'origine ou vers de nouvelles destinations, a été particulièrement bénéfique à quelque 19 transporteurs du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Ils se sont partagés des rabais applicables à près de 1 800 000 tonnes de cargaison.

## L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN

### La saison de navigation de 1993

La section M.L.O. et le canal de Welland ont tous deux été ouverts à la navigation le 30 mars. Il n'y avait plus de glace dans le canal de Welland et la navigation de nuit a pu commencer le même jour. Par contre, 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 commencer que le 21 avril.

Dans le canal de Welland, un niveau d'eau favorable a permis d'accroître le tirant d'eau à 8 m pendant toute la saison de navigation. Dans la section M.L.O., les cargos descendants ont profité de la même augmentation entre le 15 avril et le 15 décembre. Les cargos remontants ont bénéficié d'une plus faible augmentation, à 7,95 m, du 15 avril au 17 novembre, date à laquelle, grâce au dragage d'une partie du canal en amont du pont de Valleyfield, le tirant d'eau a pu être porté à 8 m jusqu'au 15 décembre.

Au cours de 1993, des essais d'éclusage de navires ayant une largeur supérieure aux 23,16 m réglementaires ont donné des résultats satisfaisants. Aussi, on est en train de modifier le règle-

ment de la Voie maritime et d'établir les conditions qui permettront, en vertu d'ententes spéciales, le passage de navires dont la largeur est de 23,8 m ou moins.

Au cours d'une saison de 270 jours, 2 305 transits ont été enregistrés dans la section M.L.O., comparativement à 2 493 en 1992. La demande moyenne a été de 8,5 cargos par jour et la durée des transits unidirectionnels a été de 20,4 heures, soit 0,6 heure de plus qu'en 1992. L'augmentation est due aux sept interruptions du trafic de 30 heures chacune, en mai et juin, durant lesquelles le débit du lac Ontario a été considérablement augmenté. Cette mesure a été ordonnée par la Commission mixte internationale pour minimiser les dommages causés aux propriétés riveraines par les hauts niveaux d'eau.

Sur le canal de Welland, la saison de navigation a duré 268 jours et 2 927 transits, soit 213 de moins qu'en 1992, ont été enregistrés. La demande moyenne a été de 10,9 navires par jour et la durée d'un transit unidirectionnel a légèrement augmenté, passant de 11,2 à 11,5 heures.

À l'exception des délais attribuables à la température et des interruptions indiquées plus haut, la navigation s'est poursuivie sans problème en 1993. Le temps doux de décembre et le trafic relativement léger ont permis une fermeture ordonnée du réseau. Les primes de passage s'appliquant aux navires transitant dans la section M.L.O. après la date de fermeture officielle ont été levées du 21 au 24 décembre et quatorze cargos ont franchi les écluses durant cette période. Un cargo descendant a été accepté le 25 décembre, suite à une entente spéciale.

Le canal de Welland a fermé le 24 décembre et le dernier navire est sorti de l'écluse de Saint-Lambert le 26 décembre.

## Le fonctionnement des écluses

Le déplacement des commandes des écluses, des tours existantes vers le bajoyer, a été effectué aux trois écluses jumelées du canal de Welland au cours de l'hiver. Facilement accessibles et à la fine pointe de la technologie, ces commandes ont jusqu'à présent été installées à huit des onze écluses canadiennes comprises dans le projet.

Cette conversion permet à l'Administration de réduire ses frais tout en maintenant ses heures de service et son efficacité.





## L'entretien

En plus de l'entretien habituel et de la mise au point hivernale des écluses et des autres installations de la Voie maritime, le personnel d'entretien a géré l'exécution des améliorations suivantes au cours de l'exercice 1993-1994 :

### SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO

- Une partie du canal en amont du pont de Valleyfield a été draguée afin de permettre une augmentation du tirant d'eau des navires remontants.
- On a poursuivi d'important travaux d'entretien au pont Mercier.
- On a installé un système de cueillette et de distribution de données aux écluses et au Centre de contrôle de la circulation.

### CANAL DE WELLAND

- Les nouvelles commandes d'écluse ont été installées sur les bajoyers des écluses jumelées.
- Une partie du canal en aval de l'écluse n° 2 a été draguée.
- Des escaliers ont été ajoutés aux tours des ponts du CN n° 10 et 20, permettant à un seul pontier d'opérer les deux ponts.
- Les installations suivantes ont fait l'objet de grands travaux de réfection: le mur d'approche en amont de l'écluse n° 6; une paire de portes à chacune des écluses n° 1, 6 et 7; les mécanismes de contrepoids et les câbles du pont n° 5 ainsi que les crémaillères du pont n° 1.





## RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

	1993/94	1992/93	1991/92	1990/91	1989/90
	(en milliers de dollars)				
<b>SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO</b>					
Revenus	<b>32 910 \$</b>	29 841 \$	28 553 \$	29 971 \$	29 551 \$
Dépenses	<b>34 149</b>	35 155	33 394	37 577	33 881
Bénéfice (perte) d'exploitation	<b>(1 239)</b>	(5 314)	(4 841)	(7 606)	(4 330)
Revenus de placements	<b>1 788</b>	1 860	2 299	3 087	2 970
Bénéfice net (perte nette) avant impôt sur les grandes sociétés	<b>549</b>	(3 454)	(2 542)	(4 519)	(1 360)
Impôt sur les grandes sociétés	<b>791</b>	650	612	577	335
Bénéfice net (perte nette)	<b>(242)</b>	(4 104)	(3 154)	(5 096)	(1 695)
<b>CANAL DE WELLAND</b>					
Revenus	<b>36 699</b>	35 178	36 869	35 617	34 931
Dépenses	<b>43 851</b>	43 592	43 430	43 234	41 601
Bénéfice (perte) d'exploitation	<b>(7 152)</b>	(8 414)	(6 561)	(7 617)	(6 670)
Revenus de placements	<b>2 295</b>	2 376	3 022	3 515	3 651
Bénéfice net (perte nette) avant item peu ordinaire	<b>(4 857)</b>	(6 038)	(3 539)	(4 102)	(3 019)
Item peu ordinaire	-	-	5 709	-	-
Bénéfice net (perte nette) avant impôt sur les grandes sociétés	<b>(4 857)</b>	(6 038)	2 170	(4 102)	(3 019)
Impôt sur les grandes sociétés	<b>1 016</b>	830	804	656	411
Bénéfice net (perte nette)	<b>(5 873)</b>	(6 868)	1 366	(4 758)	(3 430)
<b>TOTAL</b>					
Revenus	<b>69 609</b>	65 019	65 422	65 588	64 482
Dépenses	<b>78 000</b>	78 747	76 824	80 811	75 482
Bénéfice (perte) d'exploitation	<b>(8 391)</b>	(13 728)	(11 402)	(15 223)	(11 000)
Revenus de placements	<b>4 083</b>	4 236	5 321	6 602	6 621
Bénéfice net (perte nette) avant item peu ordinaire	<b>(4 308)</b>	(9 492)	(6 081)	(8 621)	(4 379)
Item peu ordinaire	-	-	5 709	-	-
Bénéfice net (perte nette) avant impôt sur les grandes sociétés	<b>(4 308)</b>	(9 492)	(372)	(8 621)	(4 379)
Impôt sur les grandes sociétés	<b>1 807</b>	1 480	1 416	1 233	746
Bénéfice net (perte nette)	<b>(6 115) \$</b>	(10 972) \$	(1 788) \$	(9 854) \$	(5 125) \$
<b>PONT DES MILLE-ILES</b>					
Revenus	<b>2 267 \$</b>	2 250 \$	2 364 \$	2 126 \$	2 031 \$
Dépenses	<b>576</b>	674	510	502	294
Bénéfice (perte) d'exploitation	<b>1 691</b>	1 576	1 854	1 624	1 737
Revenus de placements	<b>444</b>	543	637	853	608
Bénéfice net (perte nette) avant impôt sur les grandes sociétés	<b>2 135</b>	2 119	2 491	2 477	2 345
Impôt sur les grandes sociétés	<b>25</b>	18	32	22	10
Bénéfice net (perte nette)	<b>2 110 \$</b>	2 101 \$	2 459 \$	2 455 \$	2 335 \$





## RAPPORT DE LA DIRECTION

---

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

Cornwall, Ontario  
Le 13 mai 1994



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

---

Président, GLENDON R. STEWART

Vice-président, CLÉMENT CÔTÉ

Membre, (poste vacant)

## 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

## BUREAUX

### Siège social

360, rue Albert  
Ottawa, Ontario  
K1R 7X7

### Région Maisonneuve

Écluse de Saint-Lambert  
Saint-Lambert, Québec  
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





# RAPPORT DU VÉRIFICATEUR



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 1994 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 1994 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 13 mai 1994



## BILAN

au 31 mars 1994 (en milliers de dollars)

	<u>1994</u>	<u>1993</u>
<b>ACTIF</b>		
<b>À court terme</b>		
Encaisse et dépôts à terme	22 120 \$	19 828 \$
Débiteurs	5 693	16 580
Intérêts courus à recevoir	1 004	1 299
Stocks de fournitures	2 439	2 389
	<u>31 256</u>	<u>40 096</u>
<b>À long terme</b>		
Placements (Note 3)	27 846	29 086
Hypothèques et autres débiteurs (Note 4)	341	196
Placements dans les sociétés d'État en propriété exclusive (Note 5)	10	10
<b>Immobilisations (Notes 6 et 7)</b>	<u>518 317</u>	<u>523 708</u>
	<u>577 770 \$</u>	<u>593 096 \$</u>
<b>PASSIF</b>		
<b>À court terme</b>		
Créditeurs et frais courus	10 996 \$	17 085 \$
Impôt sur les grandes sociétés à payer (Note 9)	552	4 957
	<u>11 548</u>	<u>22 042</u>
<b>À long terme</b>		
Prestations de cessation d'emploi courues (Note 3)	<u>12 148</u>	<u>12 975</u>
	<u>23 696</u>	<u>35 017</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>(70 876)</u>	<u>(66 871)</u>
	<u>554 074</u>	<u>558 079</u>
	<u>577 770 \$</u>	<u>593 096 \$</u>

Approuvé:

le Président

le Contrôleur et Trésorier





## ÉTAT DES RÉSULTATS

pour l'exercice terminé le 31 mars 1994 (en milliers de dollars)

	1994				1993	
	Secteur Montréal- lac Ontario	Secteur Welland	Total Voie maritime	Pont des Mille- Îles	Total	Total
<b>Revenus</b>						
Péages	28 911 \$	30 349 \$	59 260 \$	– \$	59 260 \$	56 240 \$
Baux et permis	863	5 502	6 365	933	7 298	5 374
Autres	3 136	848	3 984	1 334	5 318	5 655
	<u>32 910</u>	<u>36 699</u>	<u>69 609</u>	<u>2 267</u>	<u>71 876</u>	<u>67 269</u>
<b>Dépenses</b>						
Exploitation, Entretien et Ingénierie	19 941	28 183	48 124	241	48 365	46 809
Administration	4 007	3 767	7 774	62	7 836	9 120
Bureau Central	3 649	4 686	8 335	74	8 409	9 064
Amortissement	6 007	6 631	12 638	199	12 837	12 884
Prestations de cessation d'emploi	545	584	1 129	–	1 129	1 544
	<u>34 149</u>	<u>43 851</u>	<u>78 000</u>	<u>576</u>	<u>78 576</u>	<u>79 421</u>
Bénéfice (perte) d'exploitation	(1 239)	(7 152)	(8 391)	1 691	(6 700)	(12 152)
Revenu de placement	1 788	2 295	4 083	444	4 527	4 779
Bénéfice net (perte nette) avant impôt sur les grandes sociétés	549	(4 857)	(4 308)	2 135	(2 173)	(7 373)
Impôt sur les grandes sociétés	791	1 016	1 807	25	1 832	1 498
<b>Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice</b>	<u>(242) \$</u>	<u>(5 873) \$</u>	<u>(6 115) \$</u>	<u>2 110 \$</u>	<u>(4 005) \$</u>	<u>(8 871) \$</u>

## ÉTAT DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé le 31 mars 1994 (en milliers de dollars)

	1994		1993	
	Voie maritime	Pont des Mille- Îles	Total	Total
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	(81 579) \$	14 708 \$	(66 871) \$	(58 000) \$
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice	(6 115)	2 110	(4 005)	(8 871)
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice	<u>(87 694) \$</u>	<u>16 818 \$</u>	<u>(70 876) \$</u>	<u>(66 871) \$</u>



## ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

pour l'exercice terminé le 31 mars 1994 (en milliers de dollars)

	1994		1993
	Voie maritime	Pont des Mille-Îles	Total
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>			
Encaisse en provenance de l'exploitation			
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice	(6 115) \$	2 110 \$	(4 005) \$
Éléments sans incidence sur l'encaisse			
Amortissement	12 638	199	12 837
Provision pour les prestations de cessation d'emploi	1 129	-	1 129
Bénéfice à l'aliénation d'immobilisations	(1 302)	-	(1 302)
	<u>6 350</u>	<u>2 309</u>	<u>8 659</u>
			<u>3 570</u>
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les dépôts à terme	2 180	(1 542)	638
Paiements de prestations de cessation d'emploi	(1 956)	-	(1 956)
	<u>6 574</u>	<u>767</u>	<u>7 341</u>
			<u>(3 131)</u>
Encaisse en provenance (utilisée pour) des activités d'exploitation			
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>			
Financement en provenance du gouvernement fédéral pour			
le Programme de réfection du pont de Valleyfield	-	-	-
le Programme de réfection du Canal Welland	-	-	-
	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
			<u>8 429</u>
			<u>29 000</u>
Encaisse en provenance des activités de financement	-	-	-
	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
			<u>37 429</u>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>			
Augmentation des débiteurs à long terme	(145)	-	(145)
Réduction des placements	1 240	-	1 240
Augmentation des immobilisations	(6 988)	(767)	(7 755)
Produits d'aliénation d'immobilisations	1 611	-	1 611
	<u>(4 282)</u>	<u>(767)</u>	<u>(5 049)</u>
			<u>(37 476)</u>
Encaisse utilisée pour des activités d'investissement			
Augmentation (Diminution) de l'encaisse	2 292	-	2 292
	<u>2 292</u>	<u>-</u>	<u>2 292</u>
			<u>(3 178)</u>
Encaisse et dépôts à terme au début de l'exercice	19 828	-	19 828
	<u>19 828</u>	<u>-</u>	<u>19 828</u>
			<u>23 006</u>
Encaisse et dépôts à terme à la fin de l'exercice	22 120 \$	- \$	22 120 \$
	<u>22 120 \$</u>	<u>- \$</u>	<u>22 120 \$</u>
			<u>19 828 \$</u>
Situation du fonds de roulement à la fin de l'exercice			
Actif à court terme	31 255	-	31 255
Passif à court terme	22 611	(11 062)	11 549
	<u>31 255</u>	<u>(11 062)</u>	<u>11 549</u>
			<u>40 096</u>
	<u>8 644 \$</u>	<u>11 062 \$</u>	<u>19 706 \$</u>
			<u>18 054 \$</u>





## 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 un 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 actuarielles 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 aux besoins d'exploitation futurs, y compris les urgences et les déficits de caisse, 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>1994</u>	<u>1993</u>
Besoins d'exploitation:		
	(en milliers de dollars)	
- Obligations du Canada, échéance à diverses dates jusqu'en 1995	6 086 \$	6 086 \$
Valeur au pair      6 000 \$ (1993 - 6 000 \$)		
Valeur au marché    6 180 \$ (1993 - 6 336 \$)		
- Certificat de placement et les bons du trésor du Canada, échéance en mars 1995	<u>8 760</u>	<u>10 000</u>
	<u>14 846 \$</u>	<u>16 086 \$</u>
Prestations de cessation d'emploi:		
- Dépôt auprès du Trésor, échéance en avril 1994	<u>13 000</u>	<u>13 000</u>
	<u>27 846 \$</u>	<u>29 086 \$</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>1994</u>	<u>1993</u>
	(en milliers de dollars)	
<b>Accord contractuel</b>		
Intérêt à 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %, remboursable en versements annuels de 28 000 \$, venant à échéance en 1995	-	21 \$
<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	166	175
Portion différée de la redevance pour utilisation du pont de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée portant intérêt aux taux des bons du trésor canadiens, sans cédule précise de remboursement	<u>175</u>	<u>-</u>
	<u>341 \$</u>	<u>196 \$</u>





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

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.Pi.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 1994, l'Administration a fourni à la P.J.C.C. certains services d'ingénierie et d'administration pour lesquels elle a réclamé 678 829 \$ (1993 – 794 000 \$). Au 31 mars 1994, la somme de 121 967 \$ était à recevoir (1993 – 94 359 \$).

Selon une entente en co-participation, l'Administration a droit à l'excédent du revenu sur les dépenses de la C.Pi.V.m. pour l'année terminée le 31 décembre 1993. Une partie de l'excédent a été appliquée par l'Administration à la balance de l'amortissement des frais de construction et d'intérêts reliés au pont du chenal nord (1993 – 1,4 million \$; 1992 – 1,7 million \$) et il ne reste aucune balance à amortir. Le reste de la balance de l'excédent a été distribué à parts égales, selon l'entente en co-participation passée entre l'Administration et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation qui établissait la C.Pi.V.m. (1993 – 158 835 \$; 1992 – nil). Cette dernière a versé 55 039 \$ (1993 – 62 911 \$) pour les services d'ingénierie et d'administration 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 \$ (1993 – 600 000 \$).

## 6. Immobilisations

	Taux d'amortissement	1994			1993
		Coût	Amortissement cumulé	Valeur Nette	Valeur Nette
(en milliers de dollars)					
<b>Voie maritime:</b>					
Terrains	–	29 234 \$	– \$	29 234 \$	29 547 \$
Chenaux et canaux	1%	249 302	83 630	165 672	168 014
Écluses	1%	241 522	99 765	141 757	140 997
Ponts et tunnels	2-4%	121 038	56 291	64 747	66 255
Bâtiments	2%	13 243	7 955	5 288	5 482
Matériel	2-20%	36 240	22 914	13 326	14 039
Travaux de réfection	1%	121 457	30 201	91 256	92 474
Travaux en cours	–	1 281	–	1 281	1 712
		<u>813 317 \$</u>	<u>300 756 \$</u>	<u>512 561 \$</u>	<u>518 520 \$</u>
<b>Pont des Mille-Îles</b>					
Améliorations	2-10%	6 617	861	5 756	5 188
		<u>819 934 \$</u>	<u>301 617 \$</u>	<u>518 317 \$</u>	<u>523 708 \$</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 du pont 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 1,5 million 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 comportait 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 financement de 175 millions \$, terminé en 1993, a été défalqué des ouvrages reliés au programme et en voie de construction. Au 31 mars 1994, il n'y a aucun montant dans les débiteurs (1993 – 8,0 millions \$).

#### 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 autorisé 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 1994 et 1993.

#### 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 227 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 4,0 millions \$ qui sont disponibles pour réduire l'impôt sur le revenu des exercices futurs.

Le budget fédéral d'avril 1989 a introduit un nouvel impôt sur les grandes corporations. L'Administration a payé tous les impôts devables sauf un montant de 0,5 million \$ qui a été comptabilisé aux livres. Un avis d'opposition a été enregistré durant l'année 1993 concernant ces montants. L'Administration croit qu'un règlement sera effectué durant la prochaine année.

#### 10. Engagements

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses se chiffraient au 31 mars 1994 à 1,5 million \$ (1993 – 1,8 million \$). 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)

1994/95	269
1995/96	269
1996/97	179

#### 11. Éventualités

Il y a une somme totale de 62,5 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. Une de ces réclamations a été réglée après la fin de l'exercice financier et un montant de 2 750 000 \$ a été recouvré pour les coûts des réparations apportées au pont St-Louis. La réclamation sera comptabilisée dans les états financiers de la prochaine année.

#### 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 besoins d'exploitation futurs 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.

#### 13. Reclassement

Certains chiffres comparatifs de 1993 ont été reclassés pour qu'ils soient conformes à la présentation adoptée en 1994.