

*Société*

*des traversiers  
du Québec*

Rapport annuel 1980-1981



CANQ  
TR  
STQ  
100  
1980-81

39509



## Société des traversiers du Québec

Siège social: 109, rue Dalhousie  
Québec, Québec  
G1K 4B9

Adresse postale: Case postale 36  
Station «B»  
Québec, Québec  
G1K 7A1

Dépôt légal  
3<sup>e</sup> trimestre 1981  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISBN: 2-550-01933-4

CANQ  
TR  
STQ  
100

1980-81

Dépôt



Monsieur Michel Clair  
Ministre des Transports  
Gouvernement du Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément aux exigences de l'article 19 de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q. 1978, c. S-14), j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel des activités de l'entreprise pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 1981.

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

Le président-directeur général,

Jacques Clermont

Québec, le 30 juin 1981



## Table des matières

---

Conseil d'administration et direction	5
Message du président-directeur général	7
Faits saillants de l'exercice	8
Les traverses exploitées par la S.T.Q.	10
Revue statistique	11
Rapport du vérificateur	15
États financiers	17
Bilan	18
Résultats et bénéfices non répartis	20
Évolution de la situation financière	21
Notes complémentaires	22



## Conseil d'administration:

### **Jacques Clermont**

Président-directeur général  
Société des traversiers du Québec

### **Jean-Yves Gagnon**

Président  
Office de la construction du Québec

### **Cyrille Jutras**

Vice-président des ressources humaines  
L'Industrielle compagnie d'assurance sur la vie

### **Ghislain Leblond**

Sous-ministre adjoint  
Ministère des Transports

## Direction:

Président-directeur général

### **Jacques Clermont**

Vice-président et secrétaire du Conseil

### **Cyrille Jutras**

Adjoint au président-directeur général

### **Marcel Latouche**

Directeur des opérations

### **Patrice St-Amant**

Architecture navale et projets

Charles Dugal

Entretien de la flotte

Jacques Lizotte

Ingénierie

Michel Paquet

Surintendant, Bas-Saint-Laurent

Gabriel Gourdeau

Surintendant, Saint-Laurent Central

Pierre Légaré

Directeur des services administratifs  
et financiers

### **Gaston Saucier**

Contrôle financier

Danielle Paradis

Approvisionnement

Jean-Guy Cloutier

Directeur du personnel et des  
relations de travail

### **Jules Lapierre**



## Message du président-directeur général

Depuis sa création il y a dix ans, la Société des traversiers du Québec a connu une croissance rapide. Parallèlement à l'augmentation du nombre de traverses qu'elle exploite, la qualité du service s'est considérablement améliorée. La fiabilité et le nombre de traversées se sont accrus sensiblement au cours des années.

Cette croissance s'est nécessairement traduite par une augmentation des frais d'exploitation. En cinq ans, la subvention versée par le gouvernement pour assurer le fonctionnement de la S.T.Q. est passée de 2 à 11,6 millions de dollars. Cela s'explique surtout par l'augmentation des dépenses (principalement la main-d'œuvre et le carburant) puisque les revenus furent relativement stables durant cette période. En effet, la tarification n'a pas été révisée depuis plusieurs années tandis qu'une grande partie des utilisateurs jouissent de la gratuité. L'augmentation marquée des dépenses d'exploitation de la S.T.Q. en 1980-1981 est attribuable principalement à la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine qui ne rapporte aucun revenu et dont le coût d'exploitation a totalisé plus de trois millions de dollars depuis sa prise en charge par la S.T.Q. le 13 juillet 1980 jusqu'au 31 mars 1981. Le pourcentage d'autofinancement de la S.T.Q. est passé de 44,6 à 31,8 entre 1979-1980 et 1980-1981, avant amortissement, et de 37,9 à 28,4 après amortissement.

Comme la flotte constitue le principal actif tangible de la S.T.Q., des efforts particuliers sont faits afin de la maintenir en bon état. Des projets sont à l'étude afin de la rajeunir et de réduire le coût d'utilisation des navires.

Les installations terrestres utilisées par la S.T.Q. ne répondent pas toutes aux attentes de la clientèle et gênent parfois le bon fonc-

tionnement des services. Des démarches ont été entreprises auprès des autorités gouvernementales afin de remédier à cette situation.

Les relations de travail constituent l'une des principales préoccupations de la direction de la S.T.Q. Aucun effort n'est ménagé dans le but de favoriser un climat de travail sain, afin de maintenir la qualité des services. À l'heure actuelle, les quelque 550 salariés de la S.T.Q. sont régis par douze conventions collectives qui n'échoient pas toutes à la même date.

Les modifications proposées l'an dernier à la loi qui régit la S.T.Q., afin d'en améliorer le fonctionnement, demeurent à l'étude.

Trois des membres du Conseil d'administration, dont le mandat était expiré, ont été remplacés en janvier 1981. Messieurs Marcel Latouche, Roland Vigneault et Pierre Michaud ont rendu de précieux services et je tiens à les remercier. En ce qui concerne monsieur Latouche, la S.T.Q. est fière de pouvoir continuer à compter sur lui. En effet, il occupe maintenant le poste d'adjoint au président-directeur général. Trois nouveaux membres ont été nommés par le gouvernement au cours de l'exercice. Il s'agit de messieurs Jean-Yves Gagnon, Ghislain Leblond et Jacques Clermont. Un poste d'administrateur est vacant.

Au nom des membres du Conseil, je tiens à remercier le personnel de la S.T.Q. des efforts soutenus qu'il a consentis durant l'exercice écoulé.

Le président-directeur général,



Jacques Clermont



## Faits saillants

---

### **Traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine**

Au cours de l'exercice écoulé, la Société des traversiers du Québec s'est portée acquéreur de la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine qui était jusqu'alors exploitée par l'entreprise privée. Le service à cet endroit est offert gratuitement à la population. Il est considéré comme faisant partie intégrante de la route 138 et permet de franchir la rivière Saguenay en une dizaine de minutes. Les départs sont fréquents des deux côtés de la rive, le jour et la nuit.

Afin d'améliorer le service à la clientèle, y compris les nombreuses entreprises de camionnage, deux traversiers jumeaux fraîchement sortis des chantiers navals de Marine Industrie Limitée ont été mis en activité à cet endroit. Chacun d'entre eux a une capacité équivalant à soixante automobiles et peut recevoir jusqu'à quatre cents passagers.

De nouveaux débarcadères sont en construction de chaque côté de la rive, ce qui facilitera l'accostage des navires et accélérera l'embarquement et le débarquement des véhicules.

### **Relations de travail**

Cinq conventions collectives ont été renouvelées et des contrats de travail individuels ont été signés avec les capitaines de l'île aux Coudres. Les relations ont été bonnes durant l'année et il n'y eut aucun arrêt de travail. Des négociations pour le renouvellement d'importantes conventions collectives sont prévues au cours de l'exercice 1981-1982.

### **La flotte**

La flotte est composée de douze navires dont l'âge et la capacité varient considérablement de l'un à l'autre. Avec la venue du N.M. Jos-Deschênes et du N.M. Armand-Imbeau à Tadoussac, et par suite de la vente du N.M. La Marjolaine, la S.T.Q. dispose d'une flotte qui répond adéquatement aux besoins des utilisateurs.

Afin de satisfaire aux exigences de la Garde côtière canadienne et en vue de prévenir les pannes, les navires de la S.T.Q. sont envoyés régulièrement en cale sèche pour inspection et réparation. Une attention particulière est apportée à leur entretien dans le but de maximiser leur rendement et de réduire les frais d'utilisation.

### **Les infrastructures**

La S.T.Q. utilise des quais et des gares dont la plupart appartiennent au ministère des Transports du Québec et au gouvernement du Canada qui se chargent de leur entretien. Le programme de modernisation entrepris il y a quelques années s'est poursuivi durant l'exercice écoulé.

En raison des dommages causés par l'eau salée au débarcadère de Baie-Comeau, le service a été perturbé à cet endroit entre le 6 juin 1980 et le 13 mars 1981. Toutefois, la S.T.Q. a pu utiliser la rampe voisine appartenant à SOPOR, ce qui a réduit les inconvénients.

Les travaux préliminaires à la construction d'une gare intermodale à Lévis sont très avancés et la S.T.Q. collabore étroitement avec le maître d'œuvre de l'ouvrage, Via Rail. On prévoit que les clients du service de traversier Québec/Lévis pourront utiliser la nouvelle gare en 1982.



### **Les traversées effectuées**

Le nombre de traversées effectuées au cours de l'exercice s'est rapproché sensiblement de ce qui était prévu aux horaires, comme l'indique le tableau I. Le lien entre Sorel et Saint-Ignace-de-Loyola a été perturbé pendant 16 jours en janvier 1981 à cause d'un embâcle particulièrement sévère et de défauts mécaniques subies par le traversier. Ailleurs, les traversées qui ont été manquées l'ont été principalement à cause des conditions climatiques.

Afin de répondre à la demande accrue durant l'été 1980, un deuxième traversier a été mis en service à Matane, à Sorel ainsi qu'à l'île aux Coudres. Cette mesure n'a toutefois pu empêcher l'engorgement à certains jours; elle a quand même permis d'alléger le problème durant cette période particulièrement active. Soulignons que cet engorgement survient aux heures de pointe ainsi que durant la saison estivale et qu'il n'affecte que les véhicules, puisque les places réservées aux piétons sont amplement suffisantes. À Matane, le système de réservation a continué à donner d'excellents résultats.

### **Conseil d'administration et direction**

Au cours de l'exercice écoulé, le Conseil d'administration s'est réuni neuf fois.

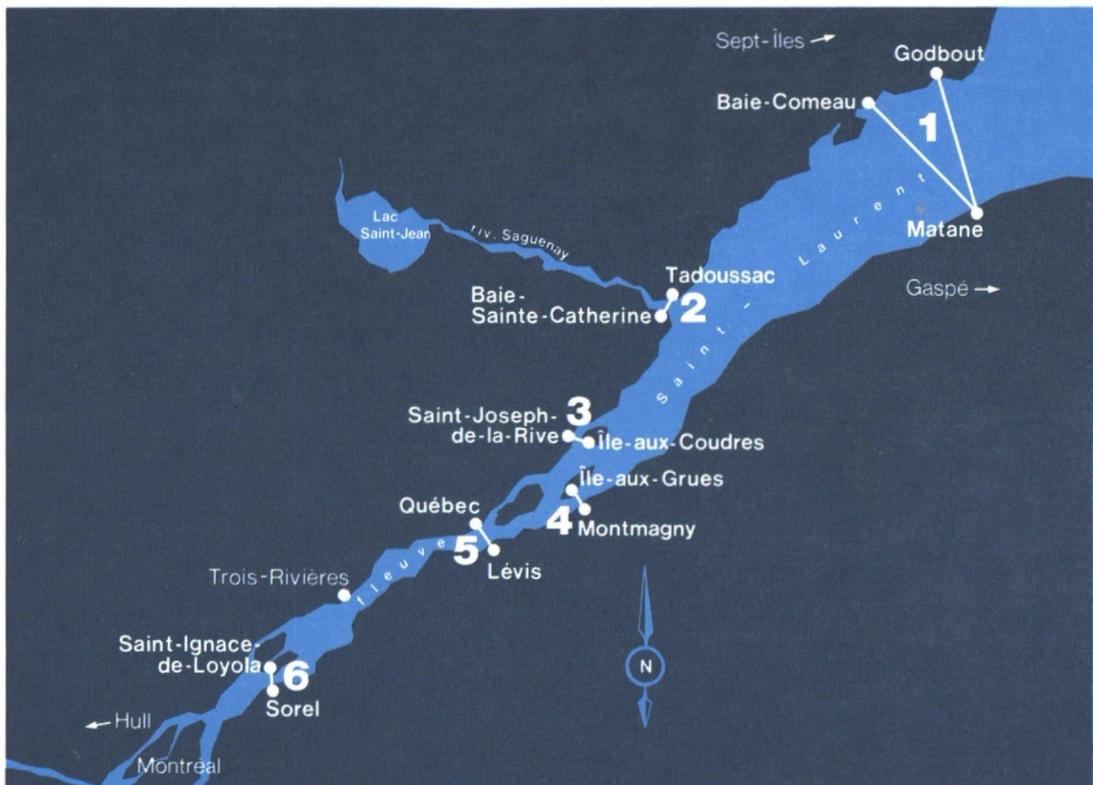
En février 1981, monsieur Jacques Clermont est entré en fonctions comme président-directeur général de la S.T.Q., en remplacement de monsieur Marcel Latouche dont le mandat était expiré.



## Les traverses exploitées par la Société des traversiers du Québec (la distance et la durée sont approximatives)

	Distance en kilomètres	Durée
1. Matane/Baie-Comeau/Godbout		
Matane/Baie-Comeau	55	2 h 30 min
Matane/Godbout	45	2 h 15 min
2. Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine	2	10 min
3. Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive	2	15 min
4. Île aux Grues/Montmagny*	8	30 min
5. Québec/Lévis	1,5	10 min
6. Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola	1,5	10 min

\* Depuis avril 1981, cette traverse est exploitée pour le compte de  
la S.T.Q. par Navigation Lavoie inc.





## Revue statistique

Tableau I — Les traversées en 1980-1981<sup>(1)</sup>

	Matane/ Baie- Comeau/ Godbout	Île aux C./ Saint-Joseph	Québec/ Lévis	Sorel/ Saint-Ignace	TOTAL
Prévues	1 962	11 013	29 814	18 388	<b>61 177</b>
Effectuées <sup>(2)</sup>	2 038	10 949	29 364	17 178	<b>59 529</b>
Manquées	40	112	522	1 214	<b>1 888</b>
Supplémentaires	116	48	72	4	<b>240</b>
% de réussite <sup>(3)</sup>	98	99	98,2	93,4	<b>96,9</b>
<b>Distance parcourue (en km, approx.)</b>	<b>95 000</b>	<b>22 000</b>	<b>44 000</b>	<b>26 000</b>	<b>187 000</b>
<b>Traversées manquées (causes)</b>					
Conditions climatiques	8	40	170	636	<b>854</b>
Pannes et cales sèches	—	50	307	572	<b>929</b>
Diverses	32	22	45	6	<b>105</b>
<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>112</b>	<b>522</b>	<b>1 214</b>	<b>1 888</b>

(1) Les données ne sont pas disponibles en ce qui concerne la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine. Quant à la traverse île aux Grues/Montmagny, la S.T.Q. en assume la responsabilité depuis avril 1981 seulement.

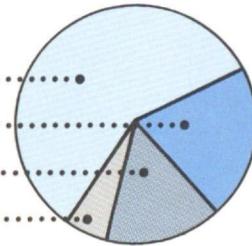
(2) Y compris les traversées supplémentaires.

(3) Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

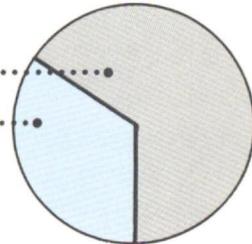


Tableau II – Résultats financiers des services de traverses en 1980-1981

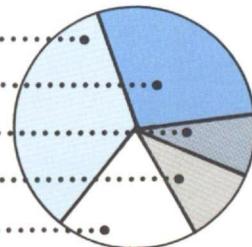
Revenus	En \$	en %
	2 960 199	58,6
	1 055 274	20,9
	772 571	15,3
	266 433	5,2
<b>5 054 477</b>	<b>100</b>	



	3 298 529	65,3
	1 755 948	34,7
<b>5 054 477</b>	<b>100</b>	



Dépenses	En \$	%
	6 168 835	35,3
	4 966 603	28,4
	1 393 443	7,9
	1 832 005	10,5
	3 133 530	17,9
<b>17 494 416</b>	<b>100</b>	



	7 811 099	44,7
	2 632 040	15,0
	1 570 925	9,0
	1 720 106	9,8
	3 760 246	21,5
<b>17 494 416</b>	<b>100</b>	

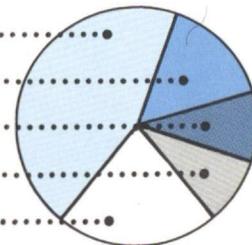
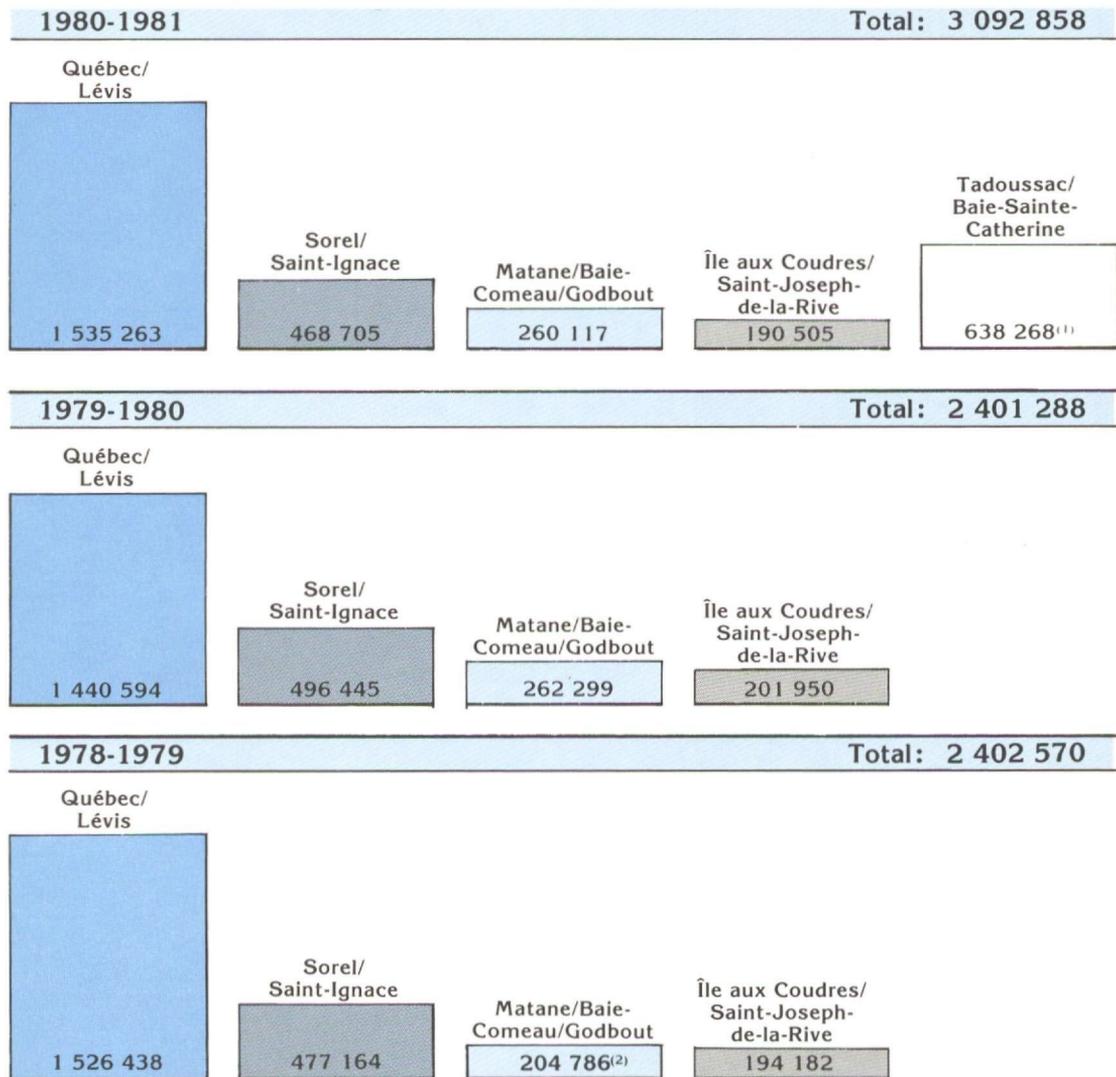




Tableau III – Nombre de passagers transportés

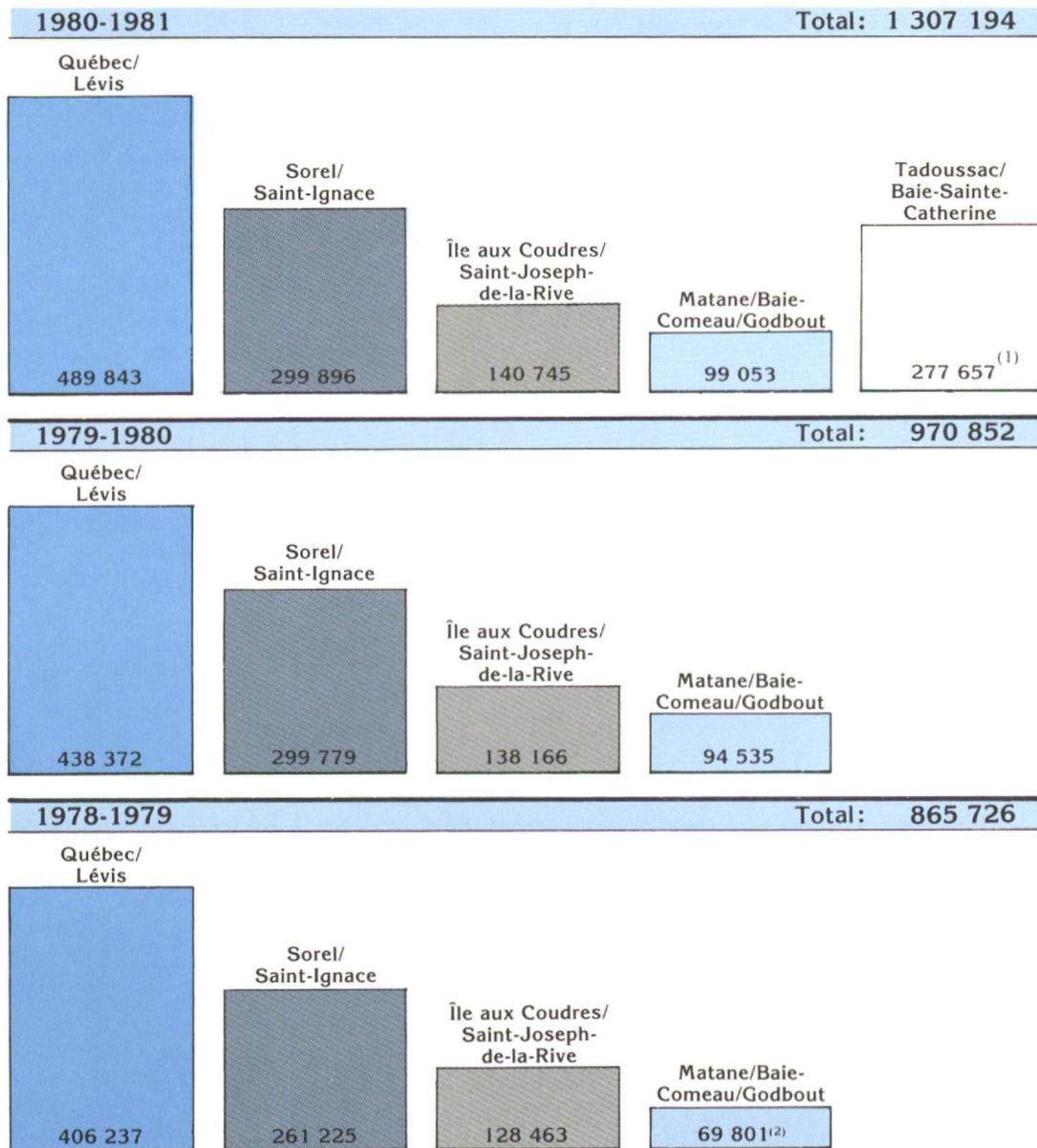


(1) À partir du 13 juillet 1980.

(2) Grève de 5 mois.



Tableau IV – Nombre de véhicules transportés



(1) À partir du 13 juillet 1980.

(2) Grève de 5 mois.



Rapport  
du  
vérificateur  
général

États financiers  
de l'exercice terminé  
le 31 mars 1981



## Rapport du vérificateur

---

J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 1981 ainsi que l'état des résultats et des bénéfices non répartis et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 mars 1981 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date, selon les principes comptables généralement reconnus appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Gérard Larose, c.a.,  
Vérificateur général.

Québec, le 8 juin 1981.



## Bilan au 31 mars 1981

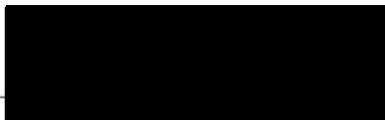
---

### ACTIF

	1981 \$	1980 \$
<b>À COURT TERME</b>		
Encaisse	1 069 664	1 169 450
Débiteurs et intérêts courus	103 772	98 761
Subventions à recevoir — gouvernement du Québec (note 11)	744 331	
Stock	36 307	43 876
Frais payés d'avance	167 456	100 166
	<b>2 121 530</b>	<b>1 412 253</b>
<b>PLACEMENT (note 3)</b>	55 000	55 000
<b>IMMOBILISATIONS (note 4)</b>	13 087 901	22 178 111
<b>FRAIS REPORTÉS (note 5)</b>	469 817	508 968
	<b>15 734 248</b>	<b>24 154 332</b>

Les notes afférentes aux états financiers  
en font partie intégrante.

Pour le conseil d'administration



(Jacques Clermont), administrateur



(Cyrille Jutras), administrateur



## PASSIF

	1981 \$	1980 \$
<b>À COURT TERME</b>		
Comptes-fournisseurs et frais courus	1 296 625	723 964
Solde non dépensé de subventions du gouvernement du Québec pour l'acquisition d'immobilisations		116 255
Dette à long terme (note 6)	1 400 000	8 892 000
Crédit reporté (note 7)	11 205 116	12 710 657
	<b>13 901 741</b>	<b>22 442 876</b>
<b>AVOIR DE L'ACTIONNAIRE</b>		
<b>Capital-actions</b>		
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	332 507	211 456
	<b>1 832 507</b>	<b>1 711 456</b>
	<b>15 734 248</b>	<b>24 154 332</b>



## Résultats et bénéfices non répartis de l'exercice terminé le 31 mars 1981

	1981 \$	1980 \$
<b>Revenus</b>		
Transport des véhicules	3 298 529	3 142 195
Transport des piétons	1 755 948	1 768 942
	<b>5 054 477</b>	<b>4 911 137</b>
<b>Dépenses</b>		
Frais d'exploitation	14 102 222	9 794 560
Frais généraux et d'administration	1 929 332	1 415 006
Frais financiers (note 8)	26 909	(93 680)
Perte d'opération des bars	3 859	37 674
Amortissement des immobilisations	1 870 420	1 931 214
Amortissement des frais reportés (note 5)	39 151	39 151
	<b>17 971 893</b>	<b>13 123 925</b>
	<b>12 917 416</b>	<b>8 212 788</b>
<b>Autres revenus (note 9)</b>	<b>57 498</b>	<b>61 269</b>
<b>Perte avant participation du gouvernement du Québec et poste extraordinaire</b>	<b>12 859 918</b>	<b>8 151 519</b>
Participation du gouvernement du Québec (note 11)	13 274 837	7 854 241
<b>Bénéfice (perte) avant poste extraordinaire</b>	<b>414 919</b>	<b>(297 278)</b>
Différence entre le prix d'achat et la valeur nette des actifs acquis de la Compagnie de Navigation Charlevoix-Saguenay Limitée (note 10)	293 868	
<b>Bénéfice net (perte nette) de l'exercice</b>	<b>121 051</b>	<b>(297 278)</b>
<b>Bénéfices non répartis au début</b>	<b>211 456</b>	<b>508 734</b>
<b>Bénéfices non répartis à la fin</b>	<b>332 507</b>	<b>211 456</b>

Les notes afférentes aux états financiers  
en font partie intégrante.



## Évolution de la situation financière de l'exercice terminé le 31 mars 1981

	1981 \$	1980 \$
<b>PROVENANCE DES FONDS</b>		
Bénéfice (perte) avant poste extraordinaire	414 919	(297 278)
Éléments n'affectant pas les fonds		
Amortissement des immobilisations	1 870 420	1 931 214
Amortissement des frais reportés	39 151	39 151
Perte sur dispositions d'immobilisations	2 746	1 177
Virement de crédit reporté	(1 630 506)	(1 854 241)
Fonds provenant des (affectés aux) opérations	696 730	(179 977)
Subventions du gouvernement du Québec pour l'acquisition d'immobilisations	8 710	125 000
Produit de dispositions d'immobilisations	10 077 260	5 753
Emprunts à long terme	2 508 000	7 937 000
	<b>13 290 700</b>	<b>7 887 776</b>
<b>UTILISATION DES FONDS</b>		
Acquisition d'immobilisations	2 860 216	8 184 639
Remboursement d'emprunts à long terme	10 000 000	
Différence entre le prix d'achat et la valeur nette des actifs acquis (note 10)	293 868	
	<b>13 154 084</b>	<b>8 184 639</b>
<b>Augmentation (diminution) du fonds   de roulement</b>	<b>136 616</b>	<b>(296 863)</b>
<b>Fonds de roulement au début</b>	<b>688 289</b>	<b>985 152</b>
<b>Fonds de roulement à la fin</b>	<b>824 905</b>	<b>688 289</b>

Les notes afférentes aux états financiers  
en font partie intégrante.



## Notes complémentaires

---

### 1. Constitution et objet

---

La Société des traversiers du Québec est une compagnie à fonds social constituée par loi spéciale dont les actions font partie du domaine public du Québec et sont réservées au ministre des Finances. La Société a pour objet notamment de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés dans le Québec.

### 2. Conventions comptables

---

Les états financiers de la Société ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus et dans les limites raisonnables de l'importance relative.

#### Stock

Le stock est évalué au moindre du coût et de la valeur nette de réalisation.

#### 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 (quais 5%, bâtiments 10%, navires 15%, ameublement et équipement 20%, 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 au compte crédit reporté et virée à l'état des résultats au fur et à mesure que les immobilisations en cause sont amorties.

### 3. Placement

---

Ce placement a été cédé à titre gratuit par le gouvernement du Québec à la Société et représente le coût d'origine de 55 000 actions ordinaires classe « A » des 767 500 actions émises par la Compagnie de gestion de Matane Inc.



#### 4. Immobilisations

	1981				1980
	Immobilisations			Net	Net
	Acquises par donation	Autres	Amortissement accumulé		
\$	\$	\$	\$	\$	
Terrains	64 794	18 145		82 939	82 939
Quais	3 771 913	73 429	1 216 713	2 628 629	2 766 978
Bâtiments	905 427	197 783	248 135	855 075	830 205
Navires	19 772 071	1 922 110	12 307 438	9 386 743	9 516 813
Navires en construction					8 891 913
Ameublement et équipement	24 916	229 257	129 237	124 936	83 264
Roulant		24 586	15 007	9 579	5 999
	<b>24 539 121</b>	<b>2 465 310</b>	<b>13 916 530</b>	<b>13 087 901</b>	<b>22 178 111</b>

Installations portuaires — Les gares et quais de Matane et Godbout appartenant au gouvernement du Québec sont mis gratuitement à la disposition de la Société.

#### 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. Dette à long terme

L'emprunt à long terme de 1,4 \$ million au 31 mars 1981 représente le financement temporaire obtenu pour l'acquisition des actions de la Compagnie de Navigation Charlevoix-Saguenay Limitée. Cet emprunt à demande porte intérêt à un taux annuel variable basé sur le coût des fonds à l'institution bancaire partie au prêt majoré d'un écart, mais en aucun cas le taux des intérêts à payer sur une base mensuelle ne devra être supérieur au taux préférentiel d'une banque désignée à la convention.

L'emprunt doit être converti en un emprunt à long terme pour une durée n'excédant pas quinze ans, à un taux d'intérêt annuel ne devant pas excéder le taux préférentiel de l'une ou l'autre des principales banques à charte canadiennes majoré de 1%.



## 7. Crédit reporté

Participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations:

	1981 \$	1980 \$
Solde au début de l'exercice	12 710 657	14 481 778
Participation de l'exercice	124 965	83 120
	<b>12 835 622</b>	<b>14 564 898</b>

Virement à l'état des résultats équivalant  
aux montants suivants:

Amortissement des immobilisations	1 603 639	1 854 241
Disposition d'immobilisations acquises par donation	26 867	
	<b>1 630 506</b>	<b>1 854 241</b>

**Solde à la fin de l'exercice** **11 205 116** **12 710 657**

Ce solde se rapporte aux immobilisations suivantes:

Terrains	64 794	64 794
Quais	2 562 359	2 697 220
Bâtiments	701 807	659 907
Navires	7 864 024	9 278 659
Ameublement et équipement	12 132	10 077
	<b>11 205 116</b>	<b>12 710 657</b>

## 8. Frais financiers

	1981 \$	1980 \$
Intérêts sur emprunts à long terme	193 849	
Intérêts sur dépôts bancaires	(166 940)	(178 680)
Intérêts sur retenue de garantie		85 000
	<b>26 909</b>	<b>(93 680)</b>

## 9. Autres revenus

	1981 \$	1980 \$
Stationnement et divers	26 108	37 367
Machines distributrices	34 136	
Perte sur dispositions d'immobilisations	(2 746)	(1 177)
Recouvrement d'impôts sur le revenu		25 079
	<b>57 498</b>	<b>61 269</b>



## 10. La Compagnie de Navigation Charlevoix-Saguenay Limitée

Les états financiers de l'exercice 1981 donnent effet aux transactions suivantes découlant de l'acquisition de la Compagnie de Navigation Charlevoix-Saguenay Limitée :

- prise en charge par la Société le 13 juillet 1980 de tous les actifs et des opérations de la Compagnie selon les dispositions d'une offre d'achat acceptée le 8 juillet 1980;
- acquisition par la Société le 9 septembre 1980 de la totalité des actions émises et en cours du capital-actions de la Compagnie de Navigation Charlevoix-Saguenay Limitée pour le prix de 1 400 000 \$ conformément à l'offre d'achat précitée;
- acquisition le 1<sup>er</sup> octobre 1980, avec effet rétroactif au 13 juillet 1980, de tous les actifs de la Compagnie pour le prix de 1 400 000 \$;
- les procédures d'abandon de charte étant en cours, la Société a donné effet au 31 mars 1981 à la distribution de l'actif net de la Compagnie de Navigation Charlevoix-Saguenay Limitée à son seul actionnaire, la Société des traversiers du Québec, en appliquant la dette résultant de l'acquisition des actifs de la Compagnie contre son placement dans cette dernière.

Au 13 juillet 1980, la valeur des actifs acquis se répartissait comme suit :

	\$
Fonds de roulement	6 737
Immobilisations	1 099 395
Différence entre le prix d'achat et la valeur nette des actifs acquis	293 868
	<b>1 400 000</b>

## 11. Participation du gouvernement du Québec

	1981 \$	1980 \$
Subventions d'opération :		
Encaissées	10 900 000	6 000 000
À recevoir	744 331	
	11 644 331	6 000 000
Virement de crédit reporté (note 7)	1 630 506	1 854 241
	<b>13 274 837</b>	<b>7 854 241</b>

Le 18 mars 1981, le gouvernement du Québec a autorisé le ministère des Transports à verser à la Société une subvention de 3 \$ millions relativement au déficit anticipé de l'exercice se terminant le 31 mars 1982. Cette subvention a été reçue par la Société le 27 avril 1981 et elle sera créditée aux résultats de l'exercice 1981-1982.



## 12. Location de navires

La Société a vendu à des institutions financières transigeant dans les opérations de crédit-bail, les navires Armand Imbeau et Jos Deschênes et immédiatement après ces ventes, les a loués de ces mêmes institutions. Le produit des dispositions a servi à rembourser l'emprunt à long terme contracté pour le financement de la construction de ces navires.

Les principales modalités de ces locations sont les suivantes :

### Navire Armand Imbeau

- La période minimum du bail est de quinze ans et se termine le 10 avril 1995. Cette période peut être prolongée de cinq ans si la Société décide d'exercer l'option prévue à cet effet;
- Le loyer de base est de trente versements semestriels de 329 092 \$ plus ou moins un ajustement selon que la moyenne arithmétique des taux préférentiels de base de trois banques données est supérieure ou inférieure à 15,75%;
- La Société peut exercer une option d'achat de ce navire le 10 avril 1995 au prix de 850 680 \$ ou le 10 avril 2000 au prix de 400 320 \$ s'il y a prolongation du bail.

### Navire Jos Deschênes

- la période minimum du bail est de dix ans et se termine le 9 juillet 1990. Cette période peut être prolongée de six ans si la Société décide d'exercer l'option prévue à cet effet;
- Le loyer semestriel a été fixé à 313 638 \$;
- La Société peut exercer une option d'achat de ce navire le 10 juillet 1990 au prix de 2 998 800 \$ ou le 10 juillet 1995 au prix de 849 660 \$ s'il y a prolongation du bail.

Le total des paiements minimum futurs exigibles en vertu des contrats de location est de 6 272 760 \$ pour le navire Jos Deschênes et il est estimé à 10 000 000 \$ pour le navire Armand Imbeau.

Les loyers imputés aux résultats de l'exercice sont :

	\$
Navire Armand Imbeau	636 331
Navire Jos Deschênes	627 277
	<b>1 263 608</b>

## 13. Bénéfices d'emploi

Les bénéfices d'emploi accumulés en fin d'exercice par les employés et non représentés aux états financiers sont estimés à 174 000 \$.

## 14. Éventualités

La Société conteste les comptes de taxes foncières de la Communauté Urbaine de Québec pour les années 1976 à 1979 inclusivement totalisant 174 739 \$ au 31 mars 1981. La Société, entreprise possédée entièrement par le gouvernement du Québec, est d'opinion que ces comptes ne sont pas justifiés pour cette période. Le règlement de ce litige sera inscrit aux résultats dans l'exercice où il sera connu.

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 542