



Rapport annuel

Société des traversiers du Québec
(exercice terminé le 31 mars 1977)



CANQ
TR
STQ
100
1977

traversier Camille-Marcoux

39509

Rapport annuel

Société des traversiers du Québec

Exercice terminé le 31 mars 1977

CANQ

TR

STQ

100

1977

Dépôt

Monsieur le ministre Lucien Lessard
Responsable de l'application de la loi
de la Société des Traversiers du Québec
Ministère des Transports
700 est, boul. St-Cyrille, 29^e étage
Québec G1R 5A9

Monsieur le Ministre,

Le conseil d'administration de la Société des Traversiers du Québec a l'honneur de vous présenter, conformément à l'article 20 de sa loi organique, le rapport annuel de la Société pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1977.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

Le président,

MARCEL LATOUCHE, ing.

Québec, septembre 1977

Table des matières

Constitution de la société	5
Objectifs de la société	5
Observations du président	6
La traverse Matane — Baie-Comeau / Godbout (Revenus et dépenses)	10
Fiches techniques des traversiers	13
Rapport du vérificateur	17
Bilan	18-19
État des revenus et dépenses et bénéfices non répartis	20
État de l'évolution de la situation financière	21
Notes complémentaires	22

Constitution de la Société

La Société est une compagnie à fonds social héritière de la Société des Traversiers Québec-Lévis (chap. 65, lois de 1971). Cette loi a été modifiée une première fois le 31 juillet 1974 (S.Q. 1974, chap. 62) pour élargir les pouvoirs de la Société et lui donner le nom de la Société des Traversiers du Québec. Un deuxième amendement apporté à la loi le 9 décembre 1975 (S.Q. 1975, chap. 46) autorisait la Société à accorder des services complémentaires et à augmenter son capital autorisé à \$10,000,000 divisé en 100,000 actions d'une valeur nominale de \$100.00. Ces actions font partie du domaine public du Québec et sont attribuées au ministre des Finances.

Les affaires de la Société sont régies par un Conseil d'administration composé de cinq membres nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil. Le président est également directeur général.

Les membres du Conseil d'administration sont:

MM. Marcel Latouche
président directeur général
Cyrille Jutras
vice-président et secrétaire
Jacques L. Charland
administrateur
Wilfrid Martel
administrateur
Roger Létourneau
administrateur

Notons que M. Roger Létourneau a démissionné le 15 octobre 1976 et qu'il a été remplacé par M. Roland Vigneault le 27 avril 1977.

Objectifs de la Société

Les objectifs de la Société sont:

- a) de fournir des services de transport par traversier entre les rives des fleuves, rivières et lacs qui sont situés dans le Québec et des services d'excursion sur ces navires, des services accessoires et complémentaires.
- b) d'acquérir, de posséder ou d'aliéner les biens, meubles et immeubles nécessaires à ces services, et d'exécuter ou de faire exécuter tous les travaux destinés à assurer ces services.

La Société peut aussi, avec l'autorisation du ministre des Transports, fournir sur terre des services accessoires ou complémentaires à ceux qui font partie de ses objets.

Observations du président

Généralités

La Société des Traversiers du Québec a eu trois ans le 31 juillet 1977. À ses débuts, elle n'opérait que la traverse Québec-Lévis et n'avait que 115 employés et deux navires, alors que maintenant elle opère trois traverses, soit: Québec-Lévis depuis ses débuts; Matane-Baie Comeau / Godbout depuis le 12 mars 1976 et St-Joseph-de-la-Rive/Île-aux-Coudres depuis le 1er octobre 1976.

Elle compte près de 400 employés et possède huit navires. L'un d'eux, le Camille Marcoux, brise-glace de 5,000 tonnes, de construction récente, opère dans le Bas Saint-Laurent.

Au cours de l'année budgétaire, plus de 1,7 million de passagers et 0,6 million de véhicules ont été transportés, tel que montré au tableau N° 1.

Tableau N° 1

Statistiques de l'année 1976-77

Traverses	Matane-Baie-Comeau / Godbout	Île-aux-Coudres	Québec-Lévis	Total
Passagers gratuits	—	73,607	920,646	994,253
payants	298,982	100,002	393,317	792,301
Totaux	298,982	173,609	1,313,963	1,786,554
Véhicules gratuits	—	49,915	—	49,915
payants	104,953	51,360	396,389	552,702
Totaux	104,953	101,275	396,389	602,617
Nombre traversées:				
prévues	2,432	9,960	30,660	43,052
effectuées	2,536	9,826	28,856	41,218
manquées	271	155	1,804	2,230
supplémentaires	375	21	0	396

La gratuité découle d'une politique gouvernementale adoptée le 1er août 1973 par A.C. N° 2791-73.

Le Conseil d'administration a tenu dix-sept (17) assemblées régulières pour la division Saint-Laurent central et treize (13) assemblées régulières pour la division Bas Saint-Laurent (traverse Matane-Baie Comeau/Godbout). De plus, il y a eu deux (2) assemblées de l'actionnaire.

Au cours de l'année, la flotte s'est accrue de deux (2) unités, par l'addition du Trois-Rivières et de La Marjolaine.

Les contrats d'acquisition pour le Camille Marcoux, le Radisson et le Pierre de Saurel ont été signés le 9 septembre 1976.

En septembre, une demande de révision des tarifs de la traverse Matane-Baie Comeau/Godbout a été présentée à la Commission des Transports. À la fin de l'année financière, cette Commission approuvait les nouveaux tarifs.

Au cours de l'année, six (6) des huit (8) navires de la flotte ont été inspectés en cale sèche. Le bac Trois-Rivières, pour sa part, a subi des transformations majeures; sa coque a été modifiée pour navigation dans les glaces, son moteur a été remplacé par une nouvelle unité de 2,320 HP et un nouveau système de propulsion à pas variable a été installé.

Dans le domaine des relations de travail, cinq (5) ententes ont été signées, non sans heurts toutefois. Il y a eu plusieurs arrêts de travail qui ont eu des répercussions sur les revenus et sur les dépenses.

L'hiver 1976-1977 a été exceptionnellement dur pour la navigation. L'épaisseur et la largeur des glaces ont causé de sérieux inconvénients à la navigation d'hiver; notre brise-glace, le Camille Marcoux, a été à quelques reprises paralysé dans les glaces pendant dix (10) à douze (12) heures consécutives. Évidemment, ces difficultés ont un impact direct sur les coûts d'opération.

Le personnel de la S.T.Q. a également augmenté ses effectifs, au cours de l'année, par l'addition d'un contrôleur, d'un surintendant des opérations, d'un surintendant de l'entretien naval et d'un ingénieur.

La situation financière

Par suite des additions des traverses de Matane-Baie Comeau / Godbout et de l'Île-aux-Coudres, la situation financière de la Société des Traversiers du Québec a été complètement chambardée.

Le nombre d'employés est passé d'environ 125 à près de 400; les ententes collectives de travail sont passées de trois à huit; la flotte est passée de deux à huit unités. Et, comme les autres organismes, la S.T.Q. a connu, elle aussi, le phénomène de l'inflation galopante.

Le tableau N° 2 a été préparé dans le but de cerner les résultats les plus frappants.

Tableau N° 2
Comparaison des principaux revenus et dépenses

	Matane Baie-Comeau Godbout		Augmen- tation	Québec- Lévis		Augmen- tation
	1975 ⁽¹⁾	1976-77		1975-76	1976-77	
Revenus						
Véhicules et passagers	\$2,359,459	\$2,596,897	10%	\$ 666,415	\$ 666,311	
Dépenses						
Salaires et bénéfices marginaux	\$1,614,384	\$2,232,042 ⁽²⁾	38.26%	\$1,589,679	\$1,826,420 ⁽³⁾	14.89%
Huile	542,524	687,223 ⁽⁴⁾	26.67%	173,835	189,930	9.26%
Assurances	266,011	70,888	—	114,792	137,561	19.84%
Amortissement	70,399	1,524,702 ⁽⁵⁾	2065.80%	665,891	876,975	31.70%

(1) En 1975, l'année budgétaire était du 1er janvier au 31 décembre alors que maintenant, elle est du 1er avril au 31 mars.

(2) Quatre (4) ententes collectives ont été négociées et signées avec le concours de la Direction Générale des Relations de Travail du Québec.

(3) Une convention collective a été négociée avec la C.S.N. dans le cadre du « front commun ».

(4) Le coût de l'huile diesel a grimpé graduellement de 33¢ à 47¢ par gallon. De plus, le Camille Marcoux n'est entré en service qu'en mars 1975.

(5) La politique adoptée par la S.T.Q. est de capitaliser les actifs cédés par le gouvernement du Québec. Les navires sont dépréciés à 15%, les bâtiments à 10%, les quais à 5%, etc.

Un des problèmes majeurs de la S.T.Q. est l'accroissement vertigineux des coûts à la traverse Matane-Baie Comeau/ Godbout, depuis quelques années. Il devient nécessaire de faire l'historique de cette situation.

En 1962, un groupe d'hommes d'affaires de Matane désirant obtenir un débouché commercial sur la côte nord, a acheté le navire « N.A. Comeau ». Ayant obtenu un certain succès, ils décidèrent de mettre en service un second navire, le « Sieur D'Amours ». Ce n'est qu'en 1970 qu'ils débutèrent un service d'hiver partiel.

À la fin de 1974, le gouvernement du Québec intervient et fit remplacer le Comeau par le Camille Marcoux. Ce dernier est entré en service en mars 1975.

Le 12 mars 1976, la S.T.Q. devient officiellement opérateur de cette traverse. Quelques constatations sont indiquées ci-après:

Une première:

Le N.A. Comeau, traversier de 1,400 tonnes, équipé d'un moteur de 1,540 HP, consommant environ 45 gallons d'huile à l'heure et opéré par un équipage de 31 hommes, est remplacé par le Camille Marcoux, navire brise-glace de 5,000 tonnes, à contrôle électronique sophistiqué, équipé de quatre gros moteurs totalisant 9,600 HP, consommant près de 400 gallons d'huile à l'heure et opéré par un équipage atteignant 71 personnes en incluant les remplaçants.

Une deuxième constatation:

Ce navire, étant brise-glace, réussit à opérer presque continuellement. Le coût d'opération dans les glaces, cependant, est astronomique.

Une troisième constatation:

Les syndicats ont profité de toutes ces circonstances pour obtenir des conventions collectives fort avantageuses. Cela a eu pour effet de faire grimper en flèche la masse salariale.

Une quatrième constatation:

L'inflation s'est fait sentir là comme ailleurs. Le coût de l'huile, par exemple, a atteint des niveaux faramineux.

Les tableaux et graphiques suivants aideront à comprendre la situation.

La traverse Matane — Baie-Comeau / Godbout

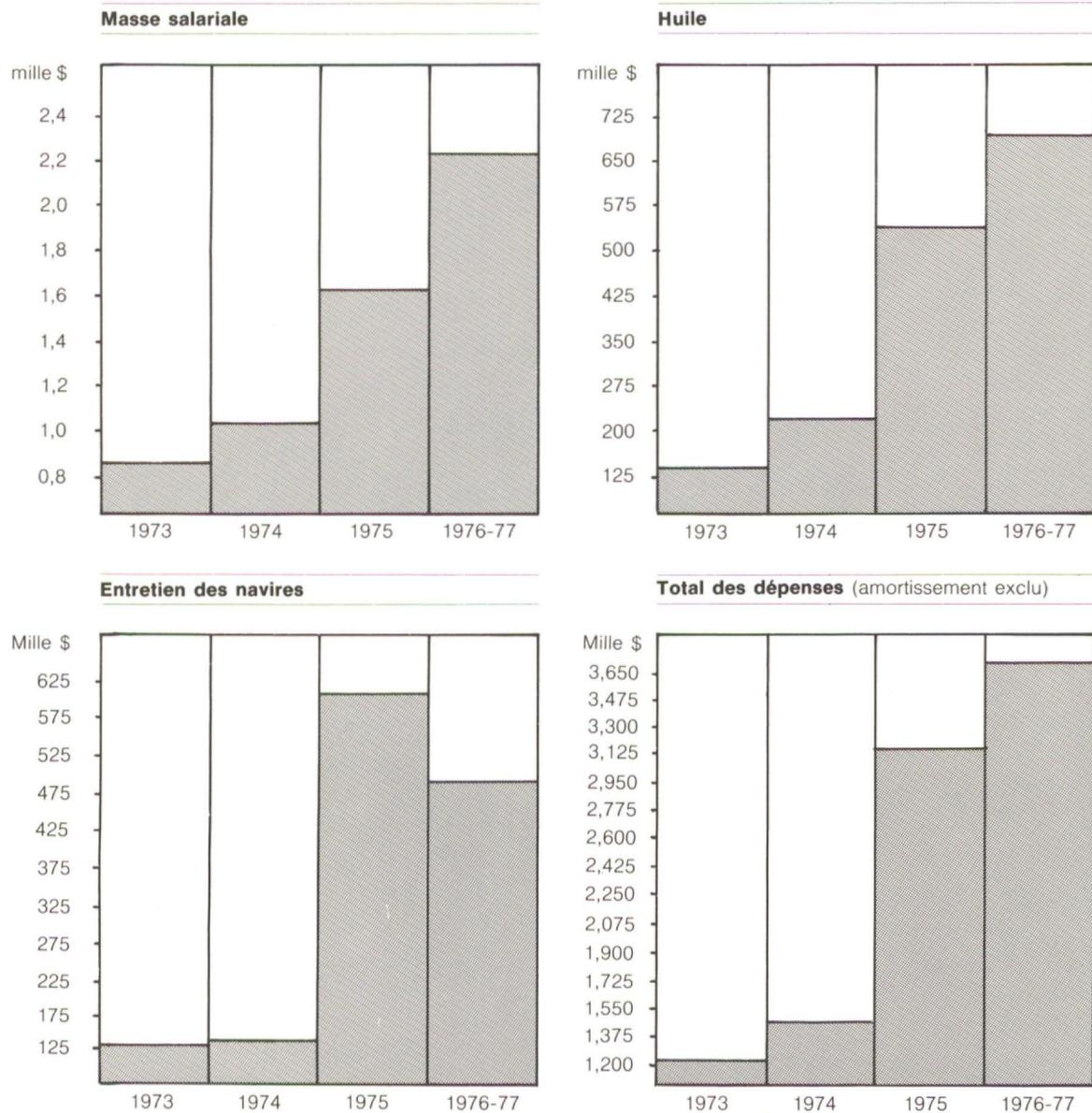
Revenus	1973	1974	1975	1976-77
Véhicules & passagers	\$1,626,788	\$1,934,554	\$2,359,459	\$2,596,897
Dépenses				
Masse salariale	\$ 864,313	\$1,028,947	\$1,614,384	\$2,232,042
Huile	132,589	215,544	542,524	687,223
Entretien des navires	126,444	131,084	609,300	486,788
Assurances	93,665	100,310	266,011	70,888
Amortissement	96,076	82,749	70,399	1,524,702 ⁽²⁾
Divers ⁽¹⁾	(7,000) ⁽³⁾	(39,022) ⁽³⁾	113,539	210,027
Total:	\$1,306,087	\$1,519,612	\$3,216,157	\$5,211,670
Total (amortissement exclu)	\$1,210,011	\$1,436,863	\$3,145,758	\$3,686,968

(¹) Divers inclut: Repas aux équipages, quaiage, inspections, dépenses de bureau, électricité, téléphone, publicité, frais légaux, dépenses de voyage, conseil d'administration, taxes, hivernement de navires, chauffage, dépenses de camions, etc.

(²) Dépréciation: Il y a eu un changement majeur dans les conventions comptables à la S.T.Q. Les actifs cédés par le gouvernement du Québec sont maintenant capitalisés et dépréciés.

(³) Les revenus des restaurants et bars, opérés par un personnel payé au salaire minimum et pourboires, étaient suffisants pour couvrir les dépenses et laisser un surplus. De plus, à ce moment, on ne nourrissait qu'un équipage de moindre importance et moins fréquemment.

La traverse Matane — Baie-Comeau / Godbout



Note: 5 déc. 1974 — avis de nationalisation
 19 mars 1975 — entrée en service du Camille Marcoux
 12 mars 1976 — début de la S.T.Q. dans l'opération de la Traverse Matane-Baie Comeau / Godbout.



Fiches techniques des traversiers (Janvier 1977)

	Long. hors tout	Largeur pont princ.	Tonnage	Tirant d'eau moyen	Vitesse max. (noeuds)	Vitesse croisière (noeuds)	Capacité		Hauteur libre	Puiss. totale moteurs	Type	Embar- quement	Endroit d'affectation
							Pass.	Véh.					
1	310'-0" 94,5 m	60'-6" 18,4 m	5 000 4 536 t	16'-0" 4,8m	17 31,48 km/h	15 27,78 km/h	600	114	14'-4"	9 600 c.v.	été-hiver brise- glace	avant et arrière	Matane Baie-Comeau Godbout
2	225'-0" 68,6 m	46'-3" 14 m	2 500 2 268 t	10'-0" 3,04 m	15,5 28,7 km/h	15,5 28,7 km/h	300	55	15'-0"	2 475 c.v.	été-hiver	arrière	Matane Baie-Comeau Godbout
3	214'-0" 65,2 m	71'-6" 21,8 m	1 741 1 580 t	11'-6" 3,5 m	13 24 km/h	13 24 km/h	700	55	12'-0"	3 240 c.v.	été-hiver	côtés	Québec Lévis
4	214'-0" 65,2 m	71'-6" 21,8 m	1 741 1 580 t	11'-6" 3,5 m	13 24 km/h	13 24 km/h	700	55	12'-0"	3 240 c.v.	été-hiver	côtés	Québec Lévis
5	200'-0" 60,9 m	70'-6" 21,48 m	882 798 t	10'-0" 3,04 m	11 20,3 km/h	11 20,3 km/h	600	73	14'-3"	1 440 c.v.	été-hiver	côtés	Île-aux-Coudres St-Joseph- de-la-Rive
6	176'-0" 53,6 m	40'-0" 12,2 m	603 547 t	12'-0" 3,65 m	10 18,5 km/h	10 18,5 km/h	320	36	13'-0"	1 600 c.v.	été-hiver	avant arrière et côtés	Tadoussac Baie Ste-Catherine
7	164'-3" 50 m	72'-0" 21,9 m	1 149 1 043 t	10'-6" 3,2 m	10 18,5 km/h	10 18,5 km/h	600	50	13'-10"	1 230 c.v.	été-hiver	avant et côtés	St-Siméon Rivière-du-Loup
8	134'-0" 40,8 m	34'-0" 10,3 m	350 317,5 t	4'-0" 1,2 m	10 18,5 km/h	10 18,5 km/h	50	18	Illimitée	500 c.v.	été-hiver	côtés	Montmagny Île-aux-Grues
TOTAL			13 966 12 669 t				3 870	456					

Société des traversiers du Québec

États financiers
pour l'exercice terminé le 31 mars 1977

Rapport du vérificateur

J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 1977 ainsi que l'état des revenus et dépenses et des bénéfices non répartis et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. J'ai obtenu tous les renseignements et les informations que j'ai demandés. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 mars 1977 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. De plus, à l'exception du changement rétroactif dans la méthode de comptabilisation des immobilisations acquises par donation mentionné dans la note 2, ces principes comptables ont été appliqués, à mon avis, de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Gérard Larose, c.a.,
Vérificateur général.

Québec, le 26 août 1977.

Bilan au 31 mars 1977

Actif	1977	1976
à court terme		(note 2)
Encaisse et dépôts à terme	\$ 1,224,082	\$2,015,596
Comptes à recevoir	266,005	759
Subventions à recevoir — gouvernement du Québec	1,186,248	
Stocks — au coût	57,684	10,105
Frais payés d'avance	79,850	23,379
	2,813,869	2,049,839
Placements (note 3)	55,000	
Immobilisations (note 4)	16,980,629	5,832,546
Frais reportés (note 5)	626,421	665,572
	\$20,475,919	\$8,547,957

Les notes afférentes aux états financiers en font intégralement partie.

Signé au nom du conseil d'administration

, Administrateur

, Administrateur.

Passif	1977	1976
à court terme		(note 2)
Comptes à payer, retenues sur contrats et frais courus	\$ 1,071,398	\$ 888,849
Solde non dépensé de subventions du gouvernement du Québec pour l'acquisition d'immobilisations	386,080	678,832
Crédit reporté		
Participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations (note 6)	16,690,924	5,632,037
	18,148,402	7,199,718
Avoir de l'actionnaire		
Capital-actions (note 7)		
Autorisé: 100,000 actions d'une valeur nominale de \$100. chacune		
Émis et payé 15,000 actions	1,500,000	1,500,000
Bénéfices non répartis (déficit)	827,517	(151,761)
	2,327,517	1,348,239
	\$20,475,919	\$8,547,957

**État des revenus et dépenses et bénéfices
non répartis pour l'exercice terminé le 31 mars 1977**

	1977	1976 (note 2)
Revenus		
Transport des véhicules	\$1,898,471	\$ 427,191
Transport des piétons	1,368,724	231,724
Excursions	16,182	7,500
	3,283,377	666,415
Dépenses		
Frais d'exploitation	5,659,732	2,046,001
Frais généraux et d'administration	936,486	494,138
Amortissement des immobilisations	2,229,230	627,529
Amortissement des frais reportés	39,151	39,151
Perte d'opération des restaurants, bars et tabagies	158,332	(21,527)
	9,022,931	3,185,292
	5,739,554	2,518,877
Autres revenus		
Intérêts	154,028	131,335
Profit sur dispositions d'immobilisations	84,088	
Stationnement et divers	20,985	14,349
	259,101	145,684
Perte avant poste extraordinaire et la participation du Gouvernement du Québec	5,480,453	2,373,193
Coûts encourus sur projet de construction abandonné (note 8)	276,574	
Perte avant la participation du Gouvernement du Québec	5,757,027	2,373,193
Subventions d'opération	3,874,750	2,029,893
Virement de Crédit reporté — participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations (note 6)	2,545,413	591,992
Actifs nets autres qu'immobilisations acquis par donation (note 9)	316,142	
Total de la participation du Gouvernement du Québec	6,736,305	2,621,885
Bénéfice net de l'exercice	979,278	248,692
Déficit au début	151,761	400,453
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin	827,517	(151,761)

Les notes afférentes aux états financiers en font intégralement partie.

**État de l'évolution de la situation financière
de l'exercice terminé le 31 mars 1977**

	1977	1976
Provenance des fonds		(Note 2)
Bénéfice net de l'exercice	\$ 979 278	\$ 248 692
Éléments n'affectant pas les fonds:		
Amortissement des immobilisations	2 229 230	627 529
Amortissement des frais reportés	39 151	39 151
Coûts encourus sur projet de construction abandonné (note 8)	276 574	
Profit sur dispositions d'immobilisations	(84 088)	
Virement de Crédit reporté — participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations	(2 545 413)	(591 992)
Placement inclus dans les actifs nets autres qu'immobilisations acquis par donation	(55 000)	
	(139 546)	74 688
Fonds provenant des opérations	839 732	323 380
Produit des dispositions d'immobilisations	175 934	
Subvention du gouvernement du Québec pour l'acquisition d'immobilisations	671 248	610 000
Participation gouvernementale aux immobilisations acquises par donation — contrepartie	12 640 300	283 906
	14 327 214	1 217 286
Utilisation des fonds		
Acquisitions d'immobilisations dont \$292 752 (1976 \$283 906) à même les fonds de subventions des années antérieures	1 105 433	357 691
Immobilisations acquises par donation du gouvernement du Québec — contrepartie	12 640 300	283 906
	13 745 733	641 597
Augmentation du fonds de roulement	581 481	575 689
Fonds de roulement au début	1 160 990	585 301
Fonds de roulement à la fin	1 742 471	1 160 990

Les notes afférentes aux états financiers en font intégralement partie.

Notes complémentaires

1. Conventions comptables

Immobilisations — Une valeur basée sur le coût d'origine ou sur la valeur municipale ou déterminée à la suite d'une évaluation technique a été attribuée aux immobilisations acquises par donation. Les autres immobilisations sont inscrites au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode du taux constant sur le solde dégressif (bâtiments 10%, bateaux 15%, ameublement et équipement 20% et roulant 30%).

Crédit reporté — Participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations — La valeur attribuée aux biens acquis par donation ou à l'aide de subventions spécifiques est inscrite dans un compte Crédit reporté et virée à l'état des revenus et dépenses au fur et à mesure que les immobilisations en cause sont amorties.

Bénéfices d'emploi — Les bénéfices accumulés en fin d'exercice par les employés ne sont pas représentés aux états financiers.

Stocks — Les stocks sont inscrits au coût suivant la méthode de l'épuisement successif et ne comprennent que les stocks des restaurants.

Restaurants — Les frais d'opération des restaurants ne comprennent que les charges directes et aucune imputation n'est faite pour les frais administratifs.

2. Changement rétroactif dans la méthode de comptabilisation des immobilisations acquises par donation

La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations est maintenant portée à un compte Crédit reporté alors qu'auparavant elle était déduite du coût des immobilisations en cause. Ce changement a été appliqué rétroactivement à l'exercice terminé le 31 mars 1975 et les chiffres de 1976 donnés à titre de comparaison ont été modifiés pour tenir compte de ce changement. L'application de cette nouvelle convention comptable n'a eu aucun effet sur le résultat des opérations de l'exercice; ce changement a eu pour effet d'augmenter l'amortissement des immobilisations de \$2 177 093 (1976 \$591 992) et cette augmentation est compensée par un virement équivalent du compte Crédit reporté — participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations.

3. Placement

55 000 actions ordinaires de la Compagnie de gestion de Matane Inc. acquises par donation et inscrites au coût d'acquisition par la compagnie Traverse Matane-Godbout Limitée.

4. Immobilisations

Les immobilisations se composent des classes d'actif suivantes:

	1977			1976	
	Immobilisations		Amortissement accumulé	Net	Net
	Acquises par donation	Autres			
Terrains	\$ 63 794	\$ 18 145		\$ 81 939	\$ 80 422
Bateaux	18 441 763	265 403	\$ 4 978 105	13 729 061	2 467 307
Bâtiments	153 335	28 320	36 044	145 611	147 556
Ameublement et équipement	11 829	101 064	41 135	71 758	49 159
Quais	3 586 328		638 283	2 948 045	3 085 127
Roulant	447	6 850	3 082	4 215	2 975
	\$22 257 496	\$419 782	\$5 696 649	\$16 980 629	\$5 832 546

5. Frais reportés

Ce poste représente les frais encourus pour l'acquisition et la modification des quais de la traverse Québec-Lévis, antérieurement à la construction de quais permanents. Ils sont amortis par montants annuels égaux sur une période de vingt ans échéant en 1993.

6. Crédit reporté — Participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations

Ce poste est constitué comme suit:

	1977	1976
Solde au début de l'exercice	\$ 5 632 037	\$ 5 940 123
Participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations pour l'exercice	13 604 300	283 906
	19 236 337	6 224 029

	1977	1976
Virement à l'état des revenus et dépenses équivalent aux montants suivants:		
Amortissement des immobilisations	2,177,093	591,992
Coûts encourus sur projet de construction abandonné	276,574	
Dispositions d'immobilisations acquises par donation. Ces immobilisations ont été vendues \$174,934 et le profit de \$83,188 a été inscrit au poste Profit sur dispositions d'immobilisations	91,746	
	2,545,413	591,992
Solde à la fin de l'exercice	16,690,924	5,632,037
Ce solde se rapporte aux immobilisations suivantes:		
Terrains	\$ 63,794	\$ 62,177
Bateaux	13,544,358	2,352,333
Bâtiments	124,951	132,400
Ameublement et équipement	9,463	
Quais	2,948,045	3,085,127
Roulant	313	
	\$16,690,924	\$5,632,037

7. Capital-actions

En vertu des dispositions de la Loi de la Société, le ministre des Finances détient le capital-actions en circulation et le solde à souscrire au capital-actions autorisé non encore émis lui est réservé.

8. Coûts encourus sur projet de construction abandonné

Le contrat pour la construction de la gare fluviale de Québec a été résilié par suite du refus du ministère des Affaires culturelles d'accorder un permis de construire. Ce projet étant subventionné en entier par le gouvernement du Québec, les coûts encourus sont donc compensés par un virement du même montant du compte Crédit reporté — participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations.

9. Traverse Matane-Godbout Limitée

Les états financiers donnent effet aux deux transactions suivantes qui ont été autorisées le 13 juillet 1977 par le gouvernement du Québec:

- acquisition avec effet rétroactif au 1er avril 1976 de tous les actifs appartenant à la compagnie Traverse Matane-Godbout Limitée en considération de la prise en charge de toutes les dettes et du paiement de \$734 943 soit l'avoir net aux livres au 31 mars 1976;
- cession par le ministre des Finances à la Société pour la considération d'un dollar (\$) de toutes les actions émises et en cours de Traverse Matane-Godbout Limitée.

La valeur réelle de ces actions équivaut pour la Société à la valeur nette aux livres des actifs mentionnés ci-haut, soit \$734 943. Les procédures de liquidation, de distribution à l'actionnaire et d'abandon de charte seront effectuées ultérieurement; la Société a toutefois donné effet au 31 mars 1977 à la distribution de l'actif net de la compagnie en appliquant la dette d'acquisition de l'actif net aux livres de Traverse Matane-Godbout Limitée contre son placement dans cette dernière.

Les bénéfices résultant de la participation gouvernementale dans ces deux transactions ont été inscrits aux livres comme suit:

- à l'état des revenus et dépenses et des bénéfices non répartis

Actifs nets autres qu'immobilisations acquis par donation	\$316 142
---	-----------

- au bilan

Crédit reporté — Participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations	418 801
	\$734 943

10. Traverse de l'Île aux Coudres

Le ministère des Transports du Québec a confié à la Société l'opération du service de traversier entre St-Joseph-de-la-Rive et l'Île aux Coudres à partir du 1er octobre 1976.

11. Éventualité

La Société conteste le compte de taxes 1976/77 de la Communauté Urbaine de Québec au montant de \$44 867; la Société, étant une entreprise possédée entièrement par le gouvernement, est d'opinion que ce compte n'est pas justifié.



Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 546

Dépôt légal
4^e trimestre 1977
Bibliothèque nationale du Québec