

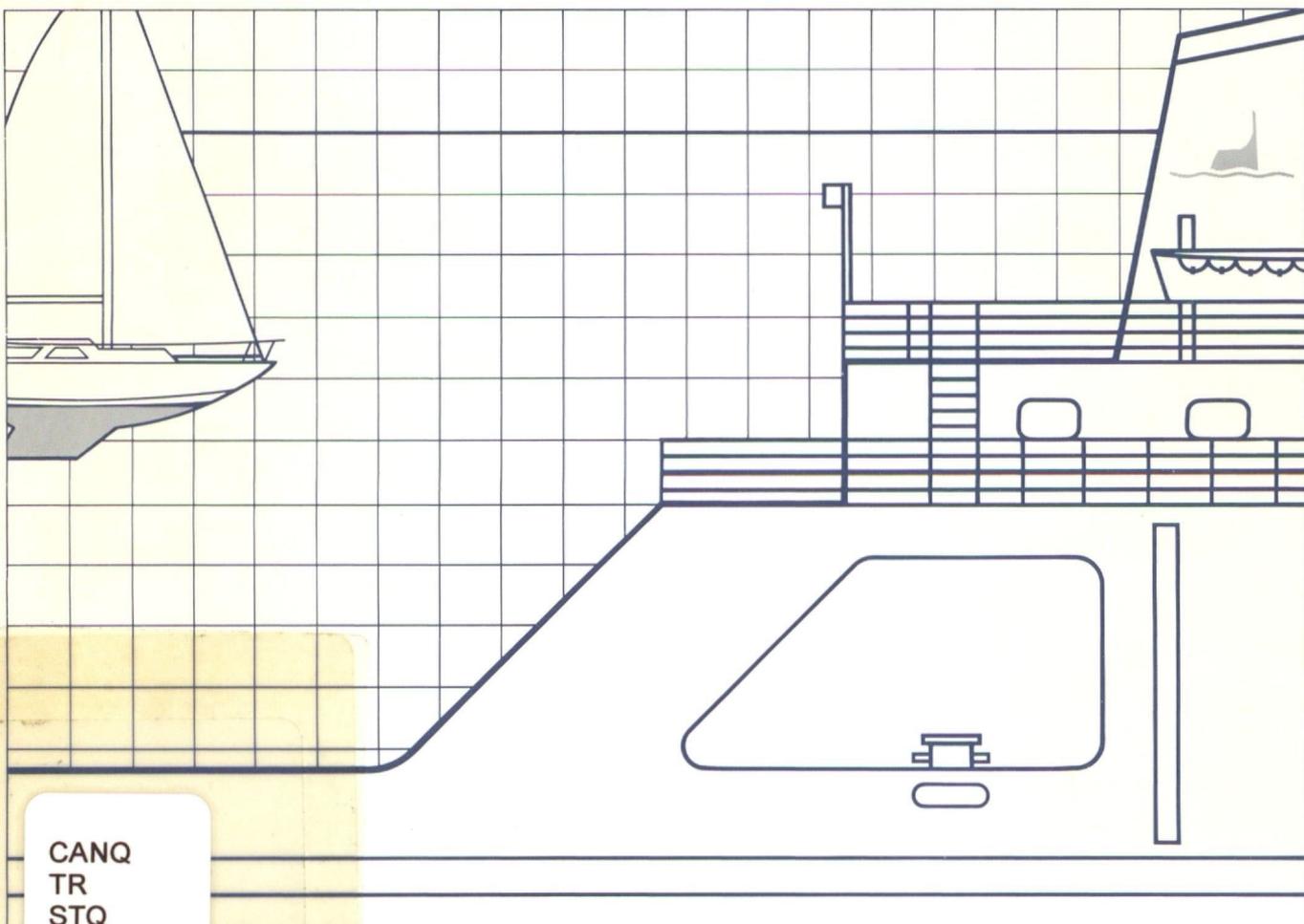


Société
des traversiers
du Québec

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
PLACE HAUTE-VILLE, 24^e ÉTAGE
700 EST, BOUL. ST-CYRILLE
QUÉBEC, QUÉBEC, G1R 5H1

RAPPORT

D' · A · C · T · I · V · I · T · É



CANQ
TR
STQ
100
1983/84

1983
—
1984

157058



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
2e trimestre 1984
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN: 2-550-11240-7
ISSN: 0823-9126

CANQ
TR
STQ
100
1983-84

Dépôt



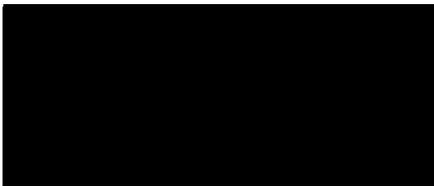
Monsieur Richard Guay
Président de l'Assemblée nationale
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activité de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 1984.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,



Jacques Léonard

Québec, le 21 juin 1984



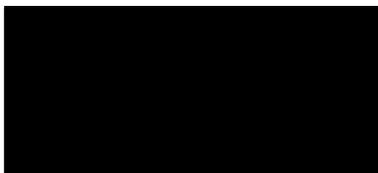
Monsieur Jacques Léonard
Ministre des Transports
Gouvernement du Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément aux exigences de l'article 19 de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q., c. S-14), j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport d'activité de l'entreprise pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 1984.

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

Le président-directeur général,



Jacques Clermont

Québec, le 20 juin 1984



TABLE DES MATIÈRES

Définition et rôle de la STQ.	6
Conseil d'administration et direction.	7
Message du président-directeur général.	9
Faits saillants.	11
Les traverses exploitées par la STQ.	15
Revue statistique.	16
États financiers	
Rapport du vérificateur.	23
Revenus et dépenses et excédent.	24
Évolution de la situation financière.	25
Bilan.	26
Notes complémentaires.	28

DÉFINITION ET RÔLE DE LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

La Société des traversiers du Québec (STQ) est une compagnie à fonds social constituée par une loi spéciale de l'Assemblée nationale le 4 juin 1971. Son capital-actions fait partie du domaine public et il est détenu par le ministre des Finances. L'autorité tutélaire est exercée par le ministre des Transports.

La STQ a pour objectif principal de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés au Québec.

Créée à l'origine pour assurer la liaison entre les villes de Québec et Lévis, la STQ s'est développée rapidement au cours des années et elle exploite maintenant six traverses.



CONSEIL D'ADMINISTRATION :

Jacques Clermont

Président-directeur général
Société des traversiers du Québec

Clément Fleury

Travailleur
Les Chantiers Davie Ltée

Marcel Fradette, ing.

Président
La Cie de construction M.F.M. Ltée

Jean-Yves Gagnon

Président
Société immobilière du Québec

Ghislain Leblond

Président
Société québécoise des transports

DIRECTION :

Président-directeur général

Jacques Clermont

Vice-président aux affaires
juridiques et Secrétaire

Jocelyn Fortier

Vice-président à l'exploitation

Patrice Saint-Amant

Vice-présidente à
l'administration et aux finances

Danielle Paradis

Vice-président aux
ressources humaines

Jules Lapierre



MESSAGE DU PRÉSIDENT- DIRECTEUR GÉNÉRAL

La perte d'exploitation encourue durant le dernier exercice financier, abstraction faite de la contribution du gouvernement du Québec, s'est accrue d'un pourcentage légèrement supérieur au taux d'inflation. Quant à la marge d'autofinancement, elle a à peine bougé pour se situer à 34%.

Comme une forte partie des usagers n'ont rien à déboursier pour prendre les traversiers, il s'ensuit qu'un service public comme celui qui est offert par la STQ ne saurait être financièrement rentable. Il répond par ailleurs aux besoins cruciaux de la population et favorise l'activité économique.

La fiabilité et la sécurité des navires demeurent les points forts de la STQ. Ainsi, malgré certains ennuis survenus à la traverse Québec/Lévis au cours du dernier exercice, moins de 3% des traversées prévues aux horaires n'ont pu être effectuées. Par ailleurs, aucun passager n'a subi d'accident. Si l'on tient compte, notamment, des contraintes imposées par la navigation dans les glaces, il s'agit là d'une performance remarquable.

Le nombre de personnes et de véhicules transportés fut à peu près stable au cours de l'exercice écoulé, dans l'ensemble du réseau, sauf entre Québec et Lévis, pour des raisons exceptionnelles. Partout, les navires ont suffi à la tâche, bien qu'il se soit produit des engorgements à la traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout durant la saison estivale. Les horaires n'ont pas subi de changements significatifs et la fréquence des traversées tenait compte à la fois des besoins légitimes des usagers ainsi que de la nécessité de contenir les coûts.

La flotte de navires a continué à faire l'objet d'une attention particulière. Des sommes considérables ont été engagées pour la maintenir en bon état et tout fut mis en oeuvre afin d'en obtenir le meilleur rendement. La construction prochaine de deux nouveaux traversiers permettra d'offrir à la clientèle un service encore meilleur.

Des sommes importantes ont été investies ces dernières années dans l'amélioration des installations terrestres et portuaires. D'autres travaux devront être effectués à certaines traverses afin de faciliter l'embarquement et le débarquement des véhicules et de renforcer les contrôles.

Les relations de travail demeurent une préoccupation continue et aucun effort n'a été ménagé, au cours de la dernière année, pour favoriser un climat sain. Dans l'ensemble, le rendement des salariés a été satisfaisant.

L'avenir de la STQ demeure conditionné par les besoins des usagers et les ressources financières dont elle peut disposer. Le développement rapide des premières années a cédé la place à la consolidation et à la rationalisation. Des efforts doivent maintenant être faits pour mieux faire connaître la STQ. Le rôle qu'elle sera



appelée à jouer dans le cadre des festivités entourant le 450^e anniversaire de la venue de Jacques Cartier, à l'été 1984, devrait la mettre plus en évidence.

Les membres du conseil d'administration ont continué à prodiguer leurs précieux conseils et je les remercie de leur appui. En leur nom et en mon nom, j'aimerais également remercier le personnel pour les services rendus. Sans son dévouement et sa loyauté, il n'aurait pas été possible de répondre aux attentes de la population.

Le président-directeur général,



JACQUES CLERMONT



FAITS SAILLANTS

Les résultats financiers

Au cours de l'exercice 1983-1984, les dépenses se sont accrues de 6,3% par rapport à l'exercice antérieur, tandis que les revenus ont progressé de 5,5%. La perte, avant la subvention du gouvernement du Québec, est passée de 14 820 409\$ à 15 803 236\$, soit une hausse de 6,6%.

Pour bien comprendre ces résultats, il ne faut pas perdre de vue que la majorité des passagers, ainsi qu'une bonne partie des véhicules, sont transportés gratuitement. En fait, durant l'exercice écoulé, près de 70% des passagers et 38% des véhicules ont pu embarquer sans droits de péage.

Les traverses exploitées par la STQ font partie intégrante du réseau routier. Il en coûte beaucoup moins cher à l'État de subventionner ce service public que de construire des ponts aux endroits où il pourrait être possible de le faire.

La tarification

Pour faire face à l'augmentation continue des dépenses, la STQ procède à la révision de ses tarifs une fois l'an. L'objectif visé est de limiter la hausse des tarifs à un pourcentage à peu près équivalent au taux d'inflation. Ainsi, les hausses approuvées par la Commission des transports du Québec furent de l'ordre de 8% en 1983 et d'environ 6% en 1984.

Deux types de laissez-passer sont offerts à la population. Ainsi, tout voyageur qui réside au Québec et qui désire utiliser le traversier entre Québec et Lévis ou entre Sorel et Saint-Ignace-de-Loyola, peut s'en procurer un, renouvelable à chaque année, à un coût symbolique de 5\$. Les résidents de l'Île aux Coudres et de l'Île aux Grues peuvent, quant à eux, monter gratuitement à bord du traversier avec leurs véhicules en se procurant un laissez-passer au même prix.

À la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine, la gratuité est totale pour tous.

Dans ces conditions, les revenus additionnels engendrés par la révision périodique de la grille tarifaire demeurent bien insuffisants pour couvrir l'ensemble des frais d'exploitation. Ils permettent néanmoins de maintenir la marge d'autofinancement.

L'achalandage

On trouvera, aux tableaux 1 et 2, des données comparatives quant au nombre de personnes et de véhicules transportés au cours des quatre dernières années. Alors que le nombre de passagers demeurait à peu près stable pendant le dernier exercice et s'établissait à 3 838 000, le nombre de véhicules diminuait d'environ 8% pour passer à 1 190 000.



La chute du nombre de véhicules transportés durant la dernière année est attribuable entièrement aux difficultés éprouvées à la traverse Québec/Lévis.

Dans l'ensemble du réseau, l'achalandage devrait demeurer stable durant les prochaines années, à moins d'une reprise de l'activité économique sur la Côte-Nord.

Les traversées effectuées

Le tableau 3 indique le nombre de traversées effectuées par rapport à ce qui était prévu aux horaires. Globalement, les chiffres démontrent que moins de 3% des traversées ont dû être annulées pour diverses causes. Même si ce pourcentage demeure peu élevé, il se compare désavantageusement aux données des années antérieures.

C'est à la traverse Québec/Lévis que le service a été le plus perturbé durant l'exercice, puisque 7% des traversées prévues n'ont pu être effectuées. Il s'agit là d'une situation déplorable qui n'est pas appelée à se répéter. Trois facteurs expliquent les inconvénients que les usagers de cette traverse ont dû subir :

- d'importants travaux ont été effectués aux installations terrestres et maritimes de chaque côté de la rive;
- une défaillance mécanique majeure a entraîné le retrait de l'un des deux navires pendant plusieurs semaines;
- l'hiver a été particulièrement dur et les conditions de navigation dans les glaces furent pénibles en mars 1984.

Malgré ces contretemps, le nombre total de traversées a peu varié, dans l'ensemble, comparativement à l'année précédente.

La flotte

La flotte de la STQ est composée de onze navires. L'un de ceux-ci, le N.M. Sieur d'Amours, n'était pas utilisé depuis quelques années et il a été affrété à une entreprise qui s'est engagée à l'acheter. Il sera mis en service prochainement entre Blanc-Sablon (Québec) et Sainte-Barbe (Terre-Neuve).

Durant l'inspection en cale sèche du N.M. Camille-Marcoux, à l'automne 1983, le service a pu être maintenu entre Matane, Baie-Comeau et Godbout, grâce à la collaboration de CN Marine dont l'un des navires, le N.M. Marine Évangéline, fut affrété.

Un important programme de modernisation de la flotte est en voie de réalisation. Des appels d'offres ont été lancés auprès des chantiers maritimes québécois, en mars 1984, pour la construction de deux nouveaux traversiers. L'un deux est destiné à l'Île aux Coudres et l'autre, à Sorel. Les coûts de réalisation de ce projet s'élèvent à plus de 28 millions de dollars et les travaux devraient être terminés en juin 1985.

NOV 16 1984

TRANSPORTS QUÉBEC



Quant au navire de relève Radisson, qui a subi d'importantes avaries en février 1984, il sera réparé et rajeuni afin de prolonger sa vie utile.

Comme la flotte constitue l'actif principal de la STQ, tout est mis en oeuvre afin de la maintenir en bon état. Les conditions de navigation difficiles qu'impose notre climat rigoureux ne facilitent pas la tâche. Toutefois, grâce à un programme élaboré d'inspection, d'entretien et de réparations, la fréquence des bris mécaniques est réduite au minimum. De plus, les exigences strictes de la Garde côtière canadienne sont remplies scrupuleusement afin d'assurer la sécurité des usagers en tout temps.

Les relations de travail

Neuf des treize conventions collectives qui lient la STQ à ses salariés ont été renouvelées en cours d'exercice. Elles s'inspirent toutes de la politique de rémunération du gouvernement. Tous les contrats de travail expirent à la fin de 1985.

Des efforts soutenus ont été faits au cours des dernières années afin d'assainir le climat des relations patronales-syndicales. La situation s'est améliorée et aucun arrêt de travail n'a eu lieu au cours de l'année écoulée.

De 550 personnes qu'il était il y a trois ans, l'effectif global a été ramené à environ 450.

La formation des équipages

Afin de maintenir son excellente réputation aux plans de la sécurité et de la fiabilité, la STQ accorde une importance primordiale au recrutement et à l'entraînement des membres d'équipage. Une bonne partie des officiers sont diplômés de l'Institut de marine du cegep de Rimouski et les autres possèdent également la formation et l'expérience que requièrent leurs importantes fonctions.

De plus, tous les membres d'équipage vont suivre à tour de rôle des cours de formation d'urgence en mer dans des centres spécialisés à Saint-Romuald, au Québec, et à Morrisburg, en Ontario, afin d'être en mesure de faire face à toute éventualité. Enfin, des exercices de sauvetage se font régulièrement, à chacune des traverses, sous la supervision de la Garde côtière canadienne.

En vertu d'une entente avec l'Institut de marine du cegep de Rimouski, de jeunes cadets viennent s'entraîner périodiquement à bord des navires de la STQ.

Les infrastructures

La plupart des installations terrestres et portuaires (gares, quais, débarcadères) utilisées par la STQ appartiennent aux gouvernements du Québec ou du Canada. Plusieurs travaux ont été effectués au cours des dernières années, afin de les améliorer ou de les remplacer.



Des projets de modernisation et de rationalisation sont présentement à l'étude et devraient déboucher éventuellement sur des améliorations sensibles, notamment à l'Île aux Coudres, à Sorel ainsi qu'à Saint-Ignace-de-Loyola.

Quant au projet de gare intermodale à Lévis, auquel la STQ et Via Rail sont associés, les travaux ont débuté à l'automne 1983 et devraient être terminés en juin 1984. En plus de permettre d'embellir un secteur de la ville, la réalisation de ce projet améliorera la sécurité et le confort des passagers et facilitera l'embarquement et le débarquement des véhicules.

Les services accessoires

La mission première de la STQ étant de transporter des personnes et des véhicules au coût le plus bas possible, certaines activités non rentables ont été éliminées au fil des années. C'est ainsi que des distributeurs automatiques ont remplacé les cuisiniers sur les navires, souvent au grand déplaisir des usagers. La transition fut difficile à la traverse de Matane, quoique la situation se soit considérablement améliorée à cet endroit au cours du dernier exercice.

Vu la nature particulière de la traverse Matane/Baie-Comeau/ Godbout — le temps de la traversée est d'environ 2 heures 20 minutes — des mesures ont été prises afin de rendre le trajet plus agréable. C'est ainsi que des films sont maintenant projetés sur écran vidéo à longueur d'année, tandis que des élèves du conservatoire de musique font de l'animation à bord durant la saison estivale.

Le conseil d'administration

Au cours de l'exercice écoulé, le conseil d'administration s'est réuni sept fois. La composition du conseil est demeurée la même tout au long de l'année.



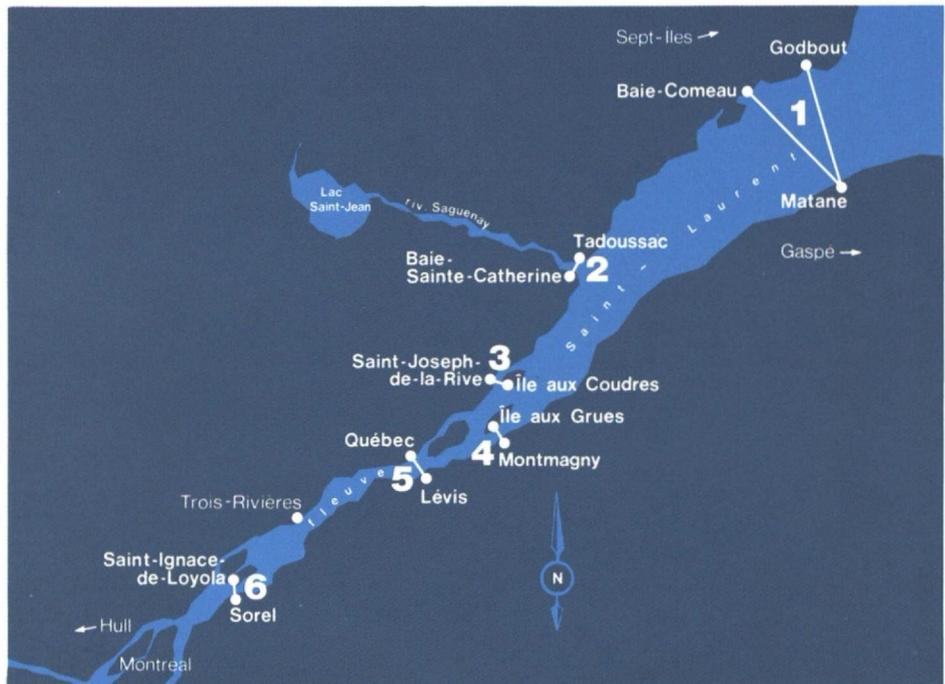
**Les traverses
exploitées
par la Société
des traversiers
du Québec**

(la distance et la durée
sont approximatives)

1. Matane/Baie-Comeau/Godbout
Matane/Baie-Comeau
Matane/Godbout
2. Tadoussac/
Baie-Sainte-Catherine
3. Île aux Coudres/
Saint-Joseph-de-la-Rive
4. Île aux Grues/Montmagny*
5. Québec/Lévis
6. Sorel/
Saint-Ignace-de-Loyola

* Cette traverse est exploitée pour le compte de
la STQ par Navigation Lavoie Inc.

Distance en kilomètres	Durée
62,1	2 h 30 min
55,3	2 h 15 min
1,6	10 min
3,7	15 min
7,8	30 min
1	10 min
1,6	10 min





Revue
statistique

Tableau I

Nombre de
passagers
transportés

	1983-1984	1982-1983	1981-1982	1980-1981
Matane/ Baie-Comeau/ Godbout	219 097	227 535	274 192	260 117
Tadoussac/ Baie-Sainte- Catherine	817 342	780 806	839 131	638 268 ⁽¹⁾
Île aux Coudres/ Saint-Joseph- de-la-Rive	356 489	327 848	194 025	190 505
Île aux Grues/ Montmagny	21 628	13 331	17 830	
Québec/ Lévis	1 825 463	1 876 380	1 628 128	1 535 263
Sorel/ Saint-Ignace- de-Loyola	597 634	614 713	178 672 ⁽²⁾	468 705
Total	3 837 653	3 840 613	3 131 978	3 092 858

(1) À partir du 13 juillet 1980.

(2) Grève de 6 mois.



Revue
statistique

Tableau II

Nombre de
véhicules
transportés

	1983-1984	1982-1983	1981-1982	1980-1981
Matane/ Baie-Comeau/ Godbout	77 601	85 553	99 071	99 053
Tadoussac/ Baie-Sainte- Catherine	345 632	333 061	369 946	277 657 ⁽¹⁾
Île aux Coudres/ Saint-Joseph- de-la-Rive	150 088	140 764	140 674	140 745
Île aux Grues/ Montmagny	9 372	8 765	11 039	
Québec/ Lévis	345 377	455 963	563 987	489 843
Sorel/ Saint-Ignace- de-Loyola	261 910	265 979	118 509 ⁽²⁾	299 896
Total	1 189 980	1 290 085	1 303 226	1 307 194

(1) À partir du 13 juillet 1980.

(2) Grève de 6 mois.



Revue
statistique

Tableau III

Les traversées
en 1983-1984

	Prévues	Effec- tuées ⁽¹⁾	Annulées	Supplé- mentaires	% de réussite ⁽²⁾	Distance parcourue (en km. approx.)
Matane/ Baie-Comeau/ Godbout	1 398	1 494	15	111	98,9	87 000
Tadoussac/ Baie-Sainte- Catherine	27 282	27 179	228	125	99,2	43 000
Île aux Coudres/ Saint-Joseph- de-la-Rive	8 758	8 775	140	157	98,4	32 000
Île aux Grues/ Montmagny	959	956	13	10	98,6	7 000
Québec/ Lévis	24 472	23 294	1 709	531	93,0	23 000
Sorel/ Saint-Ignace- de-Loyola	15 372	15 362	28	18	99,8	25 000
Total	78 241	77 060	2 133	952	97,3	217 000

Traversées annulées (causes)

	Conditions clima- tiques	Réparation des navires	Autres	Total
Matane/ Baie-Comeau/ Godbout	15			15
Tadoussac/ Baie-Sainte- Catherine	107	114	7	228
Île aux Coudres/ Saint-Joseph- de-la-Rive	48	34	58	140
Île aux Grues/ Montmagny	13			13
Québec/ Lévis	137	1 502	70	1 709
Sorel/ Saint-Ignace- de-Loyola			28	28
Total	320	1 650	163	2 133

(1) Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.

(2) Sans tenir compte des traversées supplémentaires.



Tableau IV
Résultats financiers par traverse en 1983-1984⁽¹⁾

Revenus		
	en \$	en %
Matane/Baie-Comeau/Godbout	3 923 897	57,9
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	570 158	8,4
Québec/Lévis	1 297 529	19,2
Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola	985 153	14,5
	6 776 737	100
Véhicules	4 096 253	60,4
Passagers	2 680 484	39,6
	6 776 737	100
Dépenses		
	en \$	en %
Matane/Baie-Comeau/Godbout	7 080 363	31,2
Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine	4 233 232	18,6
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	2 496 489	11,0
Île aux Grues/Montmagny	550 284	2,4
Québec/Lévis	6 576 951	29,0
Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola	1 775 168	7,8
	22 712 487	100
Masse salariale	12 150 965	53,5
Carburant	2 885 123	12,7
Entretien et réparations	2 916 077	12,9
Location de navires	1 166 342	5,1
Amortissement	1 392 681	6,1
Autres frais	2 201 299	9,7
	22 712 487	100

(1) En vertu du contrat entre la STQ et Navigation Lavoie Inc., les revenus provenant du service de traversier entre l'Île aux Grues et Montmagny (56 371 \$ en 1983-1984) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.



Tableau V

Pourcentage
d'autofinancement⁽¹⁾

	Par traverse			
	1983-1984	1982-1983	1981-1982	1980-1981
Matane/ Baie-Comeau/ Godbout	62,1	63,9	47,2	55,5
Tadoussac/ Baie-Sainte- Catherine ⁽²⁾				
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de- la-Rive	24,6	24,8	15,8	16,9
Île aux Grues/ Montmagny ⁽³⁾	18,3	17,7	16,3	
Québec/ Lévis	21,3	23,1	23,2	23,7
Sorel/ Saint-Ignace- de-Loyola ⁽⁴⁾	58,0	54,0	20,5	60,5
	Pour l'ensemble			
	1983-1984	1982-1983	1981-1982	1980-1981
	34,0	33,6	24,8	30,7

(1) L'autofinancement représente le rapport entre les revenus et les dépenses.

(2) La gratuité étant totale à cette traverse qui est exploitée par la S.T.Q. depuis le 13 juillet 1980, l'autofinancement est nul.

(3) Cette traverse a été prise en charge par la STQ en 1981.

(4) Grève de 6 mois en 1981-1982.

Tableau VI

Subventions versées
à la STQ par le
gouvernement
(en millions de \$)

1983-1984	1982-1983	1981-1982	1980-1981
15,7	14,1	15,4	11,6



RAPPORT
DU
VÉRIFICATEUR
GÉNÉRAL

États financiers
de l'exercice terminé
le 31 mars 1984



RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 1984 ainsi que l'état des revenus et dépenses et de l'excédent 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 1984 ainsi que les résultats de ses opérations 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.

Le vérificateur général du Québec,



Rhéal Chatelain, F.C.A.

Québec, le 21 juin 1984



REVENUS
ET
DÉPENSES
ET EXCÉDENT
DE L'EXERCICE
TERMINÉ LE
31 MARS 1984

Dépenses

Frais d'exploitation	18 908 580	17 110 142
Frais généraux et d'administration	2 844 144	2 625 231
Amortissement des immobilisations	1 436 764	1 655 896
Amortissement des frais reportés	—	430 665

Revenus

Transport des véhicules	4 096 253	3 995 115
Transport des passagers	2 680 484	2 441 393
Autres (note 3)	609 515	565 017

**Excédent des dépenses sur les
revenus avant participation du
gouvernement du Québec et
poste extraordinaire**

Participation du gouvernement du Québec (note 4)	15 803 236	14 820 409
---	------------	------------

**Excédent des revenus et
participation du gouvernement
du Québec sur les dépenses
avant poste extraordinaire**

Perte sur disposition de navires	16 998 238	15 596 530
----------------------------------	------------	------------

**Excédent des revenus et
participation du gouvernement
du Québec sur les dépenses**

Excédent au début

Excédent à la fin

1984	1983
\$	\$
18 908 580	17 110 142
2 844 144	2 625 231
1 436 764	1 655 896
—	430 665
23 189 488	21 821 934
4 096 253	3 995 115
2 680 484	2 441 393
609 515	565 017
7 386 252	7 001 525
15 803 236	14 820 409
16 998 238	15 596 530
1 195 002	776 121
—	673 540
1 195 002	102 581
568 421	465 840
1 763 423	568 421



ÉVOLUTION DE
LA SITUATION
FINANCIÈRE
DE L'EXERCICE
TERMINÉ LE
31 MARS 1984

Provenance des fonds

Excédent des revenus et participation du Québec sur les dépenses avant poste extraordinaire

Éléments n'affectant pas les fonds

Amortissement des immobilisations

Amortissement des frais reportés

Perte sur dispositions d'immobilisations

Virement de crédit reporté

Fonds provenant des opérations

Produit de dispositions d'immobilisations

Participation gouvernementale — immobilisations acquises par donation (contrepartie)

Utilisation des fonds

Remboursement de la dette à long terme

Acquisitions d'immobilisations

Immobilisations acquises par donation du gouvernement du Canada (contrepartie)

Augmentation du fonds de roulement

Fonds de roulement au début

Fonds de roulement à la fin

	1984	1983
	\$	\$
	1 195 002	776 121
	1 436 764	1 655 896
	—	430 665
	864	3 852
	(1 324 131)	(1 539 882)
	1 308 499	1 326 652
	470	160 390
	686 135	—
	1 995 104	1 487 042
	—	1 400 000
	422 321	28 292
	686 135	—
	1 108 456	1 428 292
	886 648	58 750
	1 299 492	1 240 742
	2 186 140	1 299 492



**BILAN AU
31 MARS 1984**

	Actif	
	1984	1983
	\$	\$
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	1 660 958	1 493 268
Débiteurs et intérêts courus	167 547	298 487
Subventions à recevoir	2 929 559	1 022 579
	4 758 064	2 814 334
Placement (note 5)	55 000	55 000
Immobilisations (note 6)	11 005 204	11 334 846
	15 818 268	14 204 180

Pour le conseil d'administration

[Redacted Signature]

(Jacques Clermont), administrateur

[Redacted Signature]

(Jean-Yves Gagnon), administrateur



À court terme

Comptes-fournisseurs et frais courus

Crédit reporté (note 7)
Passif

	1984	1983
	\$	\$
À court terme		
Comptes-fournisseurs et frais courus	2 571 924	1 514 842
Crédit reporté (note 7)	9 982 921	10 620 917
	12 554 845	12 135 759
Avoir de l'actionnaire		
Capital-actions		
Autorisé: 100 000 actions d'une valeur nominale de 100 \$ chacune	1 500 000	1 500 000
Émis et payé: 15 000 actions	1 763 423	568 421
Excédent	3 263 423	2 068 421
	15 818 268	14 204 180

Avoir de l'actionnaire
Capital-actions

Autorisé: 100 000 actions d'une valeur nominale de 100 \$ chacune

Émis et payé: 15 000 actions

Excédent**Gain éventuel (note 10)****Événement postérieur à la date du bilan (note 11)**



NOTES
COMPLÉMENTAIRES
31 MARS 1984

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, dans les limites raisonnables de l'importance relative et dans le cadre des conventions comptables qui se résument comme suit :

Immobilisations

Une valeur basée sur le coût d'origine ou sur la valeur foncière 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 contrepartie de 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 revenus et dépenses au fur et à mesure que les immobilisations en cause sont amorties.

Recouvrement des assureurs

Le recouvrement des assureurs résultant d'accidents imputables aux navires de la Société est comptabilisé lors de l'encaissement.



3. Autres revenus

Intérêts sur dépôts bancaires
Intérêts sur emprunts à long terme
Revenus financiers nets
Dividendes sur actions
Stationnement et divers
Machines distributrices
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires
Location de navire
Perte sur dispositions d'immobilisations

4. Participation du gouvernement du Québec

Subventions d'opération:

Encaissées
À recevoir

Virement de crédit reporté (note 7)
Subvention pour le remboursement
de la dette à long terme

1984	1983
\$	\$
161 633	278 440
—	(123 485)
161 633	154 955
27 500	—
45 382	67 442
51 711	58 396
174 153	288 076
150 000	—
(864)	(3 852)
609 515	565 017
1984	1983
\$	\$
12 848 121	11 634 069
2 825 986	1 022 579
15 674 107	12 656 648
1 324 131	1 539 882
—	1 400 000
16 998 238	15 596 530

5. 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.

6. Immobilisations

	1984			1983	
	Immobilisations		Amortissement accumulé	Net	Net
	Acquises par donation	Autres			
	\$	\$	\$	\$	\$
Terrains	64 794	18 145	—	82 939	82 939
Quais	3 771 913	73 429	1 591 621	2 253 721	2 372 338
Bâtiments	1 418 588	304 780	482 233	1 241 135	699 254
Navires	22 394 785	910 649	16 367 762	6 937 672	8 059 026
Ameublement et équipement	24 916	330 564	215 226	140 254	116 596
Roulant	—	25 407	15 712	9 695	4 693
Améliorations locatives*	172 974	166 814	—	339 788	—
Total	27 847 970	1 829 788	18 672 554	11 005 204	11 334 846

* En cours d'exécution au 31 mars 1984

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

7. Crédit reporté

Participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations:



a. Gouvernement du Québec

Solde au début de l'exercice

Virement à l'état des revenus et dépenses équivalent au montant suivant:

Amortissement des immobilisations

Solde à la fin de l'exercice

b. Gouvernement du Canada

Participation du gouvernement du Canada au cours de l'exercice

Encaissée

À recevoir

Solde à la fin de l'exercice

Ce solde se rapporte aux immobilisations suivantes:

Terrains

Quais

Bâtiments

Navires

Ameublement et équipement

Améliorations locatives

	1984	1983
	\$	\$
	10 620 917	12 160 799
	1 324 131	1 539 882
	9 296 786	10 620 917
	582 562	—
	103 573	—
	686 135	—
	9 982 921	10 620 917
	64 794	64 794
	2 196 902	2 312 529
	1 024 778	568 463
	6 517 263	7 667 368
	6 210	7 763
	172 974	—
	9 982 921	10 620 917



8. Contrat de location — exploitation à long terme

La Société a signé des baux relatifs à la location de deux navires comportant les modalités suivantes:

1. a. La période minimum du bail est de quinze ans et se termine le 10 avril 1995. Cette période sera prolongée de cinq ans si la Société décide de ne pas exercer l'option d'achat prévue;
- b. 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 %;
- c. 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.
2. a. 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;
- b. Le loyer semestriel a été fixé à 313 638 \$;
- c. 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 estimé à 10 950 000 \$. Les loyers de ces deux navires imputés aux dépenses de l'exercice totalisent 1 166 342 \$.

9. Congés de maladie

Les congés de maladie accumulés au 31 mars 1984 par les employés sont estimés à 609 000 \$ (31 mars 1983: 539 000 \$). Ces frais courus ne sont pas inscrits au passif.

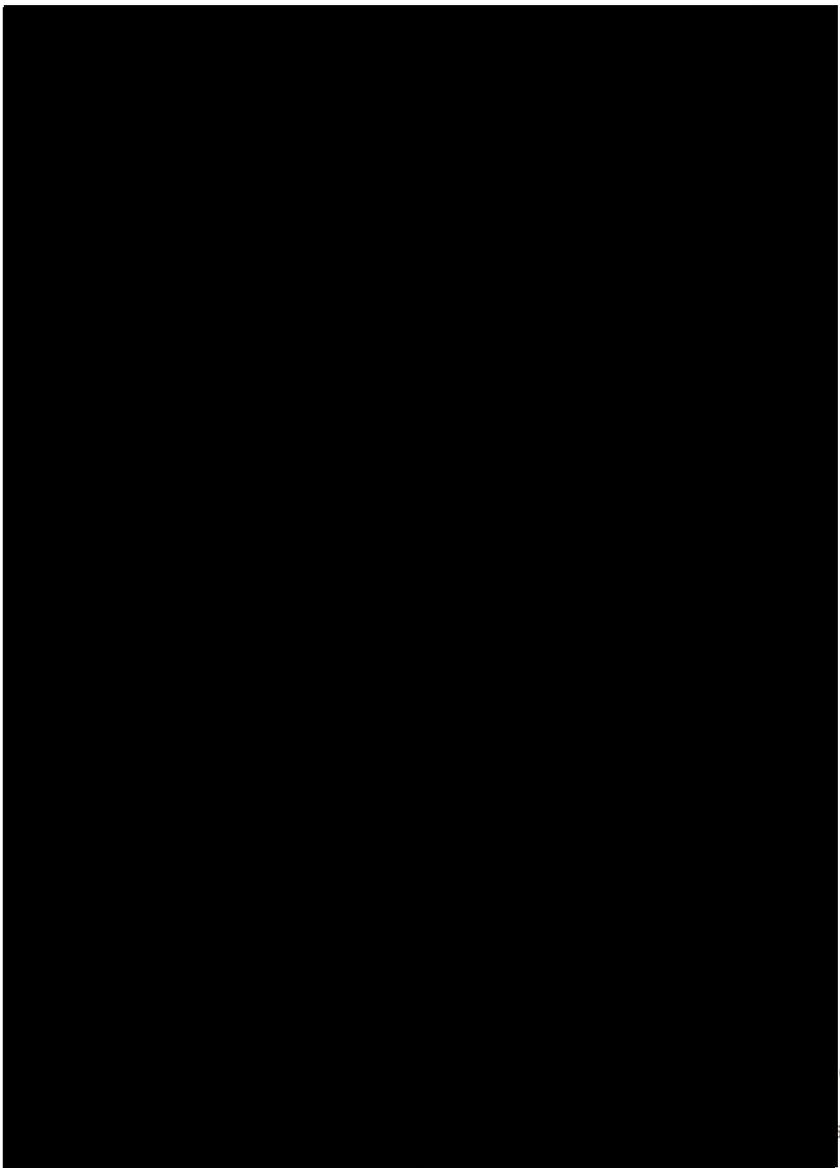
10. Gain éventuel

La Société a été déclarée exempte de toutes taxes foncières, scolaires et d'affaires pour les années 1976 à 1979 inclusivement, par un jugement de la Cour supérieure rendu le 2 mai 1984.

Si aucun appel n'est inscrit au cours du délai prévu par la loi, le gain d'environ 150 000 \$ en découlant sera porté aux résultats de l'exercice au cours duquel le jugement sera exécuté.

11. Événement postérieur à la date du bilan

Le gouvernement du Québec a autorisé la Société le 23 mai 1984 à faire construire deux traversiers à un coût d'environ 26,6 millions \$ après subvention du gouvernement du Canada d'environ 1,7 million \$. Jusqu'à la date du financement à long terme, la Société empruntera à court terme auprès d'institutions financières pour financer les travaux de construction de ces navires.



d'eau étroit.⁽¹⁾

signe un navire
liaison entre les

différentes parties d'un système de chemin de fer interrompu par des rivières ou des bras de mer. On peut distinguer les ferry-boats destinés à naviguer dans des eaux abritées. . . et ceux assurant un trafic maritime. Ils ont des formes de carène marines et des superstructures les défendant contre la mer. Ils embarquent aussi des automobiles (tourisme, camions, cars) et comportent des aménagements pour passagers.⁽¹⁾⁽²⁾

Traversier

Navire spécialement conçu pour effectuer la traversée de passagers, de véhicules ou de wagons d'une rive à l'autre d'un fleuve, d'une rivière, d'un lac ou d'un bras de mer.⁽³⁾

(1) Dictionnaire GRUSS de marine (Éditions Maritimes & d'Outre-Mer, 1978)

(2) Mot inscrit au Dictionnaire des anglicismes (les usuels du Robert, 1980)

(3) Avis de normalisation (Office de la langue française) publié dans la Gazette officielle du Québec, le 10 mai 1980.

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 474