

# Société des traversiers du Québec

Rapport  
d'activités  
1991-1992

CANQ  
TR  
STQ  
100  
1991/92

157058

---

# Société des traversiers du Québec

Rapport  
d'activités  
1991-1992

CANQ  
TR  
STQ  
100  
1991-92

Le contenu de cette publication a été rédigé par  
la Société des traversiers du Québec

Cette édition a été produite par  
Les Publications du Québec  
1279, boulevard Charest Ouest  
Québec (Québec)  
G1N 4K7

Dépôt légal — 3<sup>e</sup> trimestre 1992  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISBN : 2-551-15296-8  
ISSN : 0823-9126  
© Gouvernement du Québec

Monsieur Jean-Pierre Saintonge  
Président de l'Assemblée nationale  
Hôtel du Gouvernement  
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activités de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 1992.

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

Le ministre des Transports,

Sam L. Elkas

Québec, juillet 1992

Monsieur Sam L. Elkas  
Ministre des Transports  
Gouvernement du Québec  
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'activités de l'entreprise pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 1992.

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

Le président-directeur général,

Jean-Yves Gagnon

Québec, juillet 1992

## Table des matières

**Message du président-directeur général 9**

### **Partie I**

**La Société des traversiers du Québec 11**

Définition et rôle de la Société des traversiers  
du Québec 11

Conseil d'administration et direction 11

Faits saillants 13

- Les résultats financiers 13
- Les traversées effectuées 13
- L'achalandage 13
- La flotte 14
- Les infrastructures 14
- Les ressources humaines 14
- Le conseil d'administration 15
- Le bilan de l'application de la *Loi sur la protection  
des non-fumeurs* 15

Traverses exploitées par la Société des traversiers du  
Québec 16

Information sur les navires 16

Organigramme 19

### **Partie II**

**Revue statistique 21**

Tableau I Nombre de passagers transportés 21

Tableau II Nombre de véhicules transportés 21

Tableau III Les traversées en 1991-1992 22

Tableau IV Résultats financiers par traverse en  
1991-1992 23

Tableau V Perte avant participation gouvernementale  
au fonctionnement 24

### **Partie III**

**États financiers 25**

Rapport du vérificateur 25

Résultats et déficit 26

Bilan 27

Évolution de la situation financière 28

Notes complémentaires 29

## Message du président-directeur général

L'exercice financier 1991-1992 a permis à la Société des traversiers du Québec d'établir un nouveau record d'achalandage et ce, pour une troisième année consécutive. En effet, la Société a transporté au cours de l'année écoulée, 4 881 000 passagers et 1 677 000 véhicules pour l'ensemble de ses six traverses. Ces statistiques démontrent à nouveau l'importance des services offerts par la Société et confirment sa position comme deuxième transporteur maritime de passagers au Canada.

La perte de fonctionnement de la Société, c'est-à-dire sans tenir compte de la participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations, est passée de 24 324 786 \$ à 25 817 290 \$. La hausse de 6,1 % est attribuable aux frais d'entretien et de réparation des navires qui ont atteint un sommet de 5 500 000 \$. En effet, la cale sèche du N.M. Camille-Marcoux, la remotorisation du N.M. Armand-Imbeau et les réparations urgentes à trois de nos navires ont contribué à gonfler ce poste. Il faut rappeler que 45 % des passagers et 55 % des véhicules transportés ne versent aucun droit de péage sur les navires. Il est donc extrêmement difficile pour la Société d'améliorer sa situation financière, compte tenu du pourcentage très élevé de gratuité.

Malgré ces faits, la subvention gouvernementale de fonctionnement a diminué, passant de 24 740 400 \$ à 24 463 944 \$, étant donné que la Société a pu récupérer un montant important de taxes de vente fédérales et qu'elle a pu bénéficier de prix plus bas que prévus pour le carburant de ses navires.

Chacune des traverses exploitées par la Société a été marquée par un événement au cours du dernier exercice financier. À Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola, un nouveau terminal a été inauguré du côté de Saint-Ignace suite à la construction d'un quai tout neuf par le gouvernement fédéral et d'une aire d'attente complètement réaménagée. La population de la région a grandement apprécié ces améliorations et la Société travaille maintenant à l'élaboration d'un projet semblable du côté de Sorel. En effet, des démarches sont en cours pour réaménager entièrement l'accès à la traverse de Sorel, en collaboration avec la municipalité et les gouvernements provincial et fédéral. La réalisation des travaux est prévue pour 1993.

En mars 1992, le service entre Québec et Lévis a été particulièrement affecté par des champs de glace très épaisse sur le fleuve qui ont provoqué un bris majeur à l'un des deux traversiers, entraînant son retrait. Malgré les efforts de la Société pour offrir un

service continu avec un seul navire pendant vingt jours, l'achalandage a été réduit de façon importante durant cette période.

Globalement, l'achalandage à Québec-Lévis n'affiche qu'une très légère hausse à la fois pour les automobiles et pour les passagers. Malgré l'effort publicitaire déployé par la Société et par un groupe de citoyens de la rive-sud qui veulent conserver intégralement le service offert à Québec-Lévis, nous devons constater que le nombre de véhicules qui empruntent cette traverse ne varie pas d'année en année et se situe toujours aux environs de un demi de 1% des automobilistes circulant entre les deux rives.

À l'île aux Grues, l'affluence touristique de l'été 1991 a permis d'établir un nouveau record d'achalandage confirmant l'attrait croissant de cette île pour les touristes qui recherchent un endroit pittoresque et calme. N'eût été de l'obligation d'effectuer les traversées uniquement à marée haute, sans doute le trafic aurait été encore plus important. Cette traverse ne pourra probablement pas accroître son achalandage au-delà du sommet atteint en 1991 car aucun projet n'est actuellement envisagé par le gouvernement fédéral pour permettre l'opération du navire en tout temps. Les investissements qui seraient requis pour un tel changement semblent trop considérables pour être réalisés à court terme.

À l'île aux Coudres, la publicité faite par les associations touristiques régionales et les hôteliers, ainsi qu'un été très clément ont porté fruit car le nombre d'usagers transportés a atteint un sommet inégalé. Le service offert à cet endroit est tout à fait exceptionnel pour la population en plus d'être complètement gratuit. Cette performance s'est traduite par une augmentation de l'achalandage mais, par contre, les coûts absorbés par la Société ont évidemment augmenté, pour atteindre 5 200 000 \$.

À Tadoussac également, le record précédent a été dépassé et ce, malgré une période difficile en juin et juillet 1991, alors que les feux de forêt ont fait fuir pêcheurs et touristes de la Côte-Nord. À cet endroit, la Société offre un service à toutes les vingt minutes et prolonge d'année en année la période d'utilisation simultanée de deux traversiers. L'augmentation toujours croissante des usagers amène de plus en plus de difficultés, entre autres, l'impossibilité de retirer les navires pour en faire l'entretien préventif nécessaire ou assurer la relève en cas de bris majeur. En effet, le seul traversier disponible pouvant être opéré à Tadoussac assure déjà la liaison entre Sorel et Saint-

Ignace, pour répondre à la demande accrue. Il devient donc de plus en plus urgent d'avoir un navire polyvalent qui pourra servir de relève en toute période de l'année, particulièrement à Tadoussac.

La dernière traverse que la Société exploite à l'est de la province, soit celle de Matane — Baie-Comeau — Godbout, n'a pas établi de record d'achalandage en 1991-1992. Trois événements importants expliquent cette situation, soit les feux de forêt de juin et juillet sur la Côte-Nord, la fin des travaux de construction aux alumineries de Baie-Comeau et de Sept-Îles et, finalement, les conditions très rigoureuses de l'hiver 1992. Effectivement, en trente ans de navigation, les capitaines de la région de Matane n'ont jamais vu de conditions de glace aussi sévères que celles observées l'hiver dernier. Le navire Camille-Marcoux qui est considéré comme le meilleur brise-glace du Saint-Laurent a dû interrompre ses traversées durant neuf jours, ne pouvant pas franchir les amas de glace qui pouvaient atteindre jusqu'à neuf mètres d'épaisseur près du port de Matane. Même les brise-glace les plus puissants de la Garde côtière canadienne n'ont pu venir à bout de l'amoncellement de glace pendant toute cette période.

La Société poursuit toujours ses recherches en vue d'acquiescer un deuxième navire pour la traverse de Matane. Les sommes allouées par le gouvernement du Québec à cette fin n'étant pas suffisantes, ce projet n'a pas encore été concrétisé et la Société a dû à nouveau se contenter d'en nolisier un de Marine Atlantique pour la saison estivale 1991. Cependant, cette solution ne peut convenir en d'autres périodes de l'année, aucun navire n'étant disponible, et la traverse demeure extrêmement vulnérable en cas de bris mécanique du Camille-Marcoux.

Les dirigeants de la Société ont également procédé au cours du dernier exercice, à une planification stratégique de leurs opérations et ils ont insisté plus particulièrement sur les objectifs suivants :

- mettre l'accent sur la qualité du service à la clientèle et former les employés à cette fin;
- réaliser l'ensemble de la mission confiée à la Société des traversiers du Québec par le gouvernement et sa loi constitutive. Ainsi, la Société négocie présentement avec le ministère des Transports le transfert de la responsabilité de l'exploitation ou de la supervision de toutes les traverses subventionnées au Québec;
- intensifier ses efforts de promotion et de publicité pour que l'achalandage continue de croître à toutes ses traverses.

Ces trois grands objectifs seront prioritaires au cours de l'exercice 1992-1993 et devraient permettre à la Société de réaliser pleinement sa mission.

Je remercie tous les employés dont la compétence et l'ardeur au travail ont permis à la Société de progresser à nouveau au cours de l'exercice 1991-1992.

Jean-Yves Gagnon



# Partie I

## La Société des traversiers du Québec

---

### 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 mission principale d'offrir un service de transport de passagers et de véhicules par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés au Québec et ce, de façon sécuritaire, ponctuelle, courtoise et économiquement efficace.

De plus, la STQ, comme mission complémentaire, pourrait utiliser ses traversiers pour effectuer des excursions et contribuer ainsi à la promotion touristique des régions où elle est en service.

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

Siège social : 109, rue Dalhousie  
Québec (Québec)  
G1K 9A1

### Conseil d'administration

#### Jean-Yves Gagnon

Président-directeur général  
Société des traversiers du Québec

#### Jean-Marc Dion

Maire  
Ville de Sept-Îles

#### Roger G. Grégoire

Secrétaire-trésorier  
A. Richard limitée  
Sorel

#### Jean-Baptiste Roy

Homme d'affaires  
Saint-Anselme

#### Yves Boudreault

Avocat  
Île aux Coudres

### Direction

Président-directeur général

#### Jean-Yves Gagnon

Vice-président aux affaires  
juridiques et secrétaire

#### Jocelyn Fortier

Vice-président aux  
ressources humaines

#### Jules Lapierre

Vice-présidente à  
l'administration et aux finances

#### Danielle Paradis

Vice-président à l'exploitation

#### Patrice St-Amant

## Faits saillants

### Les résultats financiers

Durant l'exercice 1991-1992, les dépenses se sont accrues de 3,6 % et les revenus ont diminué de 1,3 %. La perte avant participation du gouvernement du Québec est passée de 25 118 456 \$ à 26 507 226 \$ soit une augmentation de 5,5 %.

L'achalandage de la Société ayant dépassé son niveau record, les services qui avaient été amplifiés l'an dernier pour répondre aux besoins de la clientèle ont été maintenus. Cela signifie l'affrètement d'un second navire, le N.M. John-Hamilton-Gray, pour la période estivale à la traverse de Matane — Baie-Comeau — Godbout et l'opération du second navire à la traverse de Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola selon un horaire de 84 heures par semaine au lieu de 40 heures, pour la période du 30 mai au 15 octobre.

La cale sèche du N.M. Camille-Marcoux, qui a totalisé 1 417 053 \$ incluant l'affrètement d'un navire pour son remplacement, est la cause principale de l'accroissement des dépenses. En ajoutant la remotorisation du N.M. Armand-Imbeau pour un coût de près de 700 000 \$ et la mise en cale sèche d'urgence de trois autres navires, pour un montant de 350 000 \$, nous arrivons à un sommet jamais atteint de 5 500 000 \$ pour l'entretien et la réparation des onze navires de la flotte. En dépit de cela, la baisse des prix du carburant, qui subissaient l'an dernier les effets de la guerre dans le golfe Persique, et le gel des salaires pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars 1992 ont permis de contenir la hausse des dépenses à un degré raisonnable.

C'est à la traverse de Matane — Baie-Comeau — Godbout que les revenus ont été les plus affectés. En effet, les feux de juin et juillet dans la région de Baie-Comeau et les problèmes sévères causés par la glace en février et mars, lesquels ont entraîné l'annulation de 35 traversées, ont réduit à néant l'espérance de revenus supérieurs suite à la majoration des tarifs de 5,4 %. Quant à la traverse Québec-Lévis, l'accident du N.M. Alphonse-Desjardins a laissé un seul navire en opération pour la période du 12 au 31 mars, amenant une légère diminution des revenus estimée à 25 000 \$. La proportion des passagers et des véhicules transportés qui ont versé des droits de péage est passée respectivement de 56,1 % à 55,0 % et de 47,1 % à 45,3 %.

Malgré une perte de fonctionnement de 25 817 290 \$, sans tenir compte de la participation gouvernementale de 689 936 \$ à l'acquisition d'immobilisations, la subvention versée à la Société n'a

été que de 24 463 944 \$. L'écart de 1 353 346 \$ s'explique par l'encaissement, au cours de l'exercice, d'un montant de 590 999 \$ récupéré du gouvernement du Canada pour des taxes d'accise et de vente sur du carburant, utilisé pour l'opération des navires pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 1987 au 11 août 1988, par la remise du bénéfice net de 415 614 \$ de l'année précédente et, pour le solde, par les ajustements de la subvention finale pour tenir compte des résultats anticipés et de la liquidité.

### Les traversées effectuées

Pour l'ensemble du réseau, 99 % des 89 114 traversées prévues aux horaires ont été effectuées. Si l'on consulte le tableau III du présent rapport, on constate qu'à la traverse de Québec-Lévis, les 2,5 % de traversées annulées s'expliquent en grande partie par l'accident du N.M. Alphonse-Desjardins le 12 mars 1992, alors que la Société a dû opérer avec un seul navire pendant vingt jours. À la traverse de Matane — Baie-Comeau — Godbout, 41 traversées ont été annulées à cause des conditions climatiques très rigoureuses de l'hiver 1992. En effet, pour la première fois depuis sa mise en service, le N.M. Camille-Marcoux est demeuré à son quai d'attache durant plus d'une semaine. Les autres traverses ont réalisé une très bonne performance, avec des indices de réussite variant entre 99,3 % et 99,9 %. Ces résultats démontrent une fois de plus la fiabilité et l'efficacité du service.

### L'achalandage

Les tableaux I et II du présent rapport contiennent les relevés statistiques des cinq dernières années. Au cours de l'exercice 1991-1992, 4 881 267 passagers et 1 676 765 véhicules ont été transportés à bord des navires de la Société, soit une légère augmentation respective de 1 % et 0,7 %, dépassant ainsi les niveaux records des deux exercices précédents.

Les trois traverses où le service est gratuit, soit l'île aux Coudres, Tadoussac et l'île aux Grues, ont connu des augmentations respectives de 4,5 %, 2,9 % et 11,7 % du nombre de passagers et de 3,8 %, 2 % et 11,7 % des véhicules transportés.

La hausse de passagers et de véhicules se poursuit à Québec-Lévis pour une troisième année consécutive, alors que 1 506 885 passagers et 306 214 véhicules (incluant 42 000 bicyclettes) ont emprunté les traversiers.

À la traverse de Matane—Baie-Comeau—Godbout, les principaux facteurs de la baisse d'achalandage sont les feux de forêt dans la région de Baie-Comeau à l'été 1991 et les conditions climatiques de l'hiver 1992.

À la traverse de Sorel, la hausse qui persistait depuis sept ans a été enrayerée et s'est traduite par une diminution de 4 % pour les passagers et de 3,3 % pour les véhicules. Cette baisse est imputable à la mauvaise situation économique qui sévit dans la région de Sorel-Tracy.

### La flotte

La flotte de la Société est demeurée inchangée et ses onze navires ont été en opération tout au long de l'année. À l'été, le N.M. John-Hamilton-Gray est revenu prêter main forte au N.M. Camille-Marcoux pour la période du 21 juin au 2 septembre 1991. Ce navire, affrété de Marine Atlantique Inc., a favorisé une importante amélioration du service entre Matane, Baie-Comeau et Godbout. Sa période de location fut prolongée jusqu'au 14 octobre pour permettre au Camille-Marcoux d'aller en cale sèche. Le navire de relève Radisson a remplacé les deux navires en service à Québec-Lévis, au printemps et à l'automne. Le N.M. Radisson a encore une fois été affrété par la Traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon ltée pour servir de navire d'appoint et ainsi contribuer à décongestionner le trafic important du mois de juillet à cette traverse.

Le N.M. Trois-Rivières a passé l'été à la traverse de l'Île aux Coudres pour répondre à la demande des touristes dont le nombre est toujours croissant sur l'île. Le N.M. Lucien-L. a joué un rôle important comme navire d'appoint à la traverse de Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola. La période où le service est assuré par deux navires à la traverse de Sorel s'étend maintenant du mois de mai jusqu'au mois d'octobre. Le N.M. Lucien-L. a aussi remplacé le N.M. Catherine-Legarieur à Sorel durant son séjour en cale sèche, au printemps, et il a passé une autre bonne partie de son temps à Tadoussac pour servir de relève au N.M. Armand-Imbeau.

Il avait été prévu que trois navires subiraient des travaux réguliers en cale sèche, soit les N.M. Catherine-Legarieur, Trois-Rivières et Camille-Marcoux. Quant au Catherine-Legarieur, on en a profité pour remplacer ses hélices. En effet, depuis sa construction, des problèmes de conception nous avaient forcés de couper une partie des pales pour rencontrer les caractéristiques de puissance des moteurs. Avec les nouvelles hélices, le comportement du navire s'est amélioré de même que le rendement général des moteurs. Sur le Trois-Rivières, des travaux de routine ont été exécutés : inspection de la coque, vérification des hélices et du gouvernail, etc. Le

Camille-Marcoux n'était pas sorti de l'eau depuis les trois dernières années. D'importants travaux étaient donc requis aux deux hélices de propulsion et aux arbres, au propulseur d'étrave de même qu'au système hydraulique des ailerons du mécanisme d'anti-roulis.

Trois autres navires ont dû visiter la cale sèche pour réparations urgentes. Le Jos-Deschênes pour des pales d'hélices tordues, le Armand-Imbeau pour un bris de joint étanche sur un arbre porte-hélice, causé par un filin de pêche en nylon et, enfin, le Alphonse-Desjardins, en mars 1992, à la suite de la perte d'une pale d'hélice dans la glace.

L'hiver 1992 a été particulièrement dur pour la navigation. Plusieurs retards ont été enregistrés et le service à la traverse de Matane a dû être interrompu pendant dix jours au début de mars, malgré la présence des brise-glace de la Garde côtière canadienne. On n'avait jamais vécu une telle situation depuis la venue du Camille-Marcoux en 1974.

L'équipe d'entretien de l'Atelier 85 a relevé deux grands défis. À l'automne 1991, les moteurs du N.M. Armand-Imbeau ont été remplacés par deux autres de conception plus récente. Ces changements assureront une meilleure fiabilité du navire et d'importantes économies en ce qui a trait à la consommation du carburant et de l'huile lubrifiante. Puis, durant l'hiver 1992, le salon des passagers du N.M. Lucien-L. a été refait au complet. Les usagers pourront jouir d'un local aux couleurs claires, bien fenêtré et bien ventilé.

### Les infrastructures

Les quais, gares et autres installations utilisés par la STQ appartiennent pour la plupart au ministère des Transports du Québec ou au gouvernement du Canada qui les entretiennent.

La Société a participé à la préparation des plans et devis pour les gares de Baie-Comeau, Île aux Coudres et Saint-Ignace-de-Loyola. Le projet de la gare de l'île aux Coudres devait être réalisé mais le ministère des Transports du Québec l'a retardé. À Saint-Ignace, le restaurant qui jouait le rôle de salle d'attente a été fermé et une roulotte sert maintenant d'abri pour les piétons.

### Les ressources humaines

Au cours du dernier exercice financier, des ententes ont été conclues avec les syndicats affiliés à la CSN, le Syndicat canadien des officiers de la marine marchande et le Syndicat international des marins canadiens afin de reconduire les conventions collectives pour une période de six mois avec un gel de la rémunération, conformément à la politique gouvernementale.

En outre, la Société a implanté une politique de développement de ses ressources humaines. Afin de rencontrer les objectifs de sa planification stratégique, la Société a axé son programme de développement principalement sur l'amélioration du service à la clientèle et sur la sécurité des passagers et des employés.

À cet égard, le cours « Formation d'urgence en mer III », visant l'ensemble des officiers a été complété pendant cette période et permet à la Société d'être à la fine pointe dans ce domaine.

Sur une base annuelle, l'effectif de la STQ se maintient à près de 400 employés et atteint une pointe de 600 pendant la période estivale.

#### **Le conseil d'administration**

Au cours de l'exercice 1991-1992, le conseil d'administration a tenu quatre assemblées régulières en plus de l'assemblée de l'actionnaire. Nous tenons à remercier les membres du conseil pour leur soutien et l'aide précieuse qu'ils nous ont apportée au cours de l'année.

#### **Le bilan de l'application de la *Loi sur la protection des non-fumeurs***

Le coordonnateur pour l'application de la *Loi sur la protection des non-fumeurs* est Me Jocelyn Fortier, vice-président aux affaires juridiques et secrétaire. À la STQ, onze édifices et onze navires sont concernés par la loi. L'interdiction de fumer a été appliquée aux lieux visés par les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 8 de la loi et a été étendue également à certains bureaux et lieux de travail communs. Aucune infraction n'a été signalée.



La Société des traversiers du Québec exploite 6 traverses et possède une flotte de 11 navires, ce qui en fait la plus grande entreprise de ce genre au Québec et l'une des plus importantes au Canada.



1  
CAMILLE-MARCOUX



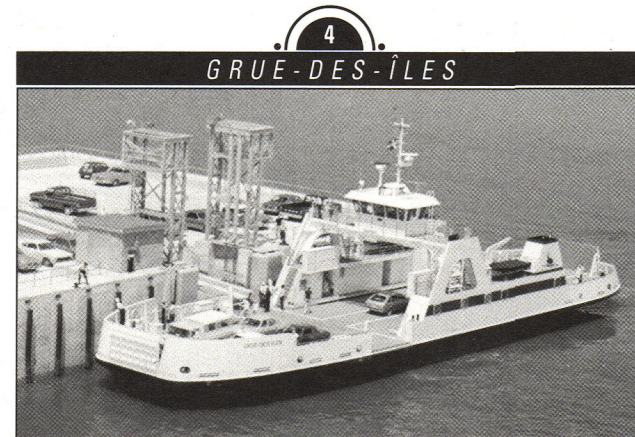
2  
JOS-DESCHÊNES  
ARMAND-IMBEAU



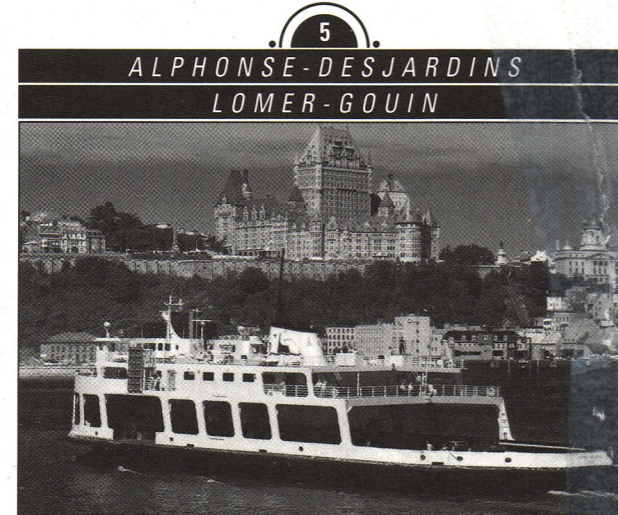
3  
JOSEPH-SAVARD



3  
TROIS-RIVIÈRES



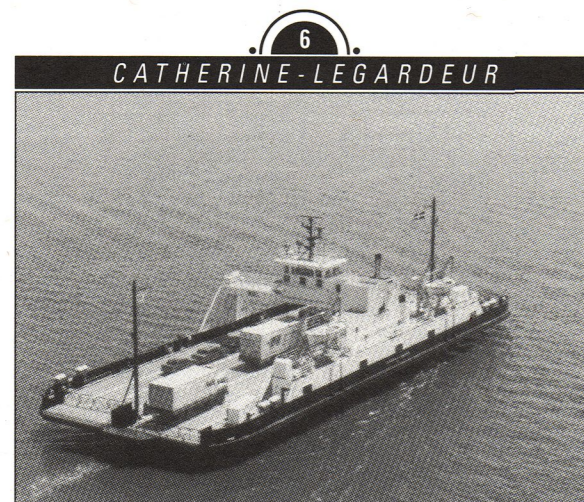
4  
GRUE-DES-ÎLES



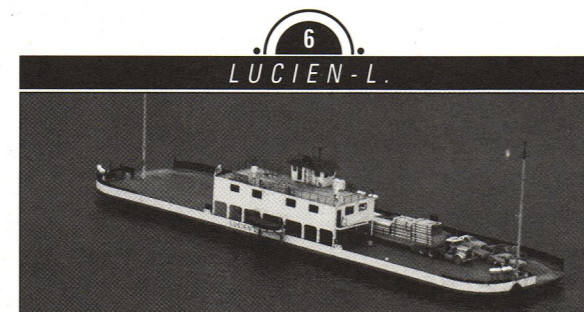
5  
ALPHONSE-DESJARDINS  
LOMER-GOUIN



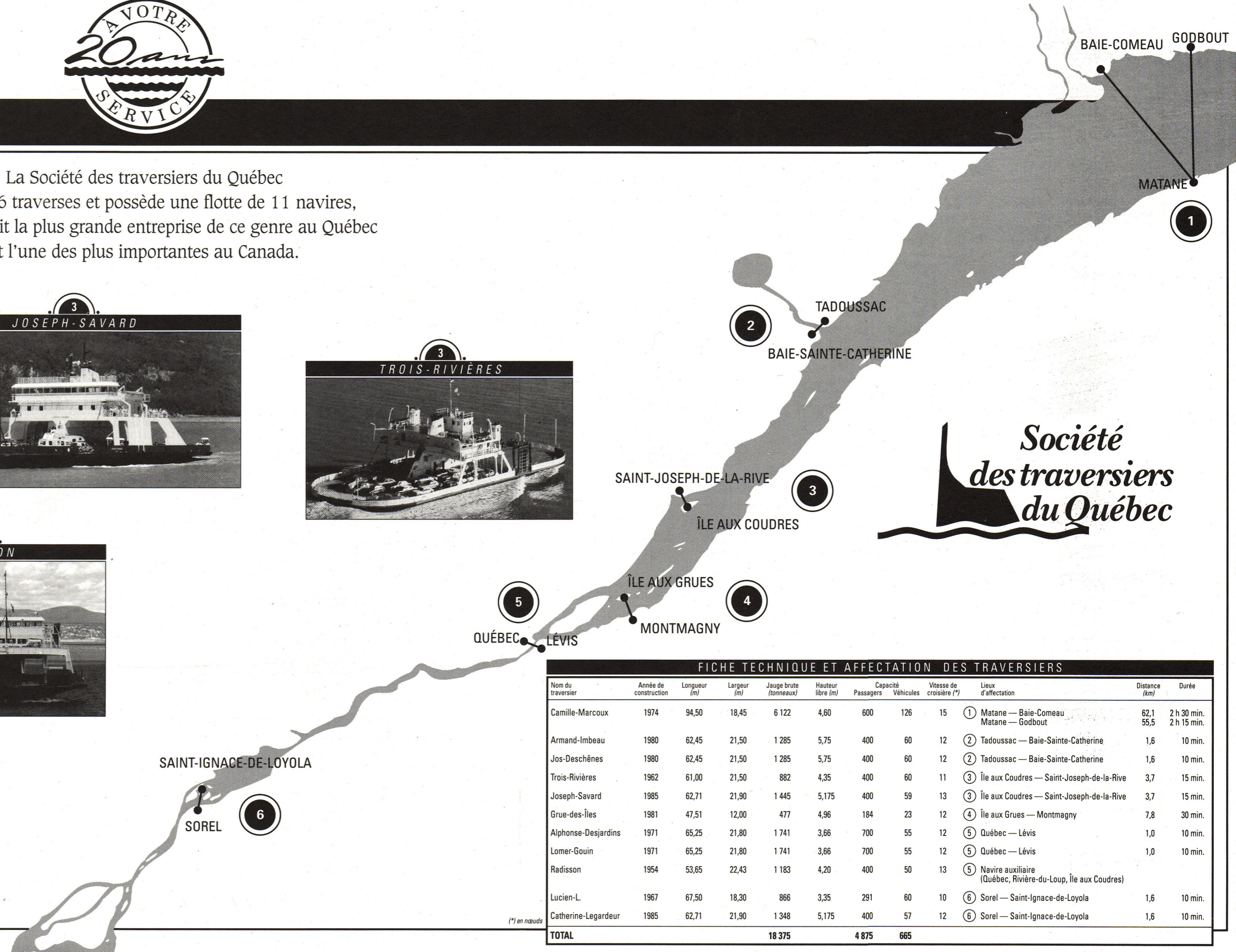
5  
RADISSON



6  
CATHERINE-LEGARDEUR



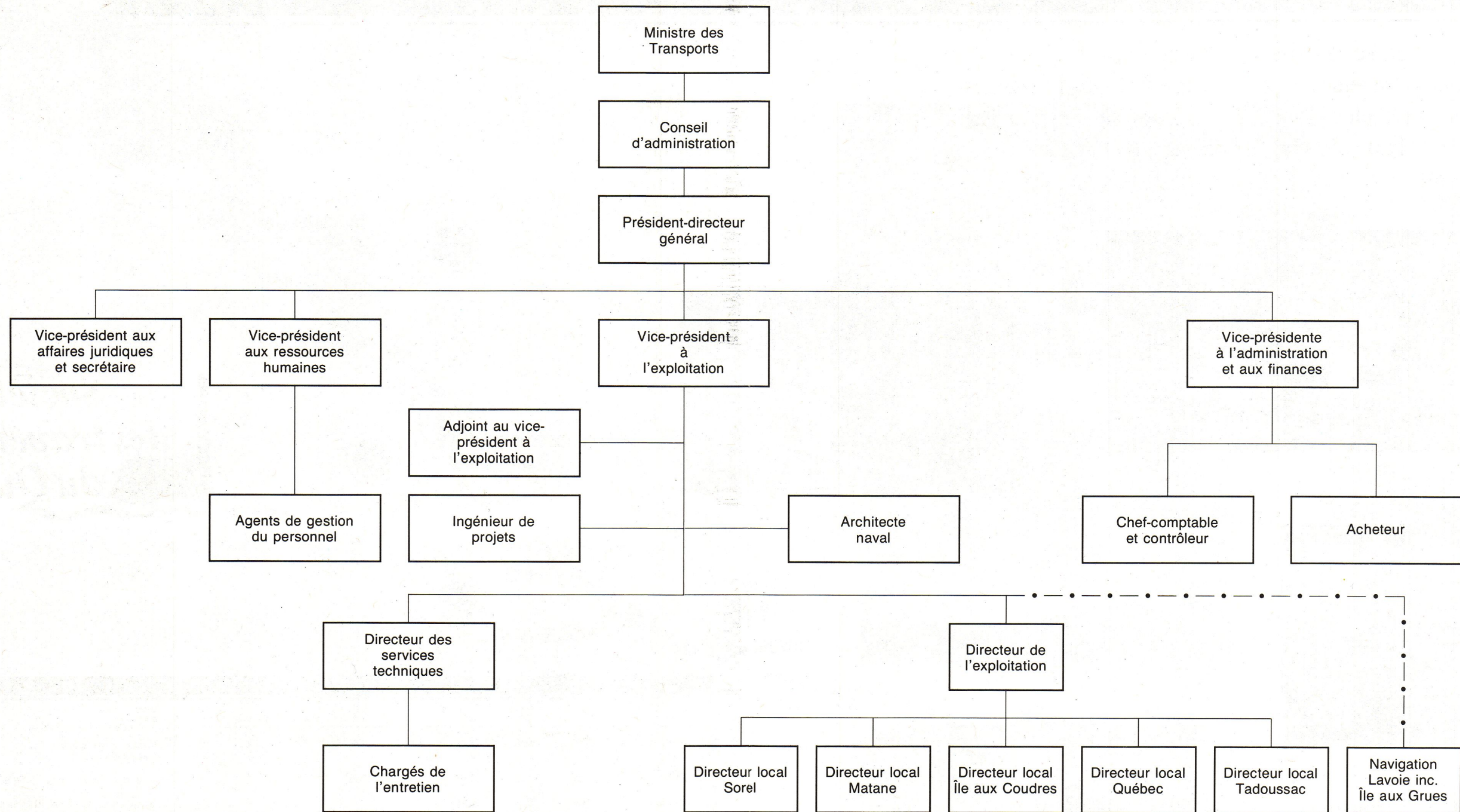
6  
LUCIEN-L.



FICHE TECHNIQUE ET AFFECTATION DES TRAVERSERS												
Nom du traversier	Année de construction	Longueur (m)	Largeur (m)	Jauge brute (tonneaux)	Hauteur libre (m)	Passagers	Capacité Véhicules	Vitesse de croisière (*)	Lieux d'affectation	Distance (km)	Durée	
Camille-Marcoux	1974	94,50	18,45	6 122	4,60	600	126	15	① Matane — Baie-Comeau Matane — Godbout	62,1 55,5	2 h 30 min. 2 h 15 min.	
Armand-Imbeau	1980	62,45	21,50	1 285	5,75	400	60	12	② Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	1,6	10 min.	
Jos-Deschênes	1980	62,45	21,50	1 285	5,75	400	60	12	② Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	1,6	10 min.	
Trois-Rivières	1962	61,00	21,50	882	4,35	400	60	11	③ Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	15 min.	
Joseph-Savard	1985	62,71	21,90	1 445	5,175	400	59	13	③ Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	15 min.	
Grue-des-Îles	1981	47,51	12,00	477	4,96	184	23	12	④ Île aux Grues — Montmagny	7,8	30 min.	
Alphonse-Desjardins	1971	65,25	21,80	1 741	3,66	700	55	12	⑤ Québec — Lévis	1,0	10 min.	
Lomer-Gouin	1971	65,25	21,80	1 741	3,66	700	55	12	⑤ Québec — Lévis	1,0	10 min.	
Radisson	1954	53,65	22,43	1 183	4,20	400	50	13	⑤ Navire auxiliaire (Québec, Rivière-du-Loup, Île aux Coudres)			
Lucien-L.	1967	67,50	18,30	866	3,35	291	60	10	⑥ Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	10 min.	
Catherine-Legardeur	1985	62,71	21,90	1 348	5,175	400	57	12	⑥ Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	10 min.	
<b>TOTAL</b>				<b>18 375</b>		<b>4 875</b>	<b>665</b>					

(\*) en nœuds

# Organigramme



## Partie II

### Revue statistique

Tableau I

#### Nombre de passagers transportés

	1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989	1987-1988
Matane — Baie-Comeau — Godbout	257 995	273 091	243 071	231 768	206 153
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	1 590 995	1 546 865	1 474 964	1 303 157	1 242 470
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	559 271	535 075	508 458	413 236	479 626
Île aux Grues — Montmagny	46 918	41 986	36 299	32 472	41 084
Québec — Lévis	1 506 885	1 478 945	1 443 253	1 421 357	1 617 215
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	919 203	957 066	899 108	860 255	850 796
<b>Total</b>	<b>4 881 267</b>	<b>4 833 028</b>	<b>4 605 153</b>	<b>4 262 245</b>	<b>4 437 344</b>

Tableau II

#### Nombre de véhicules transportés

	1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989	1987-1988
Matane — Baie-Comeau — Godbout	99 492	104 986	91 328	84 214	74 393
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	612 327	600 041	570 751	518 398	505 330
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	233 702	225 194	217 841	181 018	198 644
Île aux Grues — Montmagny	19 381	17 357	15 853	14 290	14 868
Québec — Lévis	306 214	297 814	279 978	266 335	317 922
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	405 649	419 625	394 700	370 979	365 545
<b>Total</b>	<b>1 676 765</b>	<b>1 665 017</b>	<b>1 570 451</b>	<b>1 435 234</b>	<b>1 476 702</b>

Tableau III  
Les traversées en 1991-1992

	Prévues	Effectuées <sup>1</sup>	Annulées	Supplémentaires	% de réussite <sup>2</sup>	Distance parcourue (en km approx.)
Matane — Baie-Comeau — Godbout	1 674	1 684	41	51	97,6	99 500
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	33 328	35 527	242	2 441	99,3	57 000
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	9 750	9 839	7	96	99,9	36 500
Île aux Grues — Montmagny	1 066	1 128	2	64	99,8	9 000
Québec — Lévis	24 156	23 786	596	226	97,5	24 000
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	19 140	19 190	28	78	99,9	30 500
<b>Total</b>	<b>89 114</b>	<b>91 154</b>	<b>916</b>	<b>2 956</b>	<b>99,0</b>	<b>256 500</b>

#### Traversées annulées (causes)

	Conditions climatiques	Réparations des navires	Autres	Total
Matane — Baie-Comeau — Godbout	41	0	0	41
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	128	54	60	242
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	2	4	1	7
Île aux Grues — Montmagny	2	0	0	2
Québec — Lévis	127	459	10	596
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	22	2	4	28
<b>Total</b>	<b>322</b>	<b>519</b>	<b>75</b>	<b>916</b>

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 1991-1992<sup>1</sup>**

	\$	%
<b>Revenus</b>		
Matane — Baie-Comeau — Godbout	5 277 796	55,7
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	22 873	0,2
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	25 096	0,3
Québec — Lévis	1 780 173	18,8
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	1 983 250	20,9
Revenus divers non imputés	391 915	4,1
	<b>9 481 103</b>	<b>100,0</b>
<b>Véhicules</b>		
Passagers	5 190 590	54,8
Autres	3 671 257	38,7
	619 256	6,5
	<b>9 481 103</b>	<b>100,0</b>
<b>Dépenses</b>		
Matane — Baie-Comeau—Godbout	10 711 065	30,3
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	6 401 537	18,1
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	5 187 564	14,7
Île aux Grues — Montmagny	505 941	1,4
Québec — Lévis	6 977 479	19,8
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	5 210 512	14,8
Frais non imputés	304 295	0,9
	<b>35 298 393<sup>2</sup></b>	<b>100,0</b>
Masse salariale	18 131 285	51,4
Carburant	2 782 174	7,9
Entretien et réparations	5 701 207	16,1
Frais des navires loués	4 887 654	13,8
Amortissement moins la participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations	133 260	0,4
Autres frais	3 662 813	10,4
	<b>35 298 393</b>	<b>100,0</b>

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 (4 343 \$ en 1991-1992) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.

2 Un montant de 689 936 \$ représentant l'amortissement sur les immobilisations acquises par donation ou à l'aide de subventions particulières a été déduit des dépenses totales de 35 988 329 \$.

Tableau V

**Perte avant participations gouvernementales au fonctionnement<sup>1</sup>**

	1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989	1987-1988
	\$				
<b>Par traverse</b>					
Matane — Baie-Comeau — Godbout	5 433 269	3 429 209	2 334 576	3 247 915	3 808 148
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	6 378 664	6 323 663	5 255 134	5 007 545	4 763 239
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	5 162 468	5 230 399	4 694 925	4 118 702	4 379 661
Île aux Grues — Montmagny	505 941	501 307	427 956	391 393	394 548
Québec — Lévis	5 197 306	5 904 855	5 689 412	4 722 559	4 899 911
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	3 227 262	3 099 745	2 974 963	2 704 693	3 001 231
Frais non imputés	87 620	164 392	194 148	80 272	58 418
<b>Pour l'ensemble</b>	<b>25 817 290</b>	<b>24 324 786</b>	<b>21 571 114</b>	<b>20 273 079</b>	<b>21 305 156</b>

1 La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations, représentée par l'amortissement sur les actifs acquis par donation ou à l'aide de subventions particulières, a été déduite des dépenses.

## **Partie III**

### **États financiers**

---

#### **Société des traversiers du Québec**

**État financiers de l'exercice  
terminé le 31 mars 1992**

#### **Rapport du vérificateur**

J'ai vérifié le bilan de la Société des Traversiers du Québec au 31 mars 1992 ainsi que l'état des résultats et du déficit et l'état 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 la Société. 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 préparées 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 la Société au 31 mars 1992 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. Conformément aux exigences de la Loi sur le vérificateur général (L.R.Q., chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,

Guy Breton, f.c.a.

Québec, le 8 juin 1992

Société des traversiers du Québec

**Résultats et déficit de l'exercice terminé le 31 mars 1992**

	<u>1992</u>	<u>1991</u>
	\$	\$
<b>Dépenses (note 3)</b>		
Frais d'exploitation	26 696 431	25 718 499
Frais généraux et d'administration	4 526 718	4 052 270
Amortissement des immobilisations	2 284 175	2 271 780
Intérêts sur obligations découlant de contrats de location-acquisition	2 481 005	2 679 989
<b>Sous-total</b>	<u>35 988 329</u>	<u>34 722 538</u>
<b>Revenus</b>		
Transport des véhicules	5 190 590	5 156 986
Transport des passagers	3 671 257	3 603 857
Autres (note 4)	619 256	843 239
	<u>9 481 103</u>	<u>9 604 082</u>
<b>Perte avant participations gouvernementales</b>	<b>26 507 226</b>	<b>25 118 456</b>
<b>Participations gouvernementales (note 5)</b>	<u>25 153 880</u>	<u>25 534 070</u>
<b>Perte nette (Bénéfice net)</b>	<b>1 353 346</b>	<b>(415 614)</b>
<b>Déficit au début</b>	<u>685 148</u>	<u>1 100 762</u>
<b>Déficit à la fin</b>	<u>2 038 494</u>	<u>685 148</u>

Société des traversiers du Québec  
**Bilan au 31 mars 1992**

	<u>1992</u>	<u>1991</u>
	\$	\$
<b>Actif</b>		
<b>À court terme</b>		
Encaisse	166 875	871 344
Dépôts à terme - au coût	1 000 000	1 000 000
Débiteurs et intérêts courus	266 334	976 043
	<u>1 433 209</u>	<u>2 847 387</u>
<b>Placement (note 6)</b>	27 500	27 500
<b>Immobilisations (note 7)</b>	28 413 375	30 634 042
	<u><b>29 874 084</b></u>	<u><b>33 508 929</b></u>
<b>Passif</b>		
<b>À court terme</b>		
Créditeurs et frais courus	2 433 335	2 609 777
Versements sur obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 8)	1 573 568	1 415 121
	<u>4 006 903</u>	<u>4 024 898</u>
<b>Obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 8)</b>	21 165 339	22 738 907
<b>Participations gouvernementales reportées (note 9)</b>	5 240 336	5 930 272
	<u>30 412 578</u>	<u>32 694 077</u>
<b>Avoir de l'actionnaire</b>		
<b>Capital-actions (note 10)</b>	1 500 000	1 500 000
<b>Déficit</b>	(2 038 494)	(685 148)
	<u>(538 494)</u>	<u>814 852</u>
	<u><b>29 874 084</b></u>	<u><b>33 508 929</b></u>
<b>Engagements (note 11)</b>		

**Pour le conseil d'administration,**

Jean-Yves Gagnon

---

Jean-B. Roy

---

Société des traversiers du Québec

**Évolution de la situation financière de l'exercice terminé le 31 mars 1992**

	<u>1992</u>	<u>1991</u>
	\$	\$
<b>Activités d'exploitation</b>		
Bénéfice net (Perte nette)	(1 353 346)	415 614
Éléments sans incidence sur les liquidités :		
Amortissement des immobilisations	2 284 175	2 271 780
Virement de participations gouvernementales reportées	(689 936)	(793 670)
Perte (gain) sur aliénations d'immobilisations	6 933	(1 608)
	<u>247 826</u>	<u>1 892 116</u>
Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation	533 267	(310 426)
Liquidités provenant des activités d'exploitation	<u><b>781 093</b></u>	<u><b>1 581 690</b></u>
<b>Activités de financement</b>		
Liquidités utilisées pour les activités de financement :		
Remboursement des obligations découlant de contrats de location-acquisition	(1 415 121)	(1 311 257)
<b>Activités d'investissement</b>		
Acquisitions d'immobilisations	(70 461)	(66 042)
Produits d'aliénation d'immobilisations	20	4 962
Liquidités utilisées pour les activités d'investissement	<u>(70 441)</u>	<u>(61 080)</u>
<b>(Diminution) Augmentation des liquidités</b>	<u>(704 469)</u>	<u>209 353</u>
<b>Liquidités au début</b>	<u>1 871 344</u>	<u>1 661 991</u>
<b>Liquidités à la fin</b>	<u><b>1 166 875</b></u>	<u><b>1 871 344</b></u>

Les liquidités de la Société comprennent l'encaisse et les dépôts à terme.

**Société des traversiers du Québec**  
**Notes complémentaires**  
**31 mars 1992**

**1. Constitution et objet**

La Société des Traversiers du Québec est une compagnie à fonds social constituée par loi spéciale (L.R.Q., chapitre S-14) 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. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

**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 d'acquisition. Les immobilisations sont amorties selon les méthodes et les taux suivants :

<b>Immobilisations</b>	<b>Méthode</b>	<b>Taux</b>
Quais	Solde dégressif	5 %
Bâtiments	Solde dégressif	10 %
Navires	Solde dégressif	15 %
Ameublement et équipement	Solde dégressif	20 %
Matériel roulant	Solde dégressif	30 %
Améliorations locatives	Linéaire	Durée du bail
Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	En fonction du remboursement du principal des obligations correspondantes	—

**Participations gouvernementales reportées**

La contrepartie de la valeur attribuée aux biens acquis par donation et les subventions pour l'acquisition d'immobilisations sont comptabilisées comme participations gouvernementales reportées et sont virées aux résultats selon les mêmes méthodes et taux d'amortissement que les immobilisations en cause.

**Recouvrement des assureurs**

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

**3. Dépenses**

	<b>1992</b>	<b>1991</b>
	<b>\$</b>	<b>\$</b>
Traitements, salaires et avantages sociaux	18 131 285	17 527 911
Intérêts sur obligations découlant de contrats de location-acquisition	2 481 005	2 679 989
Autres dépenses	15 376 039	14 514 638
	<b>35 988 329</b>	<b>34 722 538</b>

#### 4. Autres revenus

	<u>1992</u>	<u>1991</u>
	\$	\$
Intérêts sur dépôts bancaires	147 223	208 329
Intérêts sur remboursement de taxes fédérales sur le carburant	—	78 919
Dividendes	22 000	22 000
Stationnement et divers	66 334	69 147
Machines distributrices et concession alimentaire	140 203	167 772
Règlement d'un litige avec un fournisseur sur achat de pièces de moteur	23 758	34 878
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	175 748	2 064
Location de navires	50 923	258 522
(Perte) gain sur aliénations d'immobilisations	(6 933)	1 608
	<u>619 256</u>	<u>843 239</u>

#### 5. Participations gouvernementales

	<u>1992</u>	<u>1991</u>
	\$	\$
Subvention de fonctionnement reçue du gouvernement du Québec	24 463 944	24 740 400
Virement de participations gouvernementales reportées (note 9)	689 936	793 670
	<u>25 153 880</u>	<u>25 534 070</u>

#### 6. Placement

Ce placement représente 55 000 actions ordinaires classe « A », sans valeur nominale, des 767 500 actions émises par la Compagnie de gestion de Matane inc.



## 7. Immobilisation

	1992			1991	
	Immobilisations		Amortissement accumulé	Net	Net
	Acquises par donation	Autres			
	\$	\$	\$	\$	\$
Terrains	63 794	18 145	—	81 939	81 939
Quais	3 795 452	74 622	2 355 773	1 514 301	1 594 001
Bâtiments	1 521 883	389 431	1 278 331	632 983	709 212
Navires	25 476 038	902 671	23 169 983	3 208 726	3 774 970
Ameublement et équipement	7 087	663 568	466 703	203 952	185 535
Matériel roulant	—	65 364	50 807	14 557	20 795
Améliorations locatives	215 930	637 793	383 561	470 162	519 856
	<b>31 080 184</b>	<b>2 751 594</b>	<b>27 705 158</b>	<b>6 126 620</b>	<b>6 886 308</b>
Navires *		31 011 585	8 724 830	22 286 755	23 747 734
	<b>31 080 184</b>	<b>33 763 179</b>	<b>36 429 988</b>	<b>28 413 375</b>	<b>30 634 042</b>

\* Ces navires sont loués en vertu de contrats de location-acquisition.

## 8. Obligation découlant de contrats de location-acquisition

	1992	1991
	\$	\$
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, à des taux variant de 10,6 % à 10,8 %, échéant jusqu'en 2001	22 738 907	24 154 028
Versements échéant en deçà d'un an	1 573 568	1 415 121
	<b>21 165 339</b>	<b>22 738 907</b>

Les paiements minimums exigibles sur les obligations découlant des contrats de location-acquisition, en prenant pour acquis que les loyers demeureront aux montants versés en 1992, s'établissent comme suit :

	\$
1993	3 941 985
1994	3 941 985
1995	3 941 985
1996	4 212 668
1997	3 074 244
1998 à 2001	18 170 965
<b>Total des paiements minimums exigibles</b>	<b>37 283 832</b>
Montant représentant les intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	14 544 925
	<b>22 738 907</b>

## 9. Participations gouvernementales reportés

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations :

	<u>1992</u>	<u>1991</u>
	\$	\$
<b>a. Gouvernement du Québec</b>		
Solde au début	5 501 142	6 251 930
Virement aux résultats des montants suivants :		
Amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(646 551)	(749 788)
Solde non amorti sur immobilisations aliénées au cours de l'exercice	(3 712)	(1 000)
Solde à la fin	<u>4 850 879</u>	<u>5 501 142</u>
<b>b. Gouvernement du Canada</b>		
<b>Solde au début</b>	429 130	472 012
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(39 673)	(42 882)
Solde à la fin	<u>389 457</u>	<u>429 130</u>
	<b><u>5 240 336</u></b>	<b><u>5 930 272</u></b>
Ce solde se rapporte aux éléments suivants :		
Terrains	63 794	63 794
Quais	1 475 683	1 553 351
Bâtiments	497 204	555 710
Navires	3 073 688	3 616 102
Ameublement et équipement	405	957
Améliorations locatives	129 562	140 358
	<b><u>5 240 336</u></b>	<b><u>5 930 272</u></b>

## 10. Capital-actions

	<u>1992</u>	<u>1991</u>
	\$	\$
Autorisé :		
100 000 actions d'une valeur nominale de 100 \$ chacune		
Émis et payé :		
15 000 actions	<b><u>1 500 000</u></b>	<b><u>1 500 000</u></b>

## 11. Engagements

La Société est engagée par un bail à long terme échéant en 1996 pour la location d'un navire. Ce bail comporte une option d'achat en 1995 au prix de 849 660 \$.

La Société est également engagée par un bail à long terme échéant en 2004 pour des locaux à la gare de Lévis. Ce bail comporte une première option de renouvellement de quinze ans et une option additionnelle de quatorze ans.

La dépense de loyer de l'exercice terminé le 31 mars 1992 concernant le navire s'élève à 599 315 \$ et celle concernant les locaux de la gare à 37 155 \$. Les paiements minimums futurs s'établissent comme suit :

1993	636 469 \$
1994	636 469
1995	636 469
1996	636 469
1997	37 155
1998 et subséquemment	278 664
	<u><u>2 861 695 \$</u></u>

## 12. Régime de retraite

### — Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP)

La majorité des employés de la Société participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics. Ce régime est à prestations déterminées et comporte des garanties à la retraite et au décès.

Les contributions de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 394 167 \$ (1991 : 384 054 \$). Les obligations de la Société envers ce régime gouvernemental se limitent à ses contributions pour services courants à titre d'employeur.

### — Autres régimes

Les autres employés participent à deux régimes de retraite inter-entreprises et la responsabilité de la Société se limite aux contributions pour services courants à titre d'employeur. Les contributions de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 244 424 \$ (1991 : 250 298 \$).

## 13. Transaction de l'exercice avec les ministères et organismes du gouvernement du Québec

	1992	1991
	\$	\$
<b>Revenus</b>		
Participations gouvernementales	24 463 944	24 740 400
Dépenses	162 040	156 883
Débiteurs	7 070	—
Créditeurs	291	8 216

Composition typographique : Mono-Lino inc.  
Achevé d'imprimer en août 1992  
sur les presses de l'imprimerie  
Auger inc. à Pointe-du-Lac



Imprimé sur papier  
contenant 50 % de fibres recyclées  
dont 5 % désencrées.

ISBN 2-551-15296-8

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 458

2,00 \$