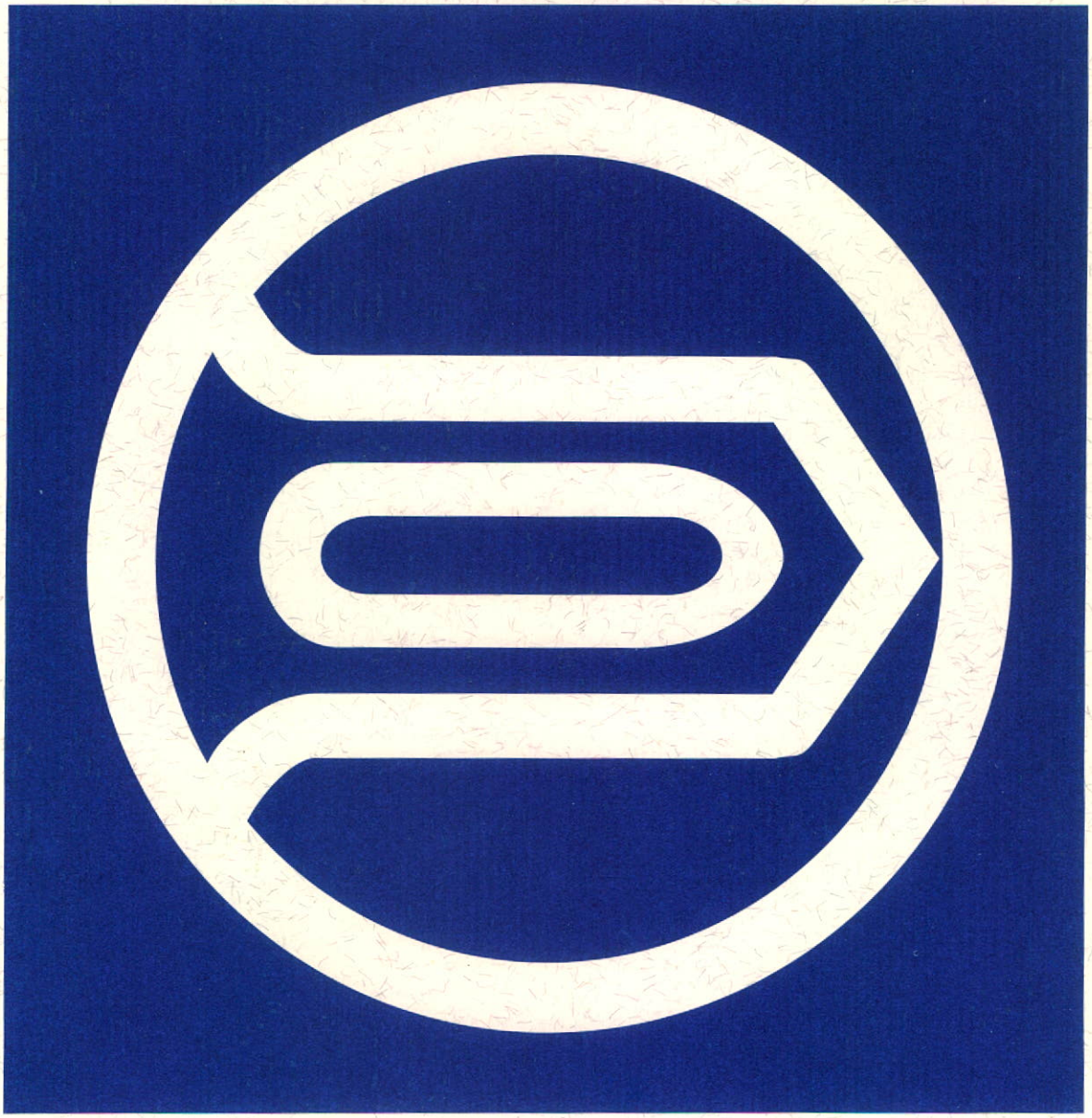
C

THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY



ANNUAL REPORT

1994-1995

THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

GLENDON R. STEWART, President
CLÉMENT CÔTÉ, Vice-President
MICHEL FOURNIER, Member*

EXECUTIVE OFFICERS

JEAN-PIERRE PATOINE
Vice-President, Maisonneuve Region

CAMILLE G. TRÉPANIER
Vice-President, Niagara Region

JOHN M. KROON
Vice-President, Corporate Services

JOHN VAZALINSKAS
Vice-President, Engineering Services

CAROL LEMELIN
Comptroller and Treasurer

ANDRÉ A. LANDRY
Director, Planning and Business Development

NORMAN B. WILLANS
Counsel

VELMA C. DURANT
Corporate Secretary

*Since January 11, 1995

OFFICES

Head Office

360 Albert St., Suite 1400
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

Corporate Services

202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Maisonneuve Region

P.O. Box 97
St. Lambert, Quebec
J4P 3N7

Niagara Region

508 Glendale Avenue
St. Catharines, Ontario
L2R 6V8

Copies of this report may be obtained from:
The St. Lawrence Seaway Authority
360 Albert St., Suite 1400
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

MISSION

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

CONTENTS

VISION

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

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, namely the Seaway International Bridge and the Thousand Islands Bridge.

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 reaffirmed 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 Office 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.

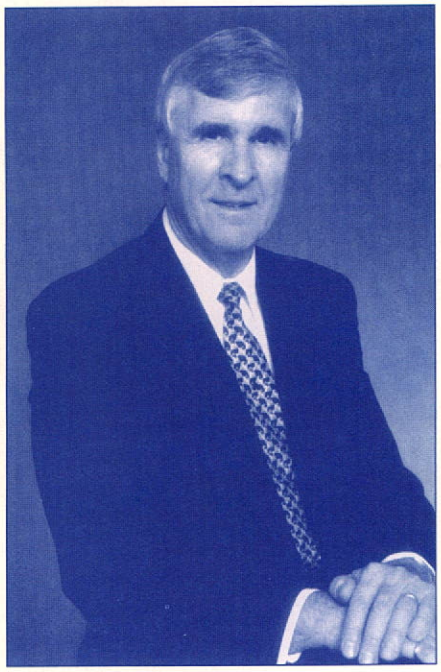
As of March 31st, 1995, the Authority's establishment included 739 permanent positions.

PRESIDENT'S MESSAGE

June 30, 1995

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, 1995.

The 1994 shipping season was the first year The St. Lawrence Seaway Authority has made a profit since 1984. This success occurred because of improved economic conditions, and because of the Authority's continuing efforts to increase revenues, to reduce costs and to provide a high level of customer satisfaction. These factors combined to provide a net income of $15.5 M, a substantial improvement over the $6.1 M loss the previous year. Tonnage increased by 22% over 1993 figures, and the combined tonnage reached a new high of 49 M tonnes.

Increased revenues were mostly from Seaway tolls paid by vessels transiting the system. The level of tolls remained at 1993 values in 1994. The three commodities showing the greatest improvement were grain, iron ore and steel. Grain increased by 22%, iron ore by 45% and steel by 117% over 1993 figures. These three commodities produced net revenues of $44 M out of total toll revenue of $76 M in 1994. Revenues from land sales, property leases and water rentals totalled $6.6 M, and these "non-toll" sources of revenue provided funding to assist in maintaining a safe and reliable transportation system.

Cost reductions continued as a part of the Seaway's Vision 2002. The reduction of 83 person-years in 1994/95 resulted in savings of $4.5 M in salaries and benefits. The transfer of four bridges in the Niagara Region to other jurisdictions removed these cost centers from the Seaway's budget. These reductions were responsible for Seaway expenses being 5% lower than 1993/94 values.

The Seaway's Incentive Tolls Program continued to encourage new business and increased levels of tonnage in 1994, the fifth season for this program. The New Business portion provided $2.2 M in toll revenue, and Volume Discount provided $0.5 M. Incentive Tolls have provided $26 M in gross revenue for the Seaway Authority over this five-year period. The Authority rebated $6 million to shippers during this time while others in the system who provide services for this additional cargo charged their full fees.

Two additional factors contributed to the Seaway's success in 1994. One was the combination of high barge rates on the Mississippi River and high ocean freight rates, which diverted some traffic from the Mississippi River to the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system. The second was the flooding of the Mississippi River in 1993, which resulted in lower traffic levels in 1994.

The corporation continued its program to deliver Quality Service to Seaway customers. The Customer Survey carried out by the Seaway Customer Service Team resulted in two priority Quality Improvement Teams being established. One is establishing standards for Transit Time, and the other is developing and implementing a Vessel Location information system for customers. The Authority has also established a Performance Measurement Team and a Rewards and Recognition Team as part of its Quality initiative. These improvements are all to be in place in the first half of 1996.

The next year will be a dynamic time for the Seaway Authority as the corporation moves towards further commercialization. We will work with shippers and carriers to achieve this objective, and we will continue the pursuit of low-cost excellence on behalf of Seaway customers.

Respectfully yours,

G.R. Stewart

REPORT ON 1994/95 CORPORATE OBJECTIVES

TURNING OUR VISION INTO REALITY

Throughout the 1994/95 navigation season, Authority employees continued to work together in implementing the "Vision 2002" strategic plan aimed at shaping the future of the Seaway. The vision statement, developed in 1993, and three new corporate objectives, focuses the organization on providing quality customer service at the lowest cost while meeting the financial obligations of the corporation. The dedication of all employees towards these objectives allowed the Authority to increase the cash generated from operations by $23.9 million and achieve a $15.5 million profit, its first since 1983/84.

OUR CORPORATE. . .

Objectives:

- increase revenues
- reduce costs
- improve customer services

Vision:

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

During the course of the year, the Authority also examined options to address the fundamental issues facing the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system. A report called "A Blueprint to Commercialize the St. Lawrence Seaway" was submitted to the Minister of Transport in November 1994. Its recommendations were presented to the Standing Committee on Transport in March 1995.

The following presents the main achievements under each corporate objective.

To Increase Revenues

Cargo figures exceeded 39 million tonnes in the Welland Canal and more than 38 million tonnes in the Montreal/Lake Ontario Section (MLO) in 1994, marking it as one of the busiest in years with a 22% increase in traffic over 1993. Vessel movements through the Seaway generated $76 million in toll revenues, some 28% above the 1993 level. The 1994 navigation season saw the return of 46 vessels that had not used the system in the last six years, and the transit of 59 vessels new to the system.

Improved economic conditions led to a major increase in shipments of grain, iron ore and steel. These three commodities were responsible for more than 33 million combined tonnes of Seaway business.

A portion of the 1994 success can be attributed to the Authority's efforts at designing a market-sensitive toll structure, mainly through its successful Incentive Tolls Program. Nearly 2.1 million tonnes of cargo qualified for rebates and discounts under this program while encouraging over $1.1 million in revenue.

Also contributing to this success are the constant efforts devoted by the Authority to promote the advantages of using the Seaway system. The movement of 9,700 tonnes of cargo to the Port of Valleyfield and the fitting of the vessel "Lady Emily" can be directly attributed to contacts made at the Seaway's Posidonia presentation in Greece. Additional concrete results coming from the Authority's marketing and pricing efforts include the shipment of 50,000 tonnes of Powder River Basin coal to Europe and 250,000 tonnes of Appalachian coal to New Brunswick.

Improvements to revenues from non-toll sources were also pursued. During 1994/95, these sources of revenue included the net sale of surplus lands totalling $1 million, land and building rentals generating $1.6 million, and income derived from the use of water providing an additional $4 million. The Authority also investigated the possibility of generating revenues from the sale of surplus hydro-electric power.

Finally, the Authority has recommended that the Government undertake a review of the toll setting process as a first step towards improving the Authority's ability to price services effectively.

To Reduce Costs

As part of the Authority's resolve to reduce its costs, efforts aimed at bringing the number of established positions to 600 by the year 2002 were continued. Overall, a decrease of 83 person-years was realized between March 1994 and March 1995, a reduction that resulted in the Authority saving $4.5 million in personnel costs. Since March 1990, efficiences have been found to allow for a reduction of 234 established positions.

Reduction in costs through the removal of non-navigational structures was achieved by the transfer of four bridges in the Niagara Region to other jurisdictions. Two railway bridges in the Niagara Region are also being considered for abandonment.

The Authority has been leading efforts, since 1990, to reduce system costs and improve the system's competitive position through "Seaway Summit" meetings of maritime industry leaders on both sides of the border. Two meetings were held during the 1994/95 fiscal year which discussed various competitive issues facing the system. A better understanding of the impact of tolls on traffic through the system was achieved amongst Summit participants.

To Improve Customer Service

The Authority has dedicated itself to improving the service it provides to customers. To guide its actions, the Authority depends on various forums to keep it abreast of customer needs including regular User meetings, Seaway Summit meetings, customer visits and surveys.

One example of quality customer service was in increasing the maximum permissible overall length of vessels by 3 metres (10 feet). This measure combined with the increases in maximum permissible beam and in vessel draft, implemented during 1993, can add as much as 900 tonnes of cargo to the carrying capacity of a vessel on each one-way transit of the Seaway. Further, given the favourable weather conditions during closing, the Authority reduced operational surcharges and adjusted its plans in order to remain open later and accommodate late season vessel demand. The last vessel left the system through the St. Lambert lock on December 29th, 1994 and the system was then officially closed for the season.

The Authority's renewed focus on customer service is also expressed in the Quality Service initiative. "Quality" is defined as consistently meeting or exceeding customer expectations at least cost. The consulting firm of Perrier Beaudry and Associates is helping the Authority plan and implement the appropriate structure and tools to manage in a Quality Service mode. A "Customer Service/Needs" project team identified our external customers' priority needs and recommended measures to assess the organization's performance in meeting these needs. The findings of this team provides the cornerstone of Quality Service and will drive the Seaway's continuous improvement efforts.

Another key initiative being implemented by the Authority is the introduction of Service Teams through the merging of the Operations and Maintenance Groups. The Service Team structure will provide better service to Seaway customers, provide more fulfilling jobs and opportunities for the employees of these groups, while permitting the Authority to continue reducing its overall operating costs.

Finally, the Authority is committed to maintaining the infrastructure in a safe and reliable operating condition. Approximately $11.4 million in major maintenance and capital major restoration projects were carried out by the Authority during 1994/95. In addition, the development of an Infrastructure Management System was continued with the establishment of risk and benefit factors and the determination of associated weights. Long-term maintenance and capital programs, developed using this new infrastructure management approach, will ensure the continuing integrity and reliability of the system.

PERFORMANCE AGAINST OBJECTIVES FOR 1994/95

	Budget	Actual	1993/94
Cargo traffic in millions of tonnes:			
- Montreal/Lake Ontario section	30.3	38.4	32.0
- Welland Canal	31.1	39.7	31.8
Net profit (loss) in millions of $	(7.8)	15.5	(6.1)
Cash provided from operations in millions of $	5.2	30.2	6.3
Capital Expenditures in millions of $	13.2	8.6	7.0
Established Positions	757	739	768
Capacity utilization (demand for service expressed as a ratio of available capacity at the Welland Canal)	44%	47%	41%

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

PERFORMANCE AGAINST PLAN

Objective	Results and Progress in 1994/95
To increase revenues	• Traffic revenues for 1994 increased 22% over 1993 figures • Generated total of 2.1 million tonnes under the 1994 Incentive Tolls Program: - An immediate 50% discount during the entire season for qualifying "New Business" applications approved prior to transit - A 50% volume rebate for qualifying commodities that exceed by at least 25,000 tonnes the shipper's highest level over the last 3 years • Sold 12 properties for a Net $1 million • Marketing and market-sensitive toll structuring efforts encouraged new movements of 250,000 tonnes of Appalachian coal and 50,000 tonnes of Powder River Basin coal.
To reduce costs	• Reduced established positions from 768 to 739 in line with target of 600 positions by the year 2002 • Reduced professional services by $700,000 • Reduced maintenance expenditures by $600,000 • Established Service Teams in place of Operations and Maintenance Groups
To improve customer service	• Implemented major maintenance and major restoration projects totalling $11.4 million • Continued implementation of Infrastructure Management system: - established risk and benefit factors and determined associated weights • Increased maximum permissible beam for vessels from 23.16 metres (76 feet) to 23.8 metres (78 feet) • Increased maximum permissible length for vessels from 222.5 metres (730 feet) to 225.5 metres (740 feet) • Introduced "Total Quality Management" process focussed on SLSA customer needs throughout the organization: - established Corporate and Local Quality Councils - identified customer needs and associated performance measurements - initiated training programs • Adopted Mutual Gains Bargaining approach to settle disputes and to establish a better negotiating environment

FINANCES

This analysis is supplemental to the Financial Statements presented on pages 17 to 25 and covers the operation of The St. Lawrence Seaway Authority only.

The Authority is reporting a Net Income of $15.5 million for the fiscal year 1994/95 compared to a Net Loss of $6.1 million in 1993/94.

The 1994/95 Operating Revenues improved by 21% over the previous fiscal year to reach $83.9 million, while Expenses, at $74.1 million, were down 5% compared to last year. The culmination of these activities produced a Net Income from Operations of $9.9 million for the year, and represented an increase of $18.3 million over the fiscal year 1993/94.

In addition, Investment Income of $3.7 million and a Final Settlement of Claim of $2.8 million contributed to produce a Net Income, before Large Corporations Tax, of $16.4 million. The provision for the Large Corporations Tax of $0.9 million takes into account a refund of penalties and interest which were assessed in the previous fiscal year.

Revenues

The total of net revenue from tolls in 1994/95 amounted to $76 million, including $1.1 million of accrued revenue in the 1995 navigation season (March 24 - 31, 1995) and $1.3 million of rebates and discounts paid under the Incentive Tolls Program; the total of net revenue from tolls for 1993/94 was $59.2 million. The continued buoyant economy of Canada and the United States resulted in higher demand for steel products which generated additional iron ore, and steel shipments during the 1994 navigation season.

Operating Revenues from other sources totalled $7.9 million for 1994/95 versus $10.3 million for 1993/94. This reduction is mainly the result of cyclical business activities.

The Investment Income of $3.7 million for 1994/95 compares to $4.1 million for 1993/94. The average yield on Long-Term Investments was lower during 1994/95 as five-year investments were renewed at reduced current market rates. However, higher Cash Flow provided from operations during 1994/95 generated additional interest income helping to offset the lower yield.

Expenses

Operational Expenses, for 1994/95, in the areas of System Operations, Maintenance, and Engineering were $44.5 million compared to $49.5 million in 1993/94. The Authority continued its strategic cost reduction programs and was successful in achieving economies of $5 million during the year; the largest share (70%) of cost reductions came from lower personnel expenses.

Administrative Expenses for both sections of the waterway and Headquarters reached a total of $13.9 million in 1994/95, compared to $14.7 million in 1993/94. This cost reduction came from lower personnel expenses.

Effective April 1, 1994, the Authority adopted a new amortization policy for Information Technology Assets by shortening the estimated useful life from ten to five years. The amortization expenses of $14.6 million include $1.9 million for the revision made in 1994/95.

Incentive Tolls Program

For the fifth consecutive year, the Incentive Tolls Program was employed by the Authority to encourage cargo traffic into the Seaway. Some modifications to the program's regulations were made in 1994 in order to better focus the program's goals and clearly target transportation decision-makers using the system.

The "New Business" portion of the program was adjusted from a year-end rebate approach to an ongoing discount system. In addition, discounts were established at 50% of the applicable toll rate for the entire shipping season for qualified commodities. In 1994, 1,728,616 tonnes of cargo qualified under the "New Business" component, with qualified customers benefitting from almost $1.1 million in discounts.

In order to re-focus the "Volume Rebate" portion of the program towards long-term shippers and receivers, significant changes were made to the initiative. In 1994, customers qualified for volume rebates by exceeding their previous three-year shipment highs by 25,000 tonnes for a specific commodity through a specific port. Qualifying customers received a 50% rebate on the tolls they paid on the additional cargo. More than $250,000 in rebates were distributed in 1994 based on 313,272 tonnes of qualifying cargo.

The "Alternative Use of Bulkers" facet of the program encouraged 34,663 tonnes of cargo to move on the system with discounts to customers of more than $35,000.

Financial Position

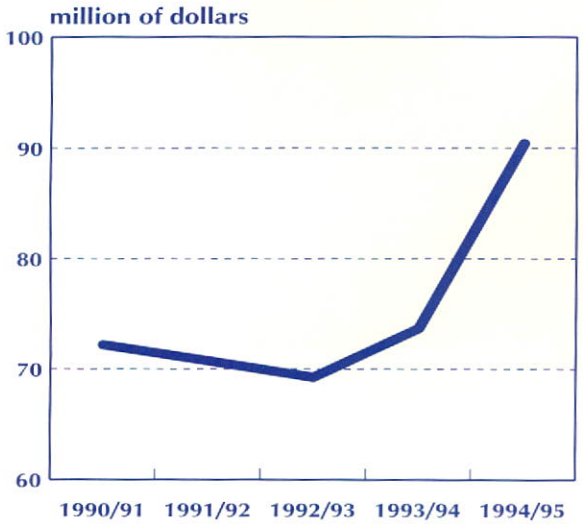
Cash provided from Operations amounted to $30.2 million for the year ended March 31, 1995, compared to $6.3 million for the preceding year. This difference is chiefly due to increases in revenue from tolls.

The Authority has gained from this year's economic activities and was able to increase the Capital Fund Reserve by $21.4 million; the accumulated Reserve stands at $36.3 million as at March 31, 1995. The Authority is now in a better financial position, for a period of time, to continue the funding of major rehabilitation work, especially those projects that had to be deferred in previous years.

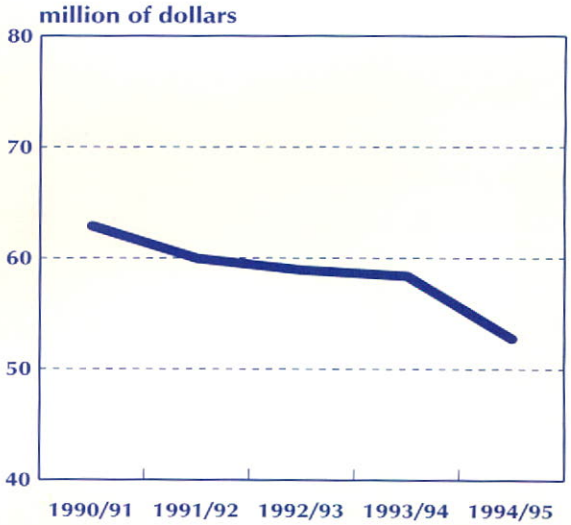
With regards to investing activities in 1994/95, additions to Capital Assets totalled $8.6 million compared to $7 million in 1993/94. The implementation of an Infrastructure Management System will improve the monitoring and assessment of future rehabilitation work and lead efforts aimed at maintaining the infrastructure in a safe and reliable operating condition.

The Long-Range Plan for major rehabilitation in the next five years is estimated at $66 million.

Total Revenue



Expenses
net of amortization and maintenance projects



TRAFFIC

For the first time in years, the Seaway has seen a significant traffic increase. Higher North American steel demand, new iron ore shipments, higher coarse grain exports and generally better economic conditions generated a total combined traffic increase of 22% on both sections of the system. Cargo movements on the Montreal/Lake Ontario (MLO) section totalled 38.4 million tonnes, for an increase of 20.1% or 6.4 million tonnes over 1993. Traffic on the Welland Canal reached 39.7 million tonnes, a net increase of 24.8% or 7.9 million tonnes in cargo movement.

Grain, iron ore and coal continued to be the mainstay of traffic on the Seaway, accounting historically for almost two-thirds of all cargo movement on the system. In 1994 though, coal was surpassed by a large increase in steel products entering the Seaway, accounting for 14-18% of total commodities moved. The remaining traffic was distributed over a wide range of commodities such as petroleum products, coke, stone and salt.

Grain

A number of factors were involved in the increase in grain traffic on the system in 1994. Although all grain types increased over 1993 traffic figures, healthy Canadian coarse grain and oilseed harvests (especially involving canola) were timely when combined with the availability of a substantial number of ocean vessels for overseas shipment. Overall, Canadian grain traffic increased by 27.2% to 8 million tonnes on the MLO section and by 24.5% to 8.1 million tonnes on the Welland Canal. Following excellent soybean and barley harvests in the U.S., American grain movements increased during the last portion of the 1994 season. Taking advantage of the high number of ocean vessels delivering steel into the Great Lakes, U.S. grain exports through the Seaway surpassed the 5 million tonne level (5.2 on MLO and 5.5 on Welland) resulting in increases of 14.9% on the MLO section and 16.9% on the Welland Canal.

As the 1994 season came to a close, total grain movements showed an increase of 22% to 13.2 million tonnes on the MLO and an increase of 21.3% to 13.6 million tonnes on the Welland Canal over 1993 figures.

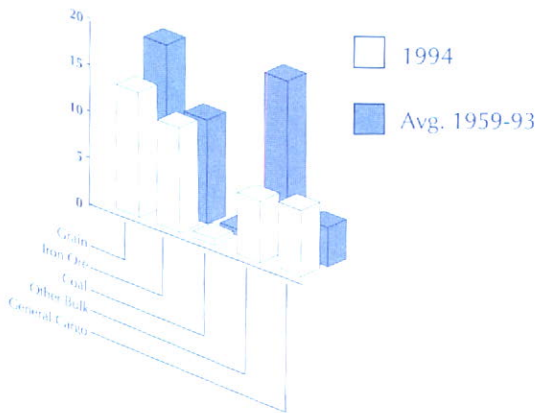
Iron Ore

A substantial increase in iron ore shipments in 1994 was achieved along both sections of the waterway, most notably on the Welland Canal. The main factor affecting this traffic was a new movement by a major steel company to ship ore through the Seaway to its U.S. plant. On the MLO section, shipments increased by 10% or 1 million tonnes, and on the Welland Canal by 44% or 2.2 million tonnes. Traffic totalled 11 million tonnes on the MLO section and slightly more than 7.2 million tonnes on the Welland Canal section.

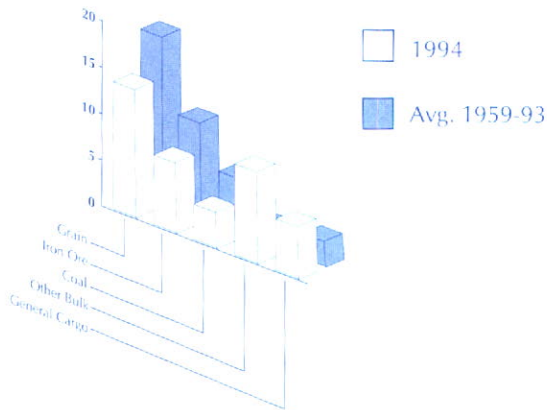
Coal

Shipments of Appalachian coal to New Brunswick were initiated in 1994 resulting in an increase in the movement of this commodity on both sections of the Seaway. Coal movement on the MLO section registered an increase of 121% to 535,000 tonnes, while coal traffic on the Welland Canal was up by 4.8% to 3.6 million tonnes.

Montreal/Lake Ontario Traffic



Welland Canal Traffic



Other Bulk

Overall, other bulk traffic on the MLO remained around the 1993 level of 6.5 million tonnes. In particular, traffic increased on the MLO for petroleum products, coke, salt, potash and gypsum, while it decreased for stone, scrap metal, chemicals and ore movements. On the Welland Canal, other bulk registered an increase of 920,000 tonnes, or 10%, to 9.7 million tonnes. Traffic increased for coke, petroleum products, salt, cement, potash and decreased for stone, scrap metal, chemicals and ores.

General Cargo

General cargo traffic, consisting mainly of finished and semi-finished steel products, followed on the surge of the Fall of 1993. Resulting from a large demand in the auto-making, appliance manufacturing and construction sectors, traffic increases of more than 60% were registered on both sections of the Seaway. Traffic on the MLO section increased by 60.5% to 7 million tonnes, while traffic on the Welland Canal increased by 64.8% to 5.4 million tonnes.

Outlook

Cargo movements are expected to decrease somewhat in 1995 due to an anticipated slow down in the North American economy. This economic downturn should reduce steel demand and, consequently, steel imports. Shipments of iron ore are expected to remain at 1994 levels since the reduction of steel demand should affect steel imports, not domestic production. Some bulk shipment traffic is also expected to decrease. Although Canadian grain movements should remain close to the 1994 level, the expected mid-summer changes to the Western Grain Transportation Act (WGTA) transportation subsidy and the adjustment of prairie pooling points could be detrimental to long-term grain trade on the Seaway.

OPERATIONS AND MAINTENANCE

The Welland Canal and the Montreal/Lake Ontario (MLO) section of the Seaway opened to navigation on April 5th. The first vessels through the Welland Canal had ice-free conditions and 24-hour navigation from opening day. In the Montreal/Lake Ontario section of the Seaway, heavy ice conditions delayed the installation of floating aids to navigation and 24-hour navigation began throughout the system on April 21st.

Operations

In an effort to encourage opportunities for more efficient movement of goods through the Seaway, a study was undertaken during the 1994 navigation season to establish the maximum Vessel Overall Length (OAL) for ships transiting Seaway locks. By implementing special mooring procedures, it was established that vessels with an OAL of 225.5m could be allowed. Regulations are being modified to reflect this change.

Favourable water levels allowed a draft increase to 8m to remain in effect in the Welland Canal section for the entire navigation season. On the MLO section, a draft increase to 8m was in effect from April 15th to December 15th.

A total of 2857 vessels transited the MLO section during the 269-day navigation season in 1994, well above the 2305 voyages registered in 1993. The average demand on the MLO was 10.6 vessels per day, with a one-way transit time through the section averaging 21.4 hours. Although this constituted a 1 hour increase over the previous year, most of this increase can be attributed to the high demand of ocean vessel transits (41% greater than 1993), a situation that resulted in delays due to a shortage of pilots. Another factor which affected the transit time was the July 25th suspension of navigation in the MLO for a period of 52 hours, due to a failure of a diagonal member on the lower gate of the United States-operated Snell lock.

The Seaway's Welland Canal enjoyed a 270-day navigation season in 1994, serving 3378 vessel transits, an increase of 451 voyages over 1993 traffic. The average demand on the Canal was 12.5 vessels a day with a one-way transit time of 15.1 hours. As with the MLO, there was an increase (3.6 hours) in transit times in the Welland Canal in 1994 due to a number of factors. Although some of this increase can be attributed to the one-week closing of one side of the flight locks for repair, delays were mainly attributed to the shortages of pilots available for ocean-going vessels during the season.

Mild temperatures in December and heavy traffic demand late in the season permitted the Seaway to remain open beyond the originally announced closing dates. On the Montreal/Lake Ontario section, late season surcharges were waived from December 21st to 24th during which time 35 vessels transited. From December 25th to December 28th, 14 vessels were allowed to transit under special agreement.

Similarly, vessels were allowed to transit the Welland Canal until December 28th after which each ship was required to sign a special agreement to travel the waterway. In all, 29 vessels took advantage of the season extension in the Welland Canal between December 25th and December 30th.

After one of the busiest seasons in years on the Seaway, the last vessel passed through the St. Lambert lock on December 29th. The Welland Canal officially closed for the season on December 30th, 1994.

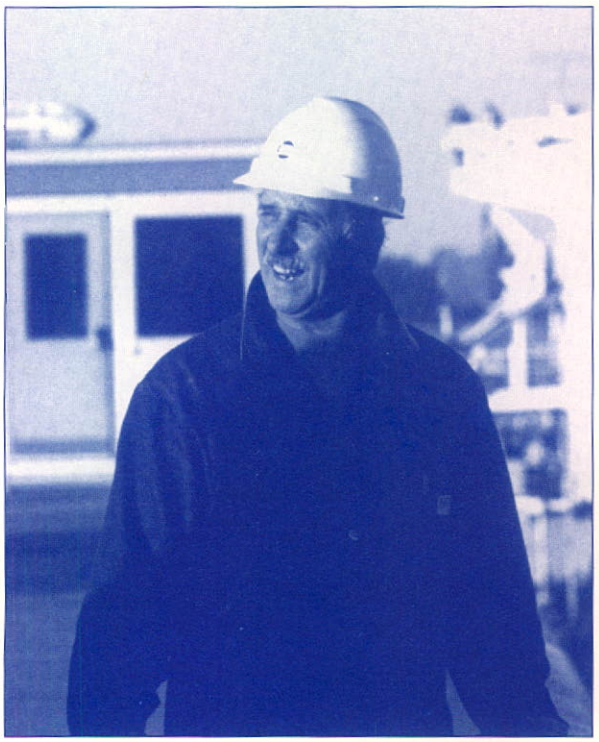
Maintenance

The Authority's maintenance agenda continued to be reviewed and adjusted in 1994 in order to respond to the tight economic environment of the past few years. Wherever possible, major maintenance works and capital improvements were curtailed or postponed in 1994/95.

In addition to the routine upkeep and winter overhaul of lock structures and other Seaway installations, the Authority's maintenance personnel carried out the following improvements during the 1994/95 fiscal year:

Montreal/Lake Ontario

- Modernized and relocated the St. Lambert traffic control centre.
- Upgraded control equipment at Bridges 7A and 7B in preparation for the implementation of remote control operation.
- Continued maintenance work on the Mercier Bridge.



Welland Canal

- Installed lock wall control for Lock 2.
- Excavated Reach 2 to maintain sufficient water depth.
- Replaced eye bars on 20 lock gates.
- Rehabilitation work continued as follows:
  - Shortening of the upper approach wall to Lock 3 by 50 metres.
  - Completed concrete refacing of the west approach wall above Lock 6.
  - Completed gate painting contracts for 2 sets of lock gates.
  - New valve machinery installed for Valve No. 5, Lock 2.
  - Rehabilitation of Bridge 19.

FIVE-YEAR FINANCIAL SUMMARY
(in thousands of dollars)

	1994/95	1993/94	1992/93	1991/92	1990/91
MONTREAL/ LAKE ONTARIO SECTION					
Revenue	**$39,353**	$32,910	$29,841	$28,553	$29,971
Expenses	**32,168**	34,149	35,155	33,394	37,577
Income (Loss) from Operations	**7,185**	(1,239)	(5,314)	(4,841)	(7,606)
Investment Income	**1,616**	1,788	1,860	2,299	3,087
Final Settlement of Claim	**2,750**	-	-	-	-
Net Income (Loss) before Large Corporations Tax	**11,551**	549	(3,454)	(2,542)	(4,519)
Large Corporations Tax	**380**	791	650	612	577
Net Income (Loss)	**11,171**	(242)	(4,104)	(3,154)	(5,096)
WELLAND SECTION					
Revenue	**44,594**	36,699	35,178	36,869	35,617
Expenses	**41,883**	43,851	43,592	43,430	43,234
Income (Loss) from Operations	**2,711**	(7,152)	(8,414)	(6,561)	(7,617)
Investment Income	**2,104**	2,295	2,376	3,022	3,515
Unusual Revenue Item	-	-	-	5,709	-
Net Income (Loss) before Large Corporations Tax	**4,815**	(4,857)	(6,038)	2,170	(4,102)
Large Corporations Tax	**495**	1,016	830	804	656
Net Income (Loss)	**4,320**	(5,873)	(6,868)	1,366	(4,758)
TOTAL					
Revenue	**83,947**	69,609	65,019	65,422	65,588
Expenses	**74,051**	78,000	78,747	76,824	80,811
Income (Loss) from Operations	**9,896**	(8,391)	(13,728)	(11,402)	(15,223)
Investment Income	**3,720**	4,083	4,236	5,321	6,602
Final Settlement of Claim	**2,750**	-	-	-	-
Unusual Revenue Item	-	-	-	5,709	-
Net Income (Loss) before Large Corporations Tax	**16,366**	(4,308)	(9,492)	(372)	(8,621)
Large Corporations Tax	**875**	1,807	1,480	1,416	1,233
Net Income (Loss)	**$15,491**	$(6,115)	$(10,972)	$(1,788)	$(9,854)
THOUSAND ISLANDS BRIDGE					
Revenue	**$2,186**	$2,267	$2,250	$2,364	$2,126
Expenses	**978**	576	674	510	502
Income from Operations	**1,208**	1,691	1,576	1,854	1,624
Investment Income	**750**	444	543	637	853
Net Income before Large Corporations Tax	**1,958**	2,135	2,119	2,491	2,477
Large Corporations Tax	**37**	25	18	32	22
Net Income	**$1,921**	$2,110	$2,101	$2,459	$2,455

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 judgements. 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 control 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.

C. Lemelin

Carol Lemelin
Comptroller and Treasurer

Cornwall, Ontario
May 4, 1995

AUDITOR'S REPORT

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Authority as at March 31, 1995 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, 1995 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 regulations, and the by-laws of the Authority.

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

Ottawa, Canada
May 4, 1995, except for Note 14 for which the date is June 2, 1995

BALANCE SHEET

as at March 31, 1995 (in thousands of dollars)

ASSETS

	1995	1994 (Restated Note 13)
Current		
Cash and term deposits	**$ 21,322**	$ 22,120
Accounts receivable	**6,320**	5,693
Accrued interest receivable	**906**	1,004
Supplies inventory	**2,531**	2,439
	31,079	31,256
Long-term		
Investments (Note 3)	**49,300**	27,846
Mortgages and other receivables (Note 4)	**2,091**	341
Investment in wholly-owned Crown Corporations (Note 5)	**10**	10
Capital assets (Note 6)	**510,452**	517,439
	$ 592,932	$ 576,892

LIABILITIES

Current		
Accounts payable and accrued liabilities	**$ 9,482**	$ 10,996
Large Corporations Tax payable (receivable) (Note 8)	**(8)**	552
	9,474	11,548
Long-term		
Accrued employee termination benefits (Note 3)	**12,850**	12,148
	22,324	23,696

Commitments and contingencies (Notes 9 and 10)
Major restoration of the Seaway (Note 11)
Future outlook of the St Lawrence Seaway system (Note 14)

EQUITY OF CANADA

Contributed capital (Note 7)	**624,950**	624,950
Deficit	**(54,342)**	(71,754)
	570,608	553,196
	$ 592,932	$ 576,892

Approved:

President

Comptroller and Treasurer

STATEMENT OF OPERATIONS

for the year ended March 31, 1995 (in thousands of dollars)

	1995					1994
	Montreal/ Lake Ontario Section	Welland Section	Total Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
Revenues						
Tolls	$ 37,479	$ 38,547	$76,026	$ -	**$76,026**	$59,260
Leases and licenses	874	4,722	5,596	937	**6,533**	7,298
Others	1,000	1,325	2,325	1,249	**3,574**	5,318
	39,353	44,594	83,947	2,186	**86,133**	71,876
Expenses						
Operations, Maintenance and Engineering	19,182	25,328	44,510	571	**45,081**	49,754
Administration	2,639	3,654	6,293	114	**6,407**	6,445
Headquarters	3,298	4,294	7,592	87	**7,679**	8,409
Amortization	6,601	7,970	14,571	206	**14,777**	12,837
Employee termination benefits	448	637	1,085	-	**1,085**	1,129
	32,168	41,883	74,051	978	**75,029**	78,574
Income (loss) from operations	7,185	2,711	9,896	1,208	**11,104**	(6,698)
Investment income	1,616	2,104	3,720	750	**4,470**	4,525
Final settlement of claim (Note 12)	2,750	-	2,750	-	**2,750**	-
Income (loss) before Large Corporations Tax	11,551	4,815	16,366	1,958	**18,324**	(2,173)
Large Corporations Tax	380	495	875	37	**912**	1,832
Net income (loss) for the year	$11,171	$4,320	$15,491	$1,921	**$17,412**	($4,005)

STATEMENT OF DEFICIT

for the year ended March 31,1995 (in thousands of dollars)

	1995			1994
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	(Restated Note 13) Total
Retained earnings (deficit), as restated (Note 13)	$(88,572)	$16,818	**$(71,754)**	$(67,749)
Net income (loss) for the year	15,491	1,921	**17,412**	(4,005)
Retained earnings (deficit), end of the year	$(73,081)	$18,739	**$(54,342)**	$(71,754)

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

for the year ended March 31, 1995 (in thousands of dollars)

	1995			1994
	Seaway	Thousand Islands Bridge	Total	Total
OPERATING ACTIVITIES				
Cash Provided from Operations				
Net income (loss) for the year	$15,491	$1,921	**$17,412**	$(4,005)
Items not requiring cash				
Amortization	14,571	206	**14,777**	12,837
Provision for termination benefits	1,085	-	**1,085**	1,129
Profit on disposal of capital assets	(951)	-	**(951)**	(1,302)
	30,196	2,127	**32,323**	8,659
Net change in working capital components other than cash and term deposits	(674)	(2,021)	**(2,695)**	638
Payment of termination benefits	(383)	-	**(383)**	(1,956)
Cash provided by (used in) operating activities	29,139	106	**29,245**	7,341
FINANCING ACTIVITIES				
Cash provided by financing activities	-	-	-	-
INVESTING ACTIVITIES				
Increase in long-term receivables	(1,750)	-	**(1,750)**	(145)
Transfer of investments to short-term	-	-	-	1,240
Purchase of long-term investments	(21,454)	-	**(21,454)**	-
Increase in capital assets	(8,609)	(106)	**(8,715)**	(7,755)
Proceeds from disposal of capital assets	1,876	-	**1,876**	1,611
Cash used in investing activities	(29,937)	(106)	**(30,043)**	(5,049)
Increase (decrease) in cash	(798)	-	**(798)**	2,292
Cash and term deposits at beginning of year	22,120	-	**22,120**	19,828
Cash and term deposits at end of year	$21,322	$ -	**$21,322**	$22,120
Working capital position at end of year				
Current assets	$31,079	-	**$31,079**	$31,255
Current liabilities	22,557	(13,083)	**9,474**	11,549
	$ 8,522	$13,083	**$21,605**	$19,706

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 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 Tolls 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:

	1995	1994
	(in thousands of dollars)	
Operating requirements:		
- Government of Canada Bonds, maturing on varying dates up to 1995 Par value (1994 - $6,000) Market value (1994 - $6,180)	$ -	$ 6,086
- Investment Certificates with various maturity dates between 1 and 4 years and with various interest rates	36,300	8,760
Termination benefits:	36,300	14,846
- Deposit with Consolidated Revenue Fund, maturing April 1995	13,000	13,000
	$ 49,300	$ 27,846

4. Long-term mortgages and other receivables

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

	1995	1994
	(in thousands of dollars)	
Mortgages 8 and 9% interest, recoverable in monthly payments amortized over terms not exceeding 20 years renewable every 2 and 3 years	$ 1,138	$ 166
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.	953	175
	$ 2,091	$ 341

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
		$ 9,600

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, 1995, the Authority provided JCCBI with certain engineering and administrative services for which it charged $563,767 (1994 - $678,829). At March 31, 1995, $76,579 was receivable (1994 - $121,967).

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, 1994. The Authority's construction and interest costs related to the North Channel Bridge being fully amortized, 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 (1994 - $339,991; 1993 - $158,835). It also paid $101,878 (1994 - $55,039) 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 (1994 - $600,000).

6. Capital assets

		1995			1994
	Amortization rate	**Cost**	**Accumulated amortization**	**Net**	Net
		(in thousands of dollars)			
Seaway					
Land	-	$ 28,355	$ -	**$ 28,355**	$ 29,195
Channels and canals	1%	266,521	97,329	**169,192**	164,877
Locks	1%	230,278	90,943	**139,335**	141,713
Bridges and tunnels	2 - 4%	122,227	59,311	**62,916**	64,747
Buildings	2%	13,240	8,273	**4,967**	5,288
Equipment	2 - 20%	36,287	26,950	**9,337**	13,326
Remedial works	1%	121,407	31,402	**90,005**	91,256
Work under construction	-	688	-	**688**	1,281
		$819,003	$314,208	**$504,795**	$511,683
Thousand Islands Bridge					
Improvements	2 - 10%	6,723	1,066	**5,657**	5,756
		$825,726	$315,274	**$510,452**	$517,439

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.

The estimated useful life of all Information Technology assets has been revised in 1994/95 from 10 years to 5 years. This revision results in an amortization expense that is higher by $1,929,210 in the current financial year. It will also result in an annual amortization expense totalling $1,196,560.

The Authority is currently reviewing its capital asset policy which includes an assessment of the estimated useful life of all major physical assets. This exercice is anticipated to result in a major devaluation of the Authority's capital assets and impact materially on the Authority's financial results.

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 was established to refit the Welland Canal and ensure a continued safe and reliable waterway into the 21st century. The program consisted of refurbishing the 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.

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, $1.0 million of which is included in accounts receivable.

7. 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, 1995 and 1994.

8. Income taxes - Large Corporations Tax

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 $203 million. The tax effect of this excess has not been recorded in the accounts of the Authority. The Authority also has a taxable loss of $2.7 million which is available to reduce the taxable income of future years.

9. Commitments

At March 31, 1995, contractual obligations for capital and other expenditures amounted to $1.4 million (1994 - $1.5 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)
1995/96	269
1996/97	179

10. Contingencies

There is a total of $58 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.

In the past few years, the Authority has become aware of environmental damage to its properties. The magnitude of the future removal and site restoration cost cannot be reasonably determined at this time. However, management is of the opinion that the expenditures required will not have a material adverse effect on the Authority's financial position.

11. 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.

12. Final settlement of claim

One of the pending claims was settled at the beginning of the year and an amount of $2,750,000 was recovered for the costs of repairs to the St. Louis Bridge.

13. Correction of error in prior year

The Authority had transferred some parts of the Welland Canal Road and Haulage Road in the St. Catharines area in a prior year. The opening balance of the 1994 deficit was restated for the write-off of the net book value of the assets which amounted to $878,890.

14. Future outlook of the St. Lawrence Seaway System

On June 2, 1995, in St. John's Newfoundland, the Minister of Transport announced the Government's intention to commercialize the St. Lawrence Seaway system. The Department of Transport is exploring options which would significantly modify The St. Lawrence Seaway Authority as established in 1954 under the St. Lawrence Seaway Authority Act and currently classified as a parent Corporation under Schedule III of Part I of the Financial Administration Act. Some of the options explored by the Department of Transport, if realized, would likely have a significant impact on the corporation's financial situation and results.

15. Comparative figures

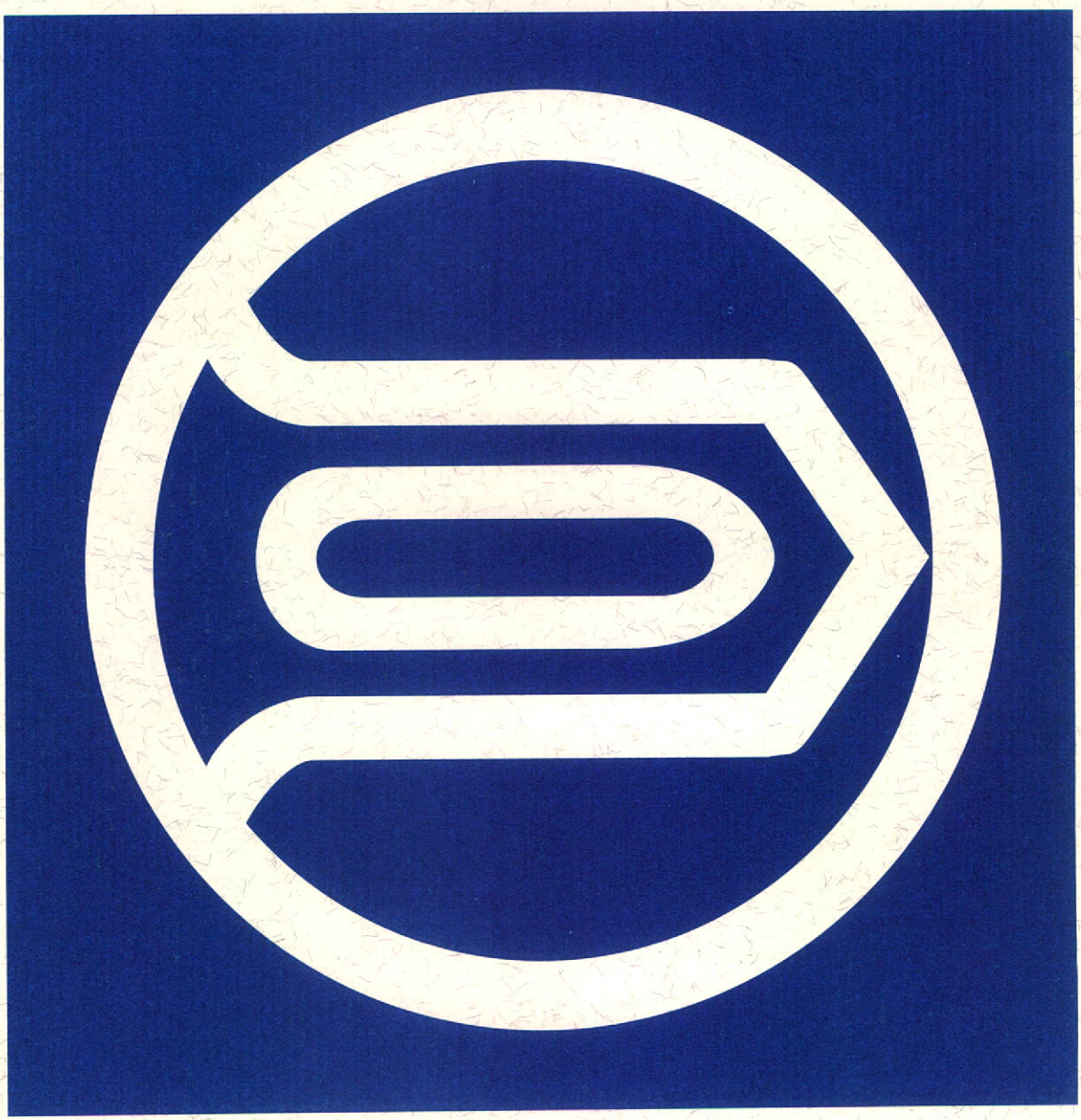
Some of the 1994 comparative figures were reclassified to conform to the presentation adopted in 1995.

NOTES

THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

360 Albert St., Suite 1400
Ottawa, Ontario
K1R 7X7

L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT



RAPPORT ANNUEL

1994-1995

L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

GLENDON R. STEWART, Président
CLÉMENT CÔTÉ, Vice-président
MICHEL FOURNIER, Membre *

PERSONNEL DE DIRECTION

JEAN-PIERRE PATOINE
Vice-président, Région Maisonneuve

CAMILLE G. TRÉPANIER
Vice-président, Région Niagara

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

JOHN VAZALINSKAS
Vice-président, Services d'ingénierie

CAROL LEMELIN
Contrôleur et trésorier

ANDRÉ A.LANDRY
Directeur, Planification et développement de l'entreprise

NORMAN B. WILLANS
Avocat-conseil

VELMA C. DURANT
Secrétaire de la Société

* depuis le 11 janvier 1995

BUREAUX

Siège social

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

Services de l'entreprise

202, rue Pitt
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

Région Maisonneuve

C.P. 97
Saint-Lambert, Québec
J4P 3N7

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

MISSION

"La construction, l'exploitation et l'entretien d'une voie d'eau profonde sure et fiable entre le port de Montréal et le lac Érié assurant le transit efficace et économique des navires."

TABLE DES MATIÈRES

VISION

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

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 soit le pont international de la Voie maritime et le pont des Mille-Îles.

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 Welland, entièrement canadien.

La Loi qui a créé l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent prévoyait l'établissement d'un barème de péages destiné à produire des revenus permettant de couvrir non seulement les frais d'exploitation et d'entretien, a 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 625 millions $, 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 Welland auquel le gouvernement fédéral accordait la somme de 175 millions $ 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 Welland) à St. Catharines, Ontario.

Au 31 mars 1995, le personnel de l'Administration comptait 739 postes permanents.

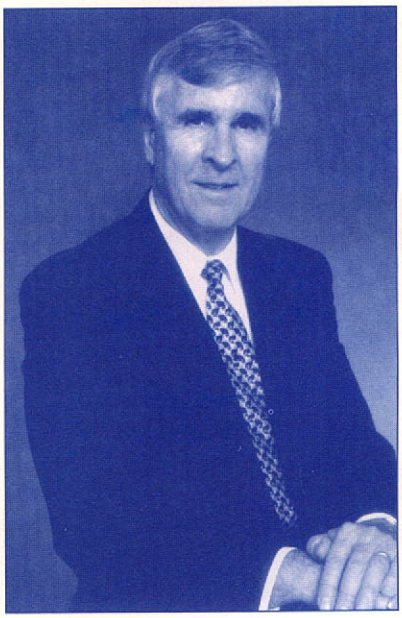
MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le 30 juin 1995

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 1995.



La saison de navigation de 1994 a été la première année, depuis 1984, où l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a réalisé un profit. Cette réussite s'explique par une meilleure conjoncture économique et par les efforts constants déployés par l'Administration pour accroître les revenus, réduire les coûts et satisfaire pleinement les besoins de la clientèle. Ces facteurs se sont combinés pour produire un bénéfice net de 15,5 millions $, soit une amélioration marquée par rapport à la perte de 6,1 millions $ subie à l'exercice précédent. Les expéditions ont augmenté de 22% par rapport aux résultats de 1993 et les expéditions combinées ont atteint un nouveau sommet, soit 49 millions de tonnes.

Les revenus accrus provenaient surtout des péages payés par les navires utilisants le réseau. Le niveau de péages en 1994 est demeuré le même qu'en 1993. Les trois types de cargaisons qui ont connu l'augmentation la plus importante ont été les céréales, le minerai de fer et l'acier. Les céréales ont augmenté de 22%, le minerai de fer de 45% et l'acier de 117% par rapport à 1993. Ces trois types de cargaisons ont rapporté des revenus nets de 44 millions $ sur des revenus de péages ayant totalisé 76 millions $ en 1994. Les revenus provenant de la vente de terrains, des baux et des redevances d'utilisation d'énergie hydraulique se sont élevés en tout à 6,6 millions $ et ces sources de revenus (autres que les péages) ont fourni des fonds ayant contribué au maintien d'un système de transport sécuritaire et fiable.

La réduction des coûts s'est poursuivie dans le cadre du programme "Vision 2002" de l'Administration. La réduction de 83 années-personnes en 1994-1995 a permis de réaliser des économies de 4,5 millions $ en salaires et avantages sociaux. Le transfert de quatre ponts de la région Niagara à d'autres autorités compétentes a éliminé ces centres de coûts du budget de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce sont ces réductions qui expliquent le fait que les dépenses de la Voie maritime ont été inférieures de 5% aux données de 1993-1994.

À sa cinquième saison, le Programme de rabais des péages de l'Administration a continué d'encourager les «nouvelles cargaisons» et une augmentation des expéditions en 1994. La portion du programme réservée aux «nouvelles cargaisons» a rapporté 2,2 millions $ en revenus de péages et les rabais sur le volume ont rapporté 0,5 millions $. Les rabais de péages ont rapporté 26 millions $ en revenus bruts pour la Voie maritime au cours de cette période quinquennale. Six millions $ ont été payés sous forme de rabais aux expéditeurs. Les prestataires de services relatifs à ces cargaisons supplémentaires, ont reçu le plein prix pour leurs services.

Deux autres facteurs ont contribué au succès de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1994. L'un d'eux a été la combinaison du prix élevé des chalands sur le fleuve Mississippi et des tarifs élevés de transport du fret océanique, ce qui a contribué à détourner une partie du trafic du fleuve Mississippi vers le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. L'inondation du fleuve Mississippi en 1993, qui y a entraîné une baisse du trafic en 1994, constitue le second facteur.

La Voie maritime du Saint-Laurent continue son programme axé sur l'offre d'un service de qualité à ses clients. Le sondage réalisé auprès des clients par l'équipe du service à la clientèle de l'Administration a entraîné la création de deux équipes d'amélioration de la qualité. L'une est chargée d'établir les normes relatives au temps de passage et l'autre d'élaborer et de mettre en oeuvre, à l'intention des clients, un système de renseignements concernant l'emplacement des navires. Dans le cadre de sa démarche de qualité du service, l'Administration a en outre mis sur pied deux autres équipes chargées respectivement de l'évaluation de la performance et d'un programme de récompenses et de reconnaissance. Ces améliorations seront toutes en place dans la première moitié de 1996.

La prochaine année sera dynamique pour la Voie maritime alors que l'Administration s'engagera vers une plus grande commercialisation de ses services. Nous allons travailler avec les expéditeurs et les transporteurs pour réaliser cet objectif et nous allons poursuivre notre quête d'excellence à moindre coût au nom des clients de la Voie maritime.

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

G.R. Stewart

FAIRE DE NOTRE VISION UNE RÉALITÉ

Tout au long de la saison de navigation de 1994-1995, les employés de l'Administration ont continué de travailler ensemble à la mise en oeuvre du plan stratégique «Vision 2002», dont le but est de façonner l'avenir de la Voie maritime. L'énoncé de vision, élaboré en 1993 et étoffé de trois nouveaux objectifs généraux, vise à amener l'Administration à offrir un service de qualité à la clientèle au prix le plus bas tout en s'acquittant de ses obligations financières. Le dévouement de tous les employés à la réalisation de ces objectifs a permis à l'Administration d'accroître de 23,9 millions $ l'encaisse provenant de l'exploitation et de réaliser un bénéfice de 15,5 millions $, son premier depuis 1983-1984.

NOS OBJECTIFS CORPORATIFS. . .

- accroître les revenus
- réduire les coûts
- améliorer le service à la clientèle

Vision:

"En collaboration avec nos partenaires, nous sommes les chefs de file pour satisfaire les besoins en transports de nos clients"

En 1994-1995, l'Administration a également étudié des options pour résoudre les problèmes fondamentaux auxquels fait face le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Un rapport intitulé *Un plan pour commercialiser la Voie maritime* a été remis au ministre des Transports en novembre 1994. Les recommandations de ce rapport ont été présentées au Comité permanent des transports en mars 1995.

Voici les principales réalisations obtenues par rapport à chaque objectif général.

Accroître les revenus

Les résultats relatifs aux cargaisons ont dépassé les 39 millions de tonnes (canal Welland) et les 38 millions de tonnes (Montréal/lac Ontario) en 1994, ce qui fait de cette saison l'une des plus achalandées depuis nombre d'années avec une augmentation de 22% du trafic par rapport à 1993. Le passage des navires a rapporté 76 millions $ en revenus de péages, soit une augmentation de 28% par rapport à 1993. La saison de navigation de 1994 a vu le retour de 46 navires qui n'avaient pas emprunté le réseau au cours des six dernières années et le transit de 59 nouveaux navires dans le réseau.

Une amélioration de la conjoncture économique a permis une augmentation considérable des expéditions de céréales, de minerai de fer et d'acier. Ces trois types de cargaisons ont représenté un chiffre d'affaires équivalant à plus de 33 millions de tonnes combiné de marchandises pour la Voie maritime du Saint-Laurent.

Une partie du succès de la Voie maritime peut être attribuée aux efforts constants qu'elle a déployés pour concevoir un barème de péages concurrentiel, principalement par le biais du Programme de rabais des péages qui a été une réussite. Près de 2,1 millions de tonnes de cargaison ont été admissibles à des rabais en vertu de ce programme, ce qui a rapporté plus de 1,1 million $ de revenus.

Ces résultats positifs sont également attribuables aux efforts constants déployés par l'Administration pour promouvoir les avantages de la voie maritime du Saint-Laurent. L'expédition de 9 700 tonnes de cargaison vers le Port de Valleyfield et le gréement du navire «Lady Emily» peuvent être attribués directement à des contacts établis à l'occasion de la présentation faite par les représentants de la Voie maritime du Saint-Laurent à l'exposition Posidonia, en Grèce. Parmi les autres résultats concrets qui sont ressortis des efforts déployés par l'Administration dans le domaine du marketing et de l'établissement des prix, on note l'expédition de 50 000 tonnes de charbon du bassin de la rivière Powder vers l'Europe et de 250 000 tonnes de charbon appalachien jusqu' au Nouveau-Brunswick.

On a également cherché à accroître les revenus provenant de sources autres que les péages. En 1994-1995, ces sources comprenaient les ventes nettes de terrains excédentaires totalisant plus de 1 million $ la location de terrains et d'immeubles produisant 1,6 million $ et des revenus provenant de l'utilisation de l'eau, ce qui a rapporté 4 millions $ supplémentaires. L'Administration a examiné la possibilité de générer des revenus qui proviendraient de la vente d'énergie électrique excédentaire.

Enfin, l'Administration a recommandé au gouvernement d'examiner le processus d'établissement de péages comme première étape d'une démarche visant à permettre à l'Administration d'établir de manière plus efficace le prix de ses services.

Réduire les coûts

Dans le cadre de sa décision de réduire les coûts, l'Administration a poursuivi ses efforts visant à faire passer à 600 le nombre de postes permanents d'ici l'an 2002. Dans l'ensemble, le nombre d'années-personnes a été réduit de 83 entre mars 1994 et mars 1995, ce qui a permis à l'Administration d'économiser 4,5 millions $ en coûts relatifs au personnel. Depuis mars 1990, l'Administration a identifié des mesures pour accroître le rendement qui ont permis une réduction de 234 postes.

Une réduction des coûts par le biais de l'élimination des installations non liées à la navigation a été obtenue par le transfert de quatre ponts de la région Niagara à d'autres autorités compétentes. On envisage également d'abandonner deux ponts ferroviaires dans cette région.

Depuis 1990, l'Administration anime les efforts visant à réduire les coûts du réseau et à en améliorer la position concurrentielle par le biais des rencontres «au sommet de la Voie maritime», qui réunissent des chefs de file de l'industrie du transport maritime des deux côtés de la frontière. Deux rencontres ont eu lieu pendant l'exercice 1994-1995 pour discuter de divers problèmes de concurrence auquel fait face le réseau. Celles-ci ont permis aux participants du sommet de mieux comprendre l'incidence des péages sur le trafic qui transite dans le réseau.

Améliorer le service à la clientèle

L'Administration s'est donné pour mission d'améliorer le service qu'elle offre aux clients. Pour guider ses actions, la société utilise divers moyens pour mieux comprendre les besoins des clients, y compris les rencontres régulières avec les utilisateurs, les rencontres «au sommet de la Voie maritime», les visites des clients et les sondages.

Un exemple est l'augmentation de 3 m (10 pi) de la limite de la longueur permissible des navires. Cette mesure combinée à l'augmentation, en 1993, de la largeur maximale permissible et du tirant d'eau du navire, peut ajouter jusqu'à 900 tonnes de cargaison à la capacité de chargement d'un navire à chaque transit unidirectionnel dans la Voie maritime. De plus, étant donné les conditions climatiques favorables pendant la fermeture, l'Administration a réduit les primes de passage tardif et adapté ses plans pour demeurer ouverte plus tard et répondre à la demande des navires en fin de saison. Le dernier navire est sorti du réseau par l'écluse de Saint-Lambert le 29 décembre 1994 et le réseau a ensuite été officiellement fermé.

L'accent renouvelé de l'Administration sur le service à la clientèle est également exprimé dans la démarche de qualité du service. La qualité est définie par le fait de satisfaire ou de dépasser constamment les attentes des clients à un coût moindre. La société d'experts-conseils Perrier, Beaudry et Associés aide actuellement l'Administration à planifier et à mettre en oeuvre la structure et les outils pour améliorer la qualité du service. Une équipe spéciale a identifié les besoins prioritaires de nos clients externes et recommandé des mesures pour évaluer jusqu'à quel point l'organisation y répond. Les conclusions de cette équipe constitueront la pierre angulaire du Service de qualité et motiveront les efforts continus d'amélioration déployés par la Voie maritime du Saint-Laurent.

Une autre initiative clé en voie de réalisation porte sur l'établissement d'équipes de service issues de la fusion des groupes de l'exploitation et de l'entretien. La structure de ces équipes permettra d'offrir un meilleur service aux clients de la Voie maritime, des possibilités et des emplois plus satisfaisants aux employés de ces groupes tout en permettant à l'Administration de continuer à réduire ses frais d'exploitation.

Enfin, l'Administration poursuit son engagement à maintenir l'infrastructure dans un état de fonctionnement sécuritaire et fiable. En 1994-1995, elle a consacré environ 11,4 millions $ à des projets d'entretien et de restauration majeurs. De plus, l'élaboration d'un système de gestion des infrastructures s'est poursuivie avec l'établissement des facteurs de risques et d'avantages et la détermination des coefficients de pondération connexes. Les programmes d'entretien et d'immobilisations à long terme qui seront élaborés selon cette nouvelle approche de gestion des infrastructures assureront l'intégrité et la fiabilité continue du système.

RÉSULTATS EN 1994-1995

	Budget	Résultat	1993-1994
Cargaisons, millions de tonnes:			
- Montréal-lac Ontario	30,3	38,4	32,0
- Canal Welland	31,1	39,7	31,8
Bénéfice net (pertes nettes) en M $	(7,8)	15,5	(6,1)
Encaisse provenant de l'exploitation en M $	5,2	30,2	6,3
Immobilisations en M $	13,2	8,6	7,0
Effectif	757	739	768
Utilisation du réseau (demande de services exprimée selon un rapport de la capacité disponible sur le canal Welland)	44%	47%	41%

Note : 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.

OBJECTIFS ET RÉALISATIONS

Objectifs	Résultats et progrès en 1994-1995
Accroître les revenus	• augmentation de 22% des revenus provenant du trafic en 1994 par rapport à 1993 • total de 2,1 Mt sous le Programme de rabais des péages de 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 dépassent d'au moins 25 000 tonnes le montant le plus élevé des trois dernières années de l'expéditeur • vente de 12 propriétés pour un montant net de 1 million $ • les efforts de marketing et d'établissement de barèmes de péages sensibles au marché ont favorisé de nouvelles expéditions de 250 000 tonnes de charbon appalachien et de 50 000 tonnes de charbon du bassin de la rivière Powder.
Réduire les coûts	• réduction des effectifs de 768 à 739 conformément à l'objectif de 600 postes visés pour l'an 2002 • réduction de 700 000 dollars au chapitre des services professionnels • réduction de 600 000 dollars des frais d'entretien • remplacement des groupes de l'exploitation et de l'entretien par des équipes de service
Améliorer le service à la clientèle	• mise en oeuvre de projets d'entretien majeur et de restauration totalisant 11,4 millions $ • poursuite de la mise en oeuvre du système de gestion des infrastructures : - établissement des facteurs de risques et de bénéfices et détermination des coefficients de pondération connexes • accroissement de 23,16 m (76 pi) à 23,8 m (78 pi) de la largeur maximale permissible des navires • accroissement de 222,5 m (730 pi) à 225,5 m (740 pi) de la longueur maximale permissible des navires • implantation à l'échelle de l'organisation du processus de «gestion de la qualité totale» portant sur les besoins des clients de la Voie maritime du Saint-Laurent : - mise sur pied de conseils de la qualité - définition des besoins des clients et des mesures de rendement - mise sur pied de programmes de formation • adoption d'une approche dite de négociations fructueuses pour résoudre les différends et créer un meilleur climat de négociation

LES FINANCES

La présente analyse complète les états financiers présentés aux pages 17 à 25 et ne porte que sur l'exploitation de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

L'Administration indique un bénéfice net de 15,5 millions $ pour l'exercice 1994-1995 comparativement à une perte nette de 6,1 millions $ en 1993-1994.

Les revenus d'exploitation en 1994-1995 ont augmenté de 21% par rapport à l'exercice précédent pour atteindre 83,9 millions $ tandis que les dépenses, qui se situaient à 74,1 millions $, ont diminué de 5% par rapport à l'an dernier. Le résultat de ces activités a produit des revenus d'exploitation nets de 9,9 millions $ pour l'année et a représenté une augmentation de 18,3 millions $ par rapport à l'exercice 1993-1994.

De plus, des revenus de placement de 3,7 millions $ et le règlement définitif d'une réclamation de 2,8 millions $ ont contribué à produire un bénéfice net de 16,4 millions $ avant l'impôt sur les grandes sociétés. La disposition fiscale relative à l'impôt sur les grandes sociétés de 0,9 million $ tient compte du remboursement des pénalités et intérêts exigés à l'exercice précédent.

LES REVENUS

En 1994-1995, les revenus de péages nets, qui tiennent compte de produits à recevoir de 1,1 million $ pendant la saison de navigation de 1995 (du 24 au 31 mars 1995) et de remises de 1,3 million $ au titre du Programme de rabais des péages, ont atteint 76 millions $ comparativement à 59,2 millions $ pour l'exercice 1993-1994. Le maintien d'un climat économique favorable au Canada et aux États-Unis a entraîné une demande accrue de produits d'acier et par conséquent, des expéditions supplémentaires de minerai de fer, de fer et d'acier pendant la saison de navigation de 1994.

Les revenus d'exploitation provenant d'autres sources ont totalisé 7,9 millions $ en 1994-1995 comparativement à 10,3 millions $ en 1993-1994. Cette réduction s'explique principalement par les activités cycliques des entreprises.

Des revenus de placement de 3,7 millions $ pour 1994-1995 se comparent à ceux de 4,1 millions $ pour 1993-1994. Le rendement moyen des investissements à long terme a été inférieur en 1994-1995, compte tenu du fait que les investissements pour cinq ans ont été renouvelés aux taux courants réduits du marché. Cependant, l'encaisse supérieure provenant des activités d'exploitation en 1994-1995 a produit des revenus supplémentaires en intérêts, ce qui a permis d'atténuer le rendement inférieur.

LES DÉPENSES

Les frais d'exploitation en 1994-1995 dans les secteurs de services techniques, de l'entretien et de l'ingénierie, se sont élevés à 44,5 millions $ comparativement à 49,5 millions $ en 1993-1994. L'Administration a poursuivi ses programmes de réduction des coûts et a réussi à réaliser des économies de 5 millions $ pendant l'exercice; la part la plus importante de la réduction des coûts (70%) est venue d'une baisse des frais relatifs au personnel.

Les frais d'administration des deux sections de la Voie maritime et de l'administration centrale se sont inscrits à 13,9 millions $ en 1994-1995 comparativement à 14,7 millions $ en 1993-1994. La réduction des coûts est venue d'une baisse des frais relatifs au personnel.

Le 1er avril 1994, l'Administration a adopté une nouvelle politique d'amortissement des immobilisations du secteur de la technologie de l'information en écourtant de dix (10) à cinq (5) ans la durée d'utilisation prévue. Les amortissements de 14,6 millions $ comprennent 1,9 million $ imputables au changement effectué en 1994-1995.

PROGRAMME DE RABAIS DES PÉAGES

Pour la cinquième année d'affilée, l'Administration s'est servi du Programme de rabais des péages pour favoriser le trafic de cargaisons sur la voie maritime. Certaines modifications ont été apportées aux règlements du programme en 1994 pour mieux se concentrer sur les objectifs du programme et viser clairement les décideurs des transporteurs ayant recours au réseau.

La portion du programme réservée aux «nouvelles cargaisons», qui consistait en une remise de fin d'année, a été changée pour un système de remises lors de la facturation. De plus, les remises ont été fixées à 50% du taux de péage applicable aux cargaisons admissibles pendant toute la saison d'expédition. En 1994, 1 728 616 tonnes de cargaisons ont été déclarées admissibles sous la composante «nouvelles cargaisons» et les clients admissibles ont bénéficié de près de 1,1 million $ de remises.

Pour que la partie du programme intitulée «rabais sur le volume» soit dorénavant axée sur les expéditeurs et les réceptionnaires de longue date, on a apporté des changements importants à l'initiative. En 1994, les clients devenaient admissibles aux rabais sur le volume en dépassant de 25 000 tonnes leurs expéditions maximales des trois années antérieures pour un type de cargaison spécifique et par le biais d'un port donné. Les clients admissibles ont reçu un rabais de 50% sur les péages applicables aux cargaisons supplémentaires. On a distribué plus de 250 000 dollars de rabais en 1994 pour 313 272 tonnes de cargaisons admissibles.

L'aspect du programme relatif à l'«Utilisation alternative des vracquiers» a favorisé le passage de 34 663 tonnes de cargaisons dans le réseau grâce à la remise de plus de 35 000 dollars aux clients.

LA SITUATION FINANCIÈRE

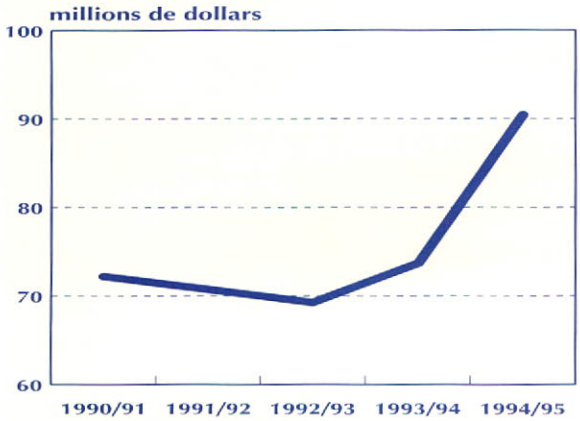
L'encaisse provenant de l'exploitation s'est élevée à 30,2 millions $ pour l'exercice terminé le 31 mars 1995, comparativement à 6,3 millions $ pour l'exercice précédent. La différence était principalement due à l'augmentation des revenus de péages.

Les activités économiques de cette année ont été profitables à l'Administration, qui a pu accroître de 21,4 millions $ sa réserve du fonds pour immobilisations. Au 31 mars 1995, la réserve accumulée s'élevait à 36,3 millions $. Pour un certain temps, l'Administration est maintenant mieux placée financièrement pour continuer de financer les grands travaux de réfection, en particulier ceux qui avaient dû être reportés au cours des années précédentes.

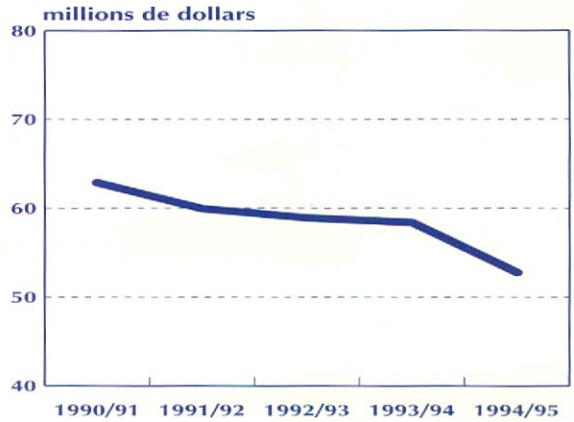
Pour ce qui est des activités relatives aux investissements en 1994-1995, les ajouts aux immobilisations ont totalisé 8,6 millions $ comparativement à 7 millions $ en 1993-1994. La mise en oeuvre d'un système de gestion des infrastructures permettra d'améliorer le contrôle et l'évaluation des travaux de réfection et d'orienter les efforts visant à maintenir ces infrastructures dans un état de fonctionnement sécuritaire et fiable.

On estime à 66 millions $ le coût du plan à long terme de réfections majeures des cinq prochaines années.

Revenu total



Dépenses
excluant projets d'entretien et amortissement



LE TRAFIC

Pour la première fois depuis des années, la Voie maritime du Saint-Laurent connaît une augmentation importante de trafic. La demande plus élevée d'acier nord-américain, les nouvelles expéditions de minerai de fer, les exportations plus élevées de céréales secondaires et une conjoncture économique généralement meilleure ont donné lieu à une augmentation du trafic combiné de 22% sur les deux sections du réseau. Les expéditions de cargaisons sur la section Montréal-lac Ontario (MLO) ont totalisé 38,4 millions de tonnes, ce qui représente une augmentation de 20,1% ou 6,4 millions de tonnes par rapport à 1993. Le trafic sur le canal Welland a atteint 39,7 millions de tonnes, soit une augmentation nette de 24,8% ou 7,9 millions de tonnes d'expéditions.

Les céréales, le minerai de fer et le charbon, qui ont représenté historiquement près des deux tiers de toutes les expéditions dans le réseau demeurent les piliers du trafic sur la voie maritime. Toutefois, en 1994, le charbon a été dépassé par une augmentation importante de produits d'acier entrant dans la voie maritime du Saint-Laurent, qui ont représenté entre 14 et 18% des marchandises totales transportées. Le reste du trafic est réparti sur une vaste gamme de marchandises telles que les produits pétroliers, le coke, la pierre, le sel.

Les céréales

Divers facteurs ont contribué à l'augmentation du trafic des céréales dans le réseau en 1994. Bien que le trafic de tous les types de céréales ait augmenté par rapport à 1993, les récoltes plus élevées de céréales secondaires et de graines oléagineuses au Canada (surtout celles de canola) arrivaient à point compte tenu du fait qu'un grand nombre de navires transocéaniques étaient disponibles pour le transport outre-mer. Dans l'ensemble, le trafic de céréales canadiennes a augmenté de 27,2% à 8 millions de tonnes sur la section MLO et de 24,5% à 8,1 millions de tonnes sur le canal Welland. Après les excellentes récoltes de soja et d'orge aux États-Unis, les expéditions de céréales américaines ont augmenté pendant la dernière partie de la saison 1994. Profitant du nombre élevé de navires transocéaniques qui livraient de l'acier dans les Grands Lacs, les exportations de céréales américaines par la voie navigable ont dépassé le niveau des 5 millions de tonnes (5,2 sur MLO et 5,5 sur le canal Welland), soit une augmentation de 14,9% sur la section MLO et de 16,9% sur le canal Welland. À la fin de la saison 1994, les expéditions totales de céréales affichaient une augmentation de 22% à 13,2 millions de tonnes sur MLO et de 21,3% à 13,6 millions de tonnes sur le canal Welland par rapport à 1993.

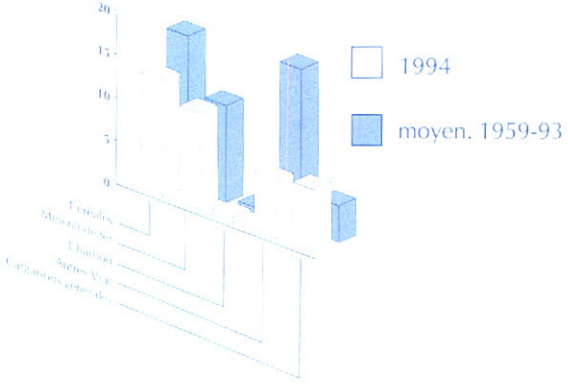
Le minerai de fer

Les expéditions de minerai de fer sur les deux sections de la Voie maritime ont augmenté de façon considérable, surtout sur le canal Welland. Le principal facteur qui influe sur ce trafic est le transport de minerai par la voie navigable par une importante compagnie sidérurgique vers une aciérie américaine. Sur la section MLO, les expéditions ont augmenté de 10% à 1 million de tonnes et de 44% ou 2,2 millions de tonnes sur le canal Welland. Le trafic a totalisé 11 millions de tonnes sur la section MLO et un peu plus de 7,2 millions de tonnes sur le canal Welland.

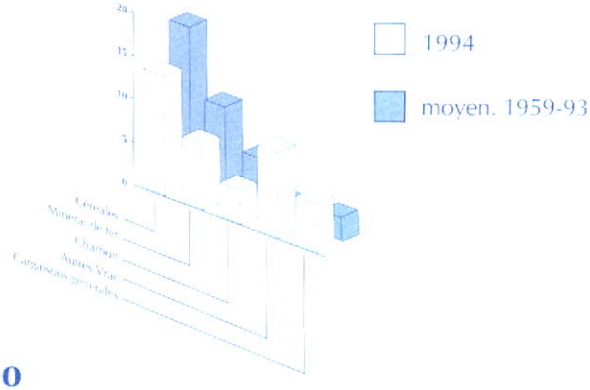
Charbon

Les expéditions de charbon appalachien vers le Nouveau-Brunswick ont commencé en 1994, ce qui a entraîné une augmentation des expéditions de ce type de cargaison sur les deux sections de la Voie maritime. Les expéditions de charbon ont augmenté de 121% à 535 000 tonnes, tandis que le trafic de charbon sur le canal Welland a connu une hausse de 4,8% à 3,6 millions de tonnes.

Trafic - Montréal-lac Ontario



Trafic - Canal Welland



Autres cargaisons en vrac

Dans l'ensemble, le trafic des autres cargaisons en vrac sur la section MLO est demeuré à peu près au même niveau qu'en 1993, soit 6,5 millions de tonnes. Le trafic a augmenté sur cette section pour les produits pétroliers, le coke, le sel, la potasse et le gypse, alors qu'on a noté une baisse des exportations de pierres, de ferraille, de produits chimiques et de minerais. Sur le canal Welland, des autres cargaisons en vrac ont enregistré une augmentation de 920 000 tonnes, ou 10%, à 9,7 millions de tonnes. Le trafic a augmenté pour le coke, les produits pétroliers, le sel, le ciment, la potasse et a diminué pour la pierre, la ferraille, les produits chimiques et les minerais.

Les cargaisons générales

Le trafic des cargaisons générales, qui sont surtout constituées de produits d'acier fini et semi-fini, a poursuivi la poussée de l'automne 1993. À la suite d'une importante demande dans les secteurs de la construction automobile, de la fabrication d'appareils électroménagers et de la construction, on a noté des augmentations de trafic de plus de 60% sur les deux sections de la Voie maritime. Le trafic sur la section MLO a augmenté de 60,5% à 7 millions de tonnes, tandis que le trafic sur le canal Welland a augmenté de 64,8% à 5,4 millions de tonnes.

Les perspectives

On s'attend à une légère diminution des expéditions en 1995 en raison d'un ralentissement de l'économie nord-américaine. Ce ralentissement devrait réduire la demande d'acier et, par conséquent, les importations de ce matériau. On s'attend à ce que les expéditions de minerai de fer demeurent aux mêmes niveaux qu'en 1994 puisque la demande d'acier devrait avoir une incidence sur les importations d'acier et non sur la production nationale. Certaines marchandises en vrac pourraient aussi subir des réductions. Bien que les expéditions de céréales canadiennes devraient demeurer près du niveau de 1994, les modifications attendues au milieu de l'été à la subvention au transport en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et l'ajustement des points de mise en commun des Prairies pourraient être préjudiciable au commerce à long terme des céréales sur la Voie maritime.

La section MLO de la Voie maritime du Saint-Laurent et le canal Welland ont été ouverts à la navigation le 5 avril. Il n'y avait plus de glace dans le canal Welland pour les premiers navires qui y sont entrés et la navigation de nuit y a été possible dès l'ouverture. Par contre, l'accumulation des glaces dans la section MLO a retardé l'installation d'aides flottantes à la navigation et la navigation de nuit y a commencé le 21 avril.

L'exploitation

Pour tenter de favoriser une expédition plus efficiente des marchandises par la Voie maritime du Saint-Laurent, on a entrepris une étude pendant la saison de navigation de 1994 pour déterminer la longueur hors tout maximale des navires qui transitent par les écluses de la Voie maritime. En appliquant des procédures spéciales d'amarrage, il a été établi que les navires ayant une longueur hors tout de 225,5 m pouvaient être autorisés. On procède actuellement à une modification du règlement pour refléter ce changement.

Dans le canal 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 MLO, l'augmentation du tirant d'eau à 8 m a été en vigueur du 15 avril au 15 décembre.

Au cours d'une saison de 269 jours en 1994, 2 857 navires ont transité par la section MLO, ce qui est largement supérieur aux 2 305 voyages enregistrés en 1993. La demande moyenne sur MLO a été de 10,6 cargos par jour et la durée des transits unidirectionnels dans la section a été de 21,4 heures. Malgré que cela constituait une augmentation d'une heure par rapport à l'année précédente, cette augmentation peut être attribuée en grande partie à la demande élevée de transits de navires transocéaniques (41% de plus qu'en 1993), situation qui a entraîné des retards en raison de la pénurie de pilotes. Un autre facteur qui a influé sur la durée des transits a été la suspension de la navigation dans la section MLO pendant 52 heures le 25 juillet en raison d'une défectuosité d'un montant diagonal sur la porte inférieure de l'écluse Snell opérée par les États-Unis.

Le canal Welland a connu une saison de navigation de 270 jours en 1994 et effectué 3 378 transits, soit une augmentation de 451 voyages par rapport au trafic de 1993. La demande moyenne sur le canal a été de 12,5 cargos par jour et la durée des transits unidirectionnels a été de 15,1 heures. Tout comme sur la section MLO, plusieurs facteurs ont contribué à l'augmentation de la durée de transit dans le canal Welland en 1994 (3,6 heures). Bien que cette augmentation puisse être attribuée en partie à la fermeture d'un côté des écluses jumelées pour l'exécution de réparations pendant une semaine, les retards ont été principalement imputables à la pénurie de pilotes disponibles pour les navires océaniques pendant la saison.

Le temps doux de décembre et la demande de trafic élevée en fin de saison ont permis à la Voie maritime de demeurer ouverte au-delà des dates de fermeture annoncées au départ. Sur la section Montréal-lac Ontario, entre le 21 et le 24 décembre, période pendant laquelle ont transité 35 navires, on a renoncé aux primes de passage tardif imposées habituellement en fin de saison. Du 25 au 28 décembre, 14 navires ont été autorisés à transiter, suite à une entente spéciale.

De même, des navires ont été autorisés à passer par le canal Welland jusqu'au 28 décembre, après quoi chaque navire devait signer une entente spéciale pour emprunter la voie maritime. En tout, 29 navires ont profité du prolongement de la saison dans le canal Welland du 25 au 30 décembre.

Après l'une des saisons les plus achalandées depuis des années sur la Voie maritime, le dernier navire a franchi l'écluse de Saint-Lambert le 29 décembre. Le canal Welland a fermé officiellement pour la saison le 30 décembre.

L'entretien

Le programme d'entretien de l'Administration a continué d'être révisé et rajusté en 1994 pour tenir compte du contexte économique serré des dernières années. Dans la mesure du possible, les travaux d'améliorations aux immobilisations et les travaux d'entretien majeur ont été écourtés ou reportés en 1994-1995.

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 apporté les améliorations suivantes au cours de l'exercice 1994-1995 :

Section Montréal-lac Ontario

- On a modernisé et déménagé le Centre de contrôle de la circulation de Saint-Lambert.
- On a amélioré les dispositifs de commande aux ponts nos 7A et 7B en préparation à la mise en oeuvre d'un système de télécommande.
- On a poursuivi les travaux d'entretien sur le pont Mercier.

Canal Welland

- On a installé une commande d'écluse pour l'écluse no 2.
- On a creusé le bief no 2 pour maintenir un niveau d'eau suffisant.
- On a remplacé les barres à œil sur 20 portes d'écluses.
- Les travaux de réfection se sont poursuivis comme suit :
  - Raccourcissement de 50 mètres du mur d'approche en amont de l'écluse no 3.
  - La surface en béton du mur d'approche ouest en amont de l'écluse no 6 a été refaite.
  - Les contrats de peinture de portes pour deux séries de portes d'écluses ont été complétés.
  - Un nouveau mécanisme de soupapes a été installé pour la soupape no 5 de l'écluse no 2.
  - Réfection du pont no 19.

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

(en milliers de dollars)

	1994/95	1993/94	1992/93	1991/92	1990/91
SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO					
Revenus	**39 353 $**	32 910 $	29 841 $	28 553 $	29 971 $
Dépenses	**32 168**	34 149	35 155	33 394	37 577
Bénéfice (perte) d'exploitation	**7 185**	(1 239)	(5 314)	(4 841)	(7 606)
Revenus de placements	**1 616**	1 788	1 860	2 299	3 087
Règlement final d'une réclamation	**2 750**	-	-	-	-
Bénéfice net (perte nette) avant impôt sur les grandes sociétés	**11 551**	549	(3 454)	(2 542)	(4 519)
Impôt sur les grandes sociétés	**380**	791	650	612	577
Bénéfice net (perte nette)	**11 171**	(242)	(4 104)	(3 154)	(5 096)
CANAL WELLAND					
Revenus	**44 594**	36 699	35 178	36 869	35 617
Dépenses	**41 883**	43 851	43 592	43 430	43 234
Bénéfice (perte) d'exploitation	**2 711**	(7 152)	(8 414)	(6 561)	(7 617)
Revenus de placements	**2 104**	2 295	2 376	3 022	3 515
Revenu peu ordinaire	-	-	-	5 709	-
Bénéfice net (perte nette) avant impôt sur les grandes sociétés	**4 815**	(4 857)	(6 038)	2 170	(4 102)
Impôt sur les grandes sociétés	**495**	1 016	830	804	656
Bénéfice net (perte nette)	**4 320**	(5 873)	(6 868)	1 366	(4 758)
TOTAL					
Revenus	**83 947**	69 609	65 019	65 422	65 588
Dépenses	**74 051**	78 000	78 747	76 824	80 811
Bénéfice (perte) d'exploitation	**9 896**	(8 391)	(13 728)	(11 402)	(15 223)
Revenus de placements	**3 720**	4 083	4 236	5 321	6 602
Règlement final d'une réclamation	**2 750**	-	-	-	-
Revenu peu ordinaire	-	-	-	5709	-
Bénéfice net (perte nette) avant impôt sur les grandes sociétés	**16 366**	(4 308)	(9 492)	(372)	(8 621)
Impôt sur les grandes sociétés	**875**	1 807	1 480	1 416	1 233
Bénéfice net (perte nette)	**15 491 $**	(6 115)$	(10 972) $	(1 788) $	(9 854) $
PONT DES MILLE-ÎLES					
Revenus	**2 186 $**	2 267 $	2 250 $	2 364 $	2 126 $
Dépenses	**978**	576	674	510	502
Bénéfice d'exploitation	**1 208**	1 691	1 576	1 854	1 624
Revenus de placements	**750**	444	543	637	853
Bénéfice net avant impôt sur les grandes sociétés	**1 958**	2 135	2 119	2 491	2 477
Impôt sur les grandes sociétés	**37**	25	18	32	22
Bénéfice net	**1 921 $**	2 110 $	2 101 $	2 459 $	2 455 $

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

C. Lemelin

Carol Lemelin

Cornwall, Ontario
Le 4 mai 1995

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent au 31 mars 1995 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 1995 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 ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada

D. Larry Meyers, FCA
sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 4 mai 1995, sauf pour la note 14 qui porte la date du 2 juin 1995

BILAN

au 31 mars 1995 (en milliers de dollars)

ACTIF

	1995	1994 (Redressé note 13)
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	**21 322 $**	22 120 $
Débiteurs	**6 320**	5 693
Intérêts courus à recevoir	**906**	1 004
Stocks de fournitures	**2 531**	2 439
	31 079	31 256
À long terme		
Placements (note 3)	**49 300**	27 846
Hypothèques et autres débiteurs (note 4)	**2 091**	341
Placements dans les sociétés d'État en propriété exclusive (note 5)	**10**	10
Immobilisations (note 6)	**510 452**	517 439
	592 932 $	576 892 $

PASSIF

À court terme		
Créditeurs et frais courus	**9 482 $**	10 996 $
Impôt sur les grandes sociétés à payer débiteurs (note 8)	**(8)**	552
	9 474	11 548
À long terme		
Prestations de cessation d'emploi courues (note3)	**12 850**	12 148
	22 324	23 696

Engagements et éventualités (notes 9 et 10)
Restauration majeure de la voie maritime (note 11)
Avenir du système de la Voie maritime du Saint-Laurent (note 14)

AVOIR DU CANADA

Capital d'apport (note 7)	**624 950**	624 950
Déficit	**(54 342)**	(71 754)
	570 608	553 196
	592 932 $	576 892 $

Approuvé :

Le président

Le contrôleur et trésorier

ÉTAT DES RÉSULTATS

pour l'exercice terminé le 31 mars 1995 (en milliers de dollars)

	1995					1994
	Secteur Montréal-lac Ontario	Secteur Welland	Total Voie maritime	Pont des Mille-Îles	Total	Total
Revenus						
Péages	37 479 $	38 547 $	76 026 $	- $	**76 026 $**	59 260 $
Baux et permis	874	4 722	5 596	937	**6 533**	7 298
Autres	1 000	1 325	2 325	1 249	**3 574**	5 318
	39 353	44 594	83 947	2 186	**86 133**	71 876
Dépenses						
Exploitation, entretien et ingénierie	19 182	25 328	44 510	571	**45 081**	49 754
Administration	2 639	3 654	6 293	114	**6 407**	6 445
Bureau central	3 298	4 294	7 592	87	**7 679**	8 409
Amortissement	6 601	7 970	14 571	206	**14 777**	12 837
Prestations de cessation d'emploi	448	637	1 085	-	**1 085**	1 129
	32 168	41 883	74 051	978	**75 029**	78 574
Bénéfice (perte) d'exploitation	7 185	2 711	9 896	1 208	**11 104**	(6 698)
Revenu de placement	1 616	2 104	3 720	750	**4 470**	4 525
Règlement final d'une réclamation (note 12)	2 750	-	2 750	-	**2 750**	-
Bénéfice net (perte nette) avant impôt sur les grandes sociétés	11 551	4 815	16 366	1 958	**18 324**	(2 173)
Impôt sur les grandes sociétés	380	495	875	37	**912**	1 832
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice	11 171 $	4 320 $	15 491 $	1 921 $	**17 412 $**	(4 005) $

ÉTAT DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé le mars 31 1995 (en milliers de dollars)

	1995			1994 (Redressé note 13)
	Voie maritime	Pont des Mille-Îles	Total	Total
Bénéfices non répartis (déficit) tel, que redressé (note 13)	(88 572) $	16 818 $	**(71 754) $**	(67 749) $
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice	15 491	1 921	**17 412**	(4 005)
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice	(73 081) $	18 739 $	**(54 342) $**	(71 754) $

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIERE

pour l'exercice terminé le 31 mars 1995 (en milliers de dollars)

	1995			1994
	Voie maritime	Pont des Mille-Îles	Total	Total
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Encaisse en provenance de l'exploitation				
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice	15 491 $	1 921 $	**17 412 $**	(4 005)$
Éléments sans incidence sur l'encaisse				
Amortissement	14 571	206	**14 777**	12 837
Provision pour les prestations de cessation d'emploi	1 085	-	**1 085**	1 129
Bénéfice à l'aliénation d'immobilisations	(951)	-	**(951)**	(1 302)
	30 196	2 127	**32 323**	8 659
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les dépôts à terme	(674)	(2 021)	**(2,695)**	638
Paiements de prestations de cessation d'emploi	(383)	-	**(383)**	(1 956)
Encaisse en provenance des (utilisée pour les) activités d'exploitation	29 139	106	**29 245**	7 341
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Encaisse en provenance des activités de financement	-	-	-	-
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Augmentation des débiteurs à long terme	(1 750)	-	**(1 750)**	(145)
Virement des placements à court terme	-	-	**-**	1 240
Acquisition de placements à long terme	(21 454)	-	**(21 454)**	-
Augmentation des immobilisations	(8 609)	(106)	**(8 715)**	(7 755)
Produits d'aliénation d'immobilisations	1 876	-	**1 876**	1 611
Encaisse utilisée pour les activités d'investissement	(29 937)	(106)	**(30 043)**	(5 049)
Augmentation (diminution) de l'encaisse	(798)	-	**(798)**	2 292
Encaisse et dépôts à terme au début de l'exercice	22 120	-	**22 120**	19 828
Encaisse et dépôts à terme à la fin de l'exercice	21 322 $	- $	**21 322 $**	22 120 $
Situation du fonds de roulement à la fin de l'exercice				
Actif à court terme	31 079 $	- $	**31 079 $**	31 255 $
Passif à court terme	22 557	(13 083)	**9 474**	11 549
	8 522 $	13 083 $	**21 605 $**	19 706 $

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS DU 31 MARS 1995

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 nommée en tant que société d'État mère à la partie I de l'annexe III 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 sur 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. Le placement 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, le placement 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 engagées. 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'exercice. 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 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. A 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'exercice.

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:

	1995	1994
	(en milliers de dollars)	
Besoins d'exploitation:		
- Obligations du Canada, échéance à diverses dates jusqu'en 1995 Valeur au pair (6 000 $ en 1994) Valeur au marché (6 180 $ en 1994)	**- $**	6 086 $
- Certificat de dépôt ayant divers as échéances variant entre 1 an et 4 ans avec divers taux d'intérêt	**36 300**	8 760
	36 300	14 846
Prestations de cessation d'emploi:		
- Dépôt auprès du Trésor, échéance en avril 1995	**13 000**	13 000
	49 300 $	27 846 $

4. Hypothèques à long terme et autres débiteurs

L'Administration possède des hypothèques à long terme relativement à la vente de parcelles de terrain. Les débiteurs à long terme, au 31 mars, sont les suivants:

	1995	1994
	(en milliers de dollars)	
Hypothèques Intérêt de 8 et 9%, remboursables en versements mensuels amortis sur des périodes n'excédant pas 20 ans, renouvelables à tous les 2 et 3 ans	**1 138 $**	166 $
Portion reportée 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 calendrier précis de remboursement	**953**	175
	2 091 $	341 $

5. Sociétés d'État en propriété exclusive et opérations entre apparentés

Les placements comportent les éléments suivants:

	Nombre d'actions	Coût
L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée (APGL)	15	1 500 $
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCC)	1	100
La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (CPIVM)	8	8 000
		9 600 $

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 1995, l'Administration a fourni aux PJCC certains services d'ingénierie et d'administration pour lesquels elle a réclamé 563 767 $ (678 829 $ en 1994). Au 31 mars 1995, la somme de 76 579 $ était à recevoir (121 967 $ en 1994).

Selon une entente en co-participation, l'Administration a droit à l'excédent du revenu sur les dépenses de la CPIVM pour l'exercice terminé le 31 décembre 1994. Les frais de construction et d'intérêts reliés au pont du chenal nord ont été pleinement amortis. 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 CPIVM (339 991 $ en 1994; 158 835 $ en 1993). Cette dernière a versé 101 878 $ (55 039 $ en 1994) 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. Les honoraires versés par l'Administration pour ce service au cours de l'exercice se sont élevés à 600 000 $ (600 000 $ en 1994).

6. Immobilisations

	Taux d'amortissement	**1995**			1994
		Coût	**Amortissement cumulé**	**Valeur nette**	Valeur nette
		(en milliers de dollars)			
Voie maritime:					
Terrains	-	28 355 $	- $	**28 355 $**	29 195 $
Chenaux et canaux	1 %	266 521	97 329	**169 192**	164 877
Écluses	1 %	230 278	90 943	**139 335**	141 713
Ponts et tunnels	2 à 4 %	122 227	59 311	**62 916**	64 747
Bâtiments	2 %	13 240	8 273	**4 967**	5 288
Matériel	2 à 20 %	36 287	26 950	**9 337**	13 326
Travaux de réfection	1 %	121 407	31 402	**90 005**	91 256
Travaux en cours	-	688	-	**688**	1 281
		819 003	314 208	**504 795**	511 683
Pont des Mille-Îles					
Améliorations	2 à 10 %	6 723	1 066	**5 657**	5 756
		825 726 $	315 274 $	**510 452 $**	517 439 $

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 s'étale sur des périodes allant de l'an 2009 à l'an 2083.

La durée de vie utile estimative de tout l'équipement informatique a été révisée en 1994-1995 de 10 ans à 5 ans. La dépense d'amortissement pour l'exercice courant est donc plus élevée par 1 929 210 $ par suite de cette révision. Ce changement entraînera une dépense d'amortissement annuelle se chiffrant à 1 196 560 $.

L'Administration examine présentement sa politique de dépenses en immobilisation qui inclut une révision de l'estimation de la vie utile de tous les actifs immobiliers importants. On prévoit que cette révision entraînera une dévaluation importante des actifs immobilisés de l'Administration et aura une incidence significative sur ses résultats financiers.

Programme de réfection du canal Welland

En 1985, l'Administration a confié à des experts-conseils l'examen en détail des structures du canal 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 21e siècle. Le programme comporte le renforcement des murs des écluses, la stabilisation des berges du canal et des murs d'approche aux écluses ainsi que la réfection de structures connexes.

Au cours de 1986, le gouvernement du Canada a approuvé les fonds qui ont permis de financer le Programme de réfection du canal Welland. Le financement de 175 millions $, terminé en 1993, a été défalqué du coût des travaux en cours y reliés.

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 1,0 million est inclus dans les comptes débiteurs.

7. Capital d'apport

Au 1er avril 1977, des emprunts auprès du Canada d'une somme de 624,95 millions $ ont été convertis en avoir en vertu d'un crédit parlementaire. Cette somme a été enregistrée en tant que capital d'apport. Le crédit parlementaire autorisant la conversion en 1977 des emprunts auprès du Canada en avoir autorise également le Ministre à fixer, de temps à autre, le montant qui devra être versé annuellement par l'Administration à même ses revenus de péages, à titre de rendement sur le capital. Aucun rendement sur le capital n'a été exigé pour les exercices terminés les 31 mars 1995 et 1994.

8. Impôts sur le revenu - Impôt sur les grandes sociétés

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 203 millions $. L'incidence fiscale de cet excédent n'a pas été inscrite dans les comptes de l'Administration. L'Administration a accumulé également une perte imposable de 2,7 millions $ qui est disponible pour réduire l'impôt sur le revenu des exercices futurs.

9. Engagements

Les engagements contractuels liés aux dépenses en immobilisations et autres dépenses se chiffraient au 31 mars 1995 à 1,4 millions $ (1,5 millions $ en 1994). 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)
1995-1996	269
1996-1997	179

10. Éventualités

Il y a une somme totale de 58 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.

Durant les derniers exercices, l'Administration a pris connaissance de certains dommages environnementaux sur ses propriétés. L'ampleur de l'enlèvement de ces polluants et la remise en état normal de ces propriétés, ne peut-être estimée de façon raisonnable en ce moment. Cependant, l'Administration est d'avis que les dépenses requises n'auront pas une incidence significative sur la situation financière.

11. Restauration majeure de la Voie maritime

L'encaisse qui est générée par les 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 projets.

12. Règlement final d'une réclamation

Une des réclamations en suspens a été réglée au début de l'exercice et un montant de 2 750 000 $ a été recouvert pour des coûts de réparations au pont St-Louis.

13. Correction d'une erreur d'un exercice antérieur

L'Administration a cédé certaines portions des chemins Welland Canal et Haulage, dans la région de St. Catharines, dans un exercice antérieur. Le solde d'ouverture du déficit a été redressé pour la radiation de la valeur nette aux livres des actifs au montant de 878 890 de dollars.

14. Avenir du système de la Voie maritime du Saint-Laurent

Le 2 juin à St. John's (Terre-Neuve), le ministre des Transports a annoncé l'intention du gouvernement de commercialiser le système de la Voie maritime de Saint-Laurent. Le ministère des Transports étudie présentement plusieurs options qui pourraient modifier de façon importante l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent telle que constituée en 1954 en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et présentement nommée en tant que société d'État mère à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Certaines options étudiées par le ministère des Transports, si une de celles-ci est retenue, pourraient avoir une incidence importante sur la situation financière et les résultats de la société.

15. Chiffres correspondants

Certains chiffres correspondants de 1994 ont été reclassés pour qu'ils soient conformes à la présentation adoptée en 1995.

NOTES

L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME
DU SAINT-LAURENT

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