

# Société des traversiers du Québec

Rapport  
d'activités  
1992-1993

CANQ  
TR  
STQ  
100  
1992-93

157058

*Les*  
PUBLICATIONS  
DU QUÉBEC

---

# Société des traversiers du Québec

Rapport  
d'activités  
1992-1993

CANQ  
TR  
STQ  
100

1992-93

---

Québec 

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 1993  
Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada  
ISBN : 2-551-15771-4  
ISSN : 0823-9126  
© Gouvernement du Québec

Monsieur Jean-Pierre Saintonge  
Président de l'Assemblée nationale  
Hôtel du Parlement  
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 1993.

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

Le ministre des Transports,

SAM L. ELKAS

Québec, juillet 1993

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 1993.

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

Le président-directeur général,

Jean-Yves Gagnon

Québec, juillet 1993

## **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 services accessoires 14

• Les infrastructures 15

• Les ressources humaines 15

• 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 1992-1993 22

Tableau IV Résultats financiers par traverse  
en 1992-1993 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

Après avoir établi des records d'achalandage pendant trois années consécutives, la Société des traversiers du Québec a à son tour subi les effets de la récession économique : son achalandage pour 1992-1993 a diminué de 1,4 % pour les passagers et de 2,3 % pour les véhicules.

Cette baisse s'explique en grande partie par les conditions climatiques difficiles de l'hiver et l'embâcle sur le Saint-Laurent. En effet, pour la première fois dans toute l'histoire de la Société, le service de traversiers entre Sorel et Saint-Ignace-de-Loyola a dû être interrompu pendant au-delà d'un mois étant donné la fermeture de la voie maritime du Saint-Laurent entre Sorel et Trois-Rivières.

N'eut été de ce fait, nous aurions encore une fois réussi à battre les records des dernières années. La situation à Sorel a privé la Société d'environ 86 000 passagers et de 25 000 véhicules; quant à la perte de revenus, elle s'établit à environ 150 000 \$.

Le trafic aux autres traverses a été plus stable, à l'exception de celle de Matane. En effet, après plusieurs années consécutives d'augmentation, la situation à cette traverse a changé passablement au cours des deux dernières années. Depuis la fin des grands chantiers industriels sur la Côte-Nord, l'achalandage a subi une baisse importante, soit 8 % du nombre de passagers et de véhicules pour l'exercice 1992-1993. Cette situation devrait se poursuivre pour un certain temps, car les échanges Côte-Sud Côte-Nord ont toujours été grandement influencés par les travaux de construction sur la Côte-Nord et aucun projet n'est prévu à court terme.

Seule la traverse de l'île aux Coudres continue sa progression constante et a atteint un nouveau sommet en 1992-1993. L'attrait touristique de l'île et la gratuité du service de traversiers favorisent certainement la venue d'une foule de promeneurs.

À Québec-Lévis, on a transporté le même nombre de passagers qu'au cours de l'exercice précédent. Quant au nombre de véhicules payants, il a chuté de 4,6 % pour ainsi revenir au niveau de 1988-1989, soit environ 250 000 unités. L'ouverture d'une troisième voie sur le pont de Québec a eu un effet immédiat sur le nombre d'automobiles empruntant les traversiers, ce qui vient à nouveau confirmer la vocation de transport en commun de ce service.

La situation financière s'est par contre considérablement améliorée, malgré la baisse d'achalandage. Des mesures de rationalisation et la réduction des

dépenses d'entretien et de réparations des navires, combinées aux augmentations tarifaires du printemps 1992, ont permis à la Société de réduire la perte avant participation gouvernementale au fonctionnement de 25,8 à 22 millions de dollars. La réduction la plus significative se situe à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout où le déficit est passé de 5 433 000 \$ en 1991-1992, à 3 178 000 \$ en 1992-1993, soit le niveau le plus bas depuis l'exercice 1989-1990.

Ces efforts de rationalisation se poursuivront au cours des prochaines années, dans le but de réduire encore les déficits. Cependant, la gratuité qui existe toujours aux traverses Tadoussac, île aux Coudres et île aux Grues ne permet pas à la Société d'envisager une augmentation de son taux d'autofinancement. Il faut rappeler que 47 % des passagers et 57 % des véhicules ne versent aucun droit de péage, alors que les coûts d'opération ne cessent d'augmenter d'année en année. Cette situation ne pourra continuer longtemps car la proportion des revenus autonomes de la Société ne peut que décroître dans de telles circonstances. Les tarifs aux trois traverses ayant un droit de péage ont été majorés substantiellement depuis quelques années et certains indices nous font croire que de nouvelles augmentations trop fortes entraîneront des rendements négatifs, en raison d'une baisse de la clientèle.

Par ailleurs, la flotte de navires qui commence à montrer des signes de vieillissement importants est une autre préoccupation des dirigeants de la Société. Des investissements majeurs devront être prévus pour renouveler ou rénover certains navires. La moyenne d'âge des traversiers de la Société a atteint vingt ans et le renouvellement de certains d'entre eux devra être entrepris dans deux ou trois ans au plus tard. Déjà, le N.M. Trois-Rivières devra subir des modifications majeures dans le but de prolonger sa vie utile de dix à vingt ans. Le N.M. Camille-Marcoux, qui navigue depuis dix-neuf ans, requerra au cours des prochaines années certaines modifications pour lui permettre d'augmenter sa charge utile afin de transporter plus de camions lourds et ainsi respecter les nouvelles normes internationales prévues pour 1996.

Les deux navires en service à Tadoussac n'ont que treize ans, mais leur utilisation pendant 365 jours par année, 24 heures par jour, amène un vieillissement rapide. Nous constatons par ailleurs que le coût des réparations augmente d'année en année. En outre, aucun navire de la flotte n'est disponible pour assurer

la relève en cas d'accident ou de bris majeur. De fait, entre les mois de juin et octobre, soit la période de la plus grande affluence, tout retrait de l'un des deux traversiers en service entraînerait des attentes considérables pour les usagers de cette traverse. Déjà en 1991, la Société avait demandé l'autorisation de construire un navire de relève polyvalent, autorisation qui lui avait été refusée, mais l'urgence d'une telle démarche est encore plus criante en 1993.

La Société a préparé un plan de renouvellement de sa flotte et il faut espérer que des fonds pourront être dégagés afin de permettre la poursuite des activités essentielles de transport par traversiers au Québec.

À la fin de l'exercice écoulé, le gouvernement du Québec a transféré à la Société la responsabilité de deux autres traverses subventionnées, soit Rivière-du-Loup—Saint-Siméon et Cap-aux-Meules—île d'Entrée, ainsi que la propriété de toutes les installations terrestres rattachées aux différents services de traversiers. Ce transfert, demandé par la Société depuis plusieurs années, lui permettra d'accomplir intégralement le mandat qui lui est confié par sa loi constitutive, soit la gestion ou l'opération de toutes les traverses subventionnées sur les fleuves, rivières et lacs du Québec. La propriété des infrastructures permettra en outre de réaliser des économies importantes en ce qui a trait à l'entretien, en plus d'accélérer considérablement l'exécution des travaux requis. Ces infrastructures représentent un actif additionnel de 25 millions de dollars pour la Société.

Au cours du dernier exercice, nous avons accentué nos efforts pour atteindre la qualité totale en ce qui a trait aux opérations, et plus particulièrement en matière de service à la clientèle. Des cours spécialisés ont été offerts à tous les employés, des sondages auprès de la clientèle ont été effectués, la signalisation a été améliorée et tout a été mis en oeuvre pour assurer la plus grande sécurité possible aux usagers. De même, une campagne de publicité bien orchestrée est venue renforcer ces actions afin d'attirer une clientèle additionnelle.

Pour le présent exercice, l'accent sera encore mis sur le service à la clientèle, la sécurité, la qualité de vie au travail des employés et le renouvellement de la flotte. En effet, la Société est convaincue qu'une amélioration de ses services se traduira par une hausse de son achalandage et, par conséquent, de ses revenus.

En terminant, je désire remercier très sincèrement tous les employés, la clientèle, les membres du conseil d'administration et le ministre des Transports qui ont contribué au succès de la Société des traversiers.

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, de façon sécuritaire, ponctuelle, courtoise et économiquement efficace.

De plus, la STQ, comme mission complémentaire, pourrait utiliser ses traversiers pour 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-Baptiste Roy**

Homme d'affaires  
Saint-Anselme

#### **Roger G. Grégoire**

Secrétaire-trésorier  
A. Richard limitée  
Berthierville

#### **Thomas Maher**

Directeur général  
Commission scolaire de Tadoussac

#### **Madame Louise Boucher**

Retraitée  
Matane

### 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 1992-1993, les dépenses ont diminué de 10,5 % et les revenus ont augmenté de 2,2 %. La perte avant participation du gouvernement du Québec est passée de 26 507 226 \$ à 22 530 098 \$, soit une baisse de 15 %.

Le poste « Entretien et réparation des navires » est le premier facteur de l'amélioration au plan des dépenses, avec un total moindre de 3 000 000 \$. En effet, au cours de l'année précédente, trois navires sont allés en cale sèche pour des réparations d'urgence et trois autres pour l'entretien régulier, dont le N.M. Camille-Marcoux pour lequel les déboursés ont atteint 1 417 053 \$. On avait aussi effectué la remotorisation du N.M. Armand-Imbeau. Pour l'exercice écoulé, seulement trois navires ont subi des réparations d'urgence pour un montant de 377 000 \$. Un autre facteur est la diminution de la période d'opération du second navire, le N.M. John Hamilton Gray, à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout pour la période estivale. Étant donné la chute prononcée de l'achalandage à cette traverse, ce navire n'a été en service que du 26 juin au 3 août, soit cinq semaines de moins que l'année précédente pour un résultat amélioré d'environ 325 000 \$.

Les revenus de fonctionnement des traversiers n'ont augmenté que de 1,4 %, malgré d'importantes hausses tarifaires. Les tarifs ont été majorés de 7 % à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout. À Québec-Lévis et à Sorel—Saint-Ignace, le tarif passager a été haussé de 13,6 % (1,10 \$ à 1,25 \$) et le tarif automobile, de 11,1 % (2,70 \$ à 3,00 \$). Par contre, un laissez-passer mensuel de 10 \$ a été instauré amenant une mutation de la clientèle particulièrement à la traverse Québec—Lévis, où des usagers qui payaient à chaque passage sont devenus des utilisateurs de laissez-passer mensuel.

C'est à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout que les revenus ont été les plus affectés. La baisse moyenne de 8 % de l'achalandage a entraîné des revenus inférieurs de 1,8 %. La traverse Sorel—Saint-Ignace a été éprouvée par l'embâcle sur le fleuve Saint-Laurent et ses revenus de février et mars 1993 ont été amputés d'environ 150 000 \$. La croissance des autres revenus est due au paiement de 78 539 \$ d'intérêts par la Commission de la santé et de la sécurité au travail sur l'ajustement définitif pour l'année 1990 découlant du régime rétrospectif. Les revenus de la STQ ne peuvent plus croître en haussant continuellement les tarifs de ses trois services de

traversiers où un droit de péage existe. Elle doit trouver de nouvelles avenues et l'abolition de la gratuité lui apparaît la meilleure, car la population doit payer au moins pour une partie des services qu'elle utilise. La proportion des passagers et des véhicules transportés qui ont versé des droits de péage est passée de 55,0 % à 53,5 % et de 45,3 % à 43,4 % respectivement.

### Les traversées effectuées

Au tableau III du présent rapport, nous retrouvons le nombre de traversées effectuées par rapport à celles prévues aux horaires.

Comme on peut le voir, pour l'ensemble du réseau, seulement 2,9 % des traversées n'ont pu être réalisées.

C'est à Sorel-Saint-Ignace que le taux d'annulation est le plus élevé, soit 7,8 %. Les conditions climatiques difficiles de l'hiver et l'embâcle sur le lac Saint-Pierre ont entraîné l'annulation de 1 497 traversées au cours de février et de mars.

L'île aux Coudres obtient le meilleur rendement avec un indice de réussite de 99,9 %, suivie de près par l'île aux Grues, 99,8 % et Québec-Lévis, avec 99 %.

À Matane, un bris de l'arbre porte-hélice bâbord du N.M. Camille-Marcoux a nécessité son retrait du service pour la période du 19 au 26 février causant ainsi l'annulation d'une vingtaine de traversées sur les 1 582 prévues à l'horaire.

Le taux de réussite à Tadoussac est de 97,5 % et là encore, les réparations aux navires et les conditions climatiques sont la cause des traversées annulées.

### L'achalandage

Les tableaux I et II du présent rapport contiennent des données comparatives en ce qui a trait au nombre de passagers et de véhicules transportés durant les cinq dernières années.

Au cours de l'exercice 1992-1993, la Société a connu une légère diminution de son achalandage pour la première fois depuis quatre ans : 4 813 926 passagers et 1 638 735 véhicules ont utilisé ses services, soit une baisse de 1,4 % et de 2,3 % respectivement.

La récession, un été pluvieux et les conditions climatiques difficiles de l'hiver ont contribué à ce ralentissement.

À Québec—Lévis, on a transporté 1 506 345 passagers, soit une baisse de 540 usagers par rapport à l'année précédente. Le nombre de véhicules payants a chuté de 4,6 %, pour se situer à environ 250 000 unités, en excluant les bicyclettes.

La récession s'est fait sentir fortement sur la Côte-Nord; pour la première fois depuis 1980, nous avons connu une diminution des véhicules commerciaux de l'ordre de 6 % à Tadoussac. À Matane, la baisse enregistrée est plus sévère; elle s'est traduite par un écart de 7,8 % pour les passagers et de 8 % pour les véhicules.

À Sorel, l'embâcle sur le Saint-Laurent, à partir du lac Saint-Pierre, a complètement bouleversé l'opération de la traverse. Le grand nombre de traversées annulées en février et en mars a fortement contribué à la chute de l'achalandage, soit 9,4 % pour les passagers et 7 % pour les véhicules payants.

La réputation touristique de l'île aux Coudres n'est plus à faire et cette traverse continue à fracasser des records : 2,4 % d'augmentation des passagers et 1,2 % des automobiles, pour l'exercice 1992-1993. En plus de l'affluence en période estivale, les forfaits hors saison développés par les commerçants attirent de nombreux touristes. De fait, c'est environ 80 % de la clientèle annuelle qui est transportée entre mai et octobre.

### La flotte

Les onze navires de la flotte ont été utilisés au cours de l'année, pour les opérations tant régulières que temporaires, ou comme navires d'appoint ou de remplacement.

La Société a de nouveau affrété le N.M. John-Hamilton-Gray de Marine Atlantique inc. pour prêter main forte au N.M. Camille-Marcoux, à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout, à l'été 1992. Comme l'achalandage était moindre que par le passé, la période de location a été écourtée de plusieurs jours. En effet, le navire fut mis en service le 26 juin et retiré le 3 août 1992. La Société doit penser à une nouvelle formule pour l'avenir. Par exemple, envisager la possibilité d'utiliser le N.M. Camille-Marcoux sur une période de 24 heures par jour, et inciter les camionneurs à utiliser le service de nuit, moyennant une tarification réduite. Une autre solution serait la mise en service d'un traversier plus rapide, tel un catamaran. Ceci diminuerait les attentes sur les quais et attirerait les touristes en raison de la nouveauté du système.

Le N.M. Radisson a été utilisé dès le début d'avril à la traverse Québec—Lévis pour remplacer le N.M. Alphonse-Desjardins qui a dû subir des réparations en cale sèche. À l'été, il fut affrété, comme cela se fait

depuis plusieurs années, à la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon.

Le N.M. Trois-Rivières a passé l'été à la traverse de l'île aux Coudres où l'affluence des touristes augmente d'année en année. Ce navire fera l'objet d'une étude approfondie sur la condition générale de sa structure. Après 31 ans d'utilisation, il est important de déterminer s'il doit être abandonné ou remis à neuf pour fournir plusieurs autres années de service.

Le N.M. Lucien-L. a encore prêté main forte au N.M. Catherine-Legardeur à la traverse Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, de mai à septembre, pour répondre à la demande accrue en cette saison. Le navire est revenu passer l'hiver à Québec.

Le N.M. Grue-des-Îles a repris son service saisonnier entre Montmagny et l'île aux Grues avec quelques jours de retard, à cause des glaces.

Deux navires ont dû visiter la cale sèche pour des réparations urgentes. En janvier 1993, le N.M. Armand-Imbeau s'est retrouvé avec un joint étanche brisé, laissant l'huile de lubrification de l'arbre porte-hélice s'écouler dans l'eau. Encore une fois, un filin de pêche a été retrouvé bien enroulé autour du joint. En février, le N.M. Camille-Marcoux a dû être retiré du service à la suite de dommages à l'arbre porte-hélice bâbord. Le manchon de bronze recouvrant l'arbre s'est désagrégé vis-à-vis le joint presse-étoupe. Les réparations ont été effectuées rapidement au chantier maritime de Verreault Navigation, à Les Méchins, et le service n'a été interrompu que pendant une semaine.

De gros travaux ont été exécutés par la petite équipe de l'Atelier 85. Un radoub complet a été effectué sur la boîte de réduction et d'embrayage du N.M. Radisson. Un système moderne de traitement des égoûts a été installé sur le N.M. Lucien-L. Ces tâches ont été accomplies en plus de tous les travaux d'entretien préventif nécessaire au bon fonctionnement des navires.

### Les services accessoires

Afin d'améliorer le service à la clientèle, la Société a complété le programme d'informatisation de son système de réservations à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout. Cela permet, entre autres, d'éviter les doubles réservations, de réduire les temps d'occupation des lignes téléphoniques et d'offrir une plus longue période de réservation à l'avance.

De même, sur le N.M. Camille-Marcoux, on a amélioré le service de tabagie et on a procédé à l'installation de téléphones cellulaires publics, fonctionnant avec la carte de crédit. Les toilettes pour hommes et pour femmes ont également fait peau neuve.

## Les infrastructures

Le ministère des Transports du Québec a doté l'île aux Coudres d'une nouvelle gare pour les usagers.

Les travaux de réparation aux quais de Québec et de Lévis entrepris en 1992 se poursuivront au cours de l'année.

À Montmagny, le gouvernement fédéral a investi plus de trois millions de dollars pour la mise en oeuvre d'importants travaux de rénovation au quai du traversier.

Le 31 mars 1993, à la suite d'une décision gouvernementale, le ministère des Transports du Québec a dévolu à la Société des traversiers du Québec la responsabilité de l'entretien, de la rénovation et de la construction de toutes les infrastructures terrestres qui lui appartenaient.

## Les ressources humaines

Au cours du dernier exercice financier, la Société des traversiers du Québec a conclu des ententes avec ses syndicats affiliés à la Confédération des syndicats nationaux, au Syndicat canadien des officiers de la marine marchande et au Syndicat international des marins canadiens afin de reconduire les conventions collectives pour une période de douze mois expirant le 30 juin 1993.

Nous avons aussi intensifié nos efforts en ce qui a trait au perfectionnement des ressources humaines. Afin de rencontrer les objectifs de sa planification stratégique, la Société a poursuivi son programme en diffusant à l'ensemble de son personnel un cours visant l'amélioration de la qualité du service à la clientèle.

À l'égard de la sécurité des passagers et des employés, la Société des traversiers du Québec a été la première entreprise au Canada à permettre à son personnel de suivre le cours « Formation d'urgence en mer II » (mise à jour). Ainsi, un groupe d'employés du personnel navigant ont pu rafraîchir et parfaire leurs connaissances dans ce domaine.

Enfin, un autre groupe d'employés a participé au cours « Déversement accidentel des matières polluantes ou dangereuses ». En fait, avec la collaboration de la Garde côtière canadienne, les membres d'équipage ont pu se familiariser avec les différentes techniques de rétention et d'intervention en cas de déversement accidentel.

Sur une base annuelle, l'effectif de la Société des traversiers du Québec se maintient à près de 400 employés et atteint une pointe de plus de 500 pendant la période estivale.

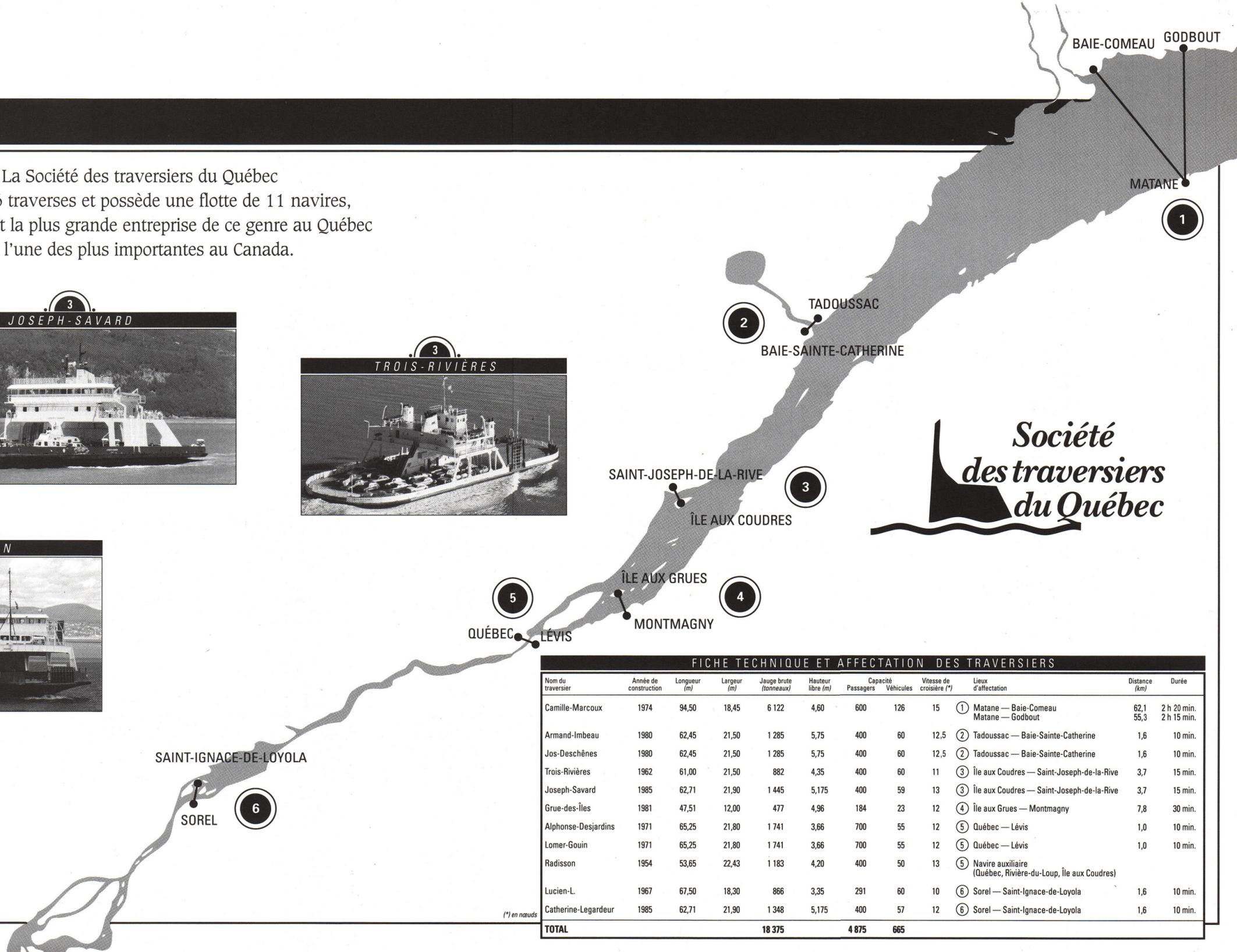
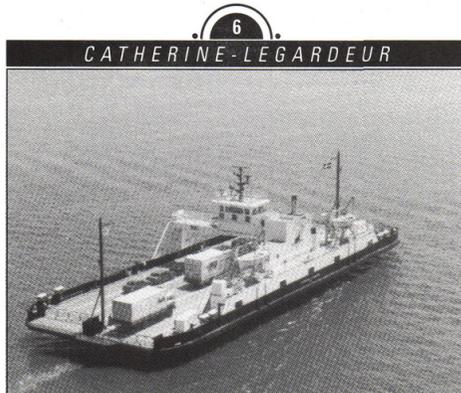
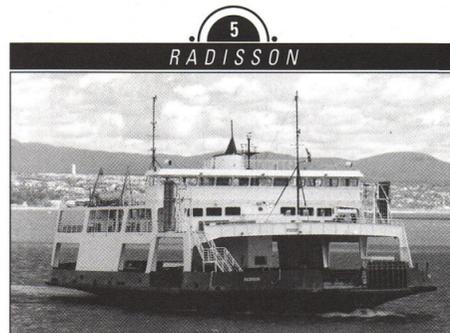
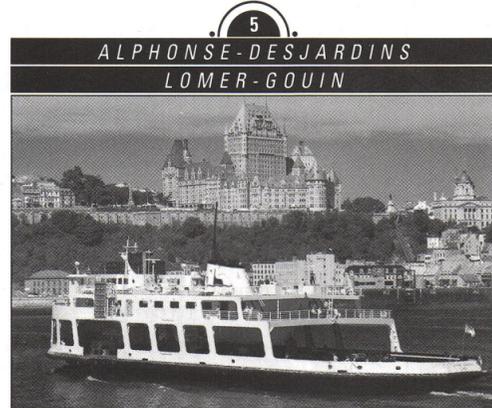
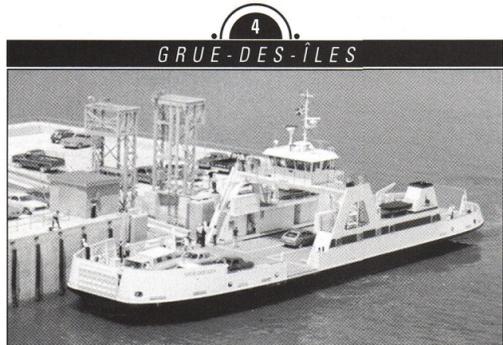
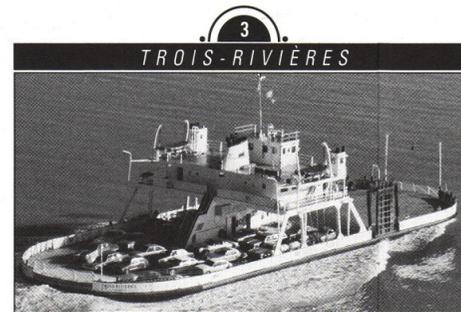
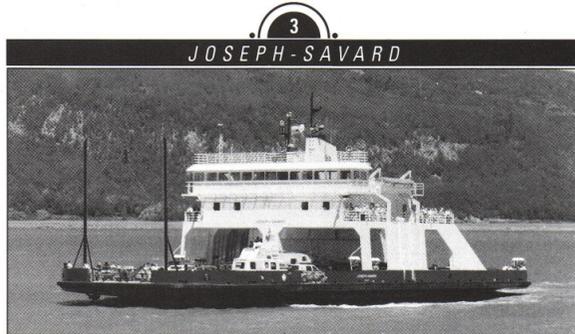
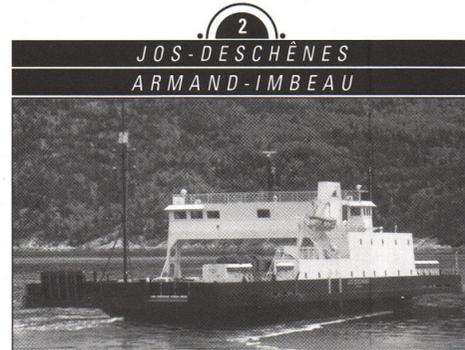
## Le conseil d'administration

Au cours de l'exercice 1992-1993, le conseil d'administration a tenu quatre assemblées régulières en plus de l'assemblée de l'actionnaire. En avril 1992, le gouvernement du Québec a nommé deux nouveaux administrateurs, madame Louisette Boucher et monsieur Thomas Maher, pour combler les postes laissés vacants à la suite du départ de messieurs Yves Boudreault et Jean-Marc Dion. Nous profitons de l'occasion pour exprimer notre reconnaissance à ces derniers qui, durant leur mandat, ont contribué à la saine gestion des affaires de la Société et pour souhaiter la bienvenue aux nouveaux administrateurs.

## 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 M<sup>e</sup> Jocelyn Fortier, vice-président aux affaires juridiques et secrétaire. À la STQ, onze édifices et onze navires sont touchés 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.



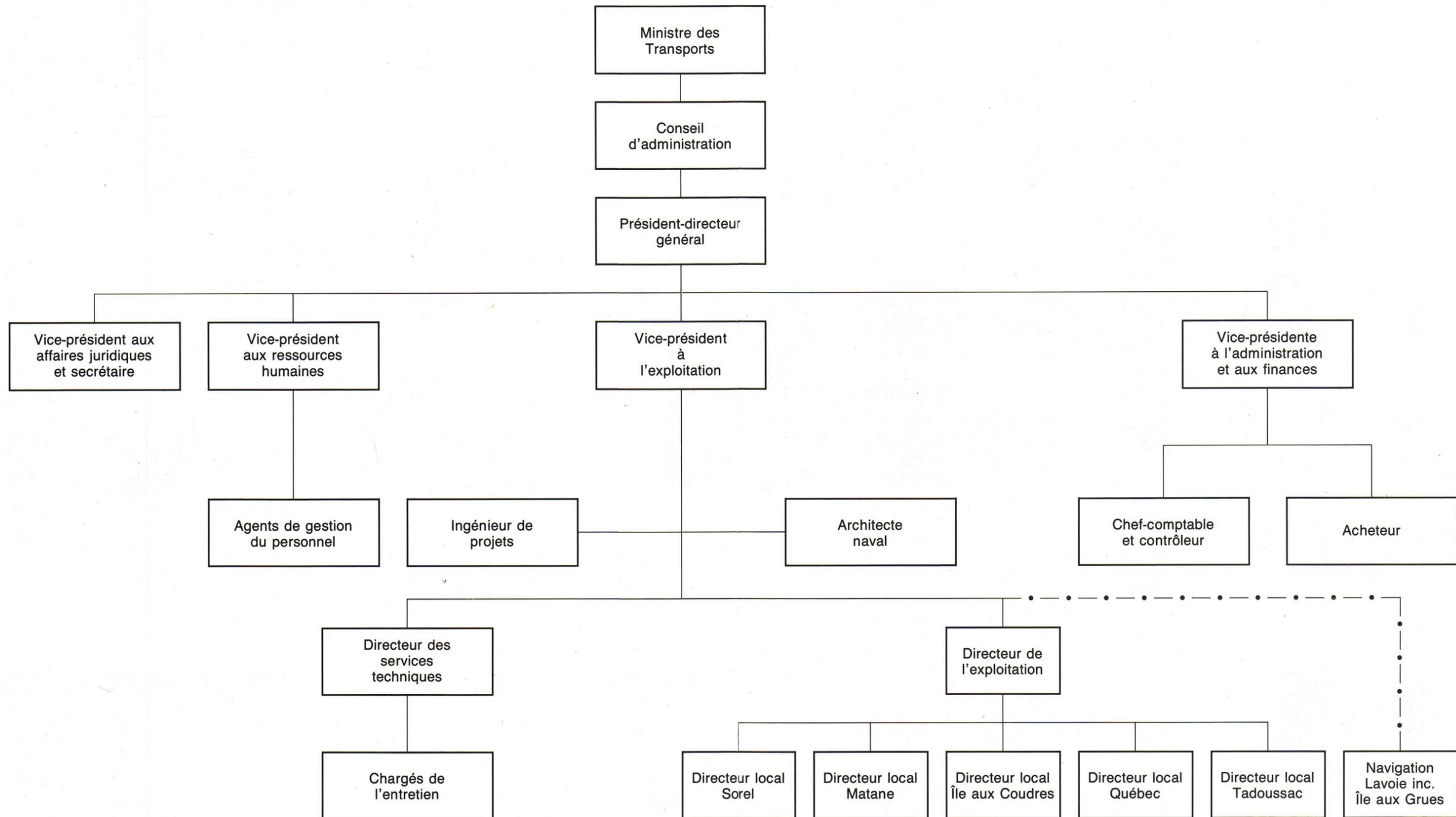
**Société  
des traversiers  
du Québec**

FICHE TECHNIQUE ET AFFECTATION DES TRAVERSERS

Nom du traversier	Année de construction	Longueur (m)	Largeur (m)	Jauge brute (tonneaux)	Hauteur libre (m)	Capacité 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 55,3	2 h 20 min. 2 h 15 min.
Armand-Imbeau	1980	62,45	21,50	1 285	5,75	400	60	12,5	② Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	1,6	10 min.
Jos-Deschênes	1980	62,45	21,50	1 285	5,75	400	60	12,5	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  
Au 31 mars 1993



## Partie II

### Revue statistique

Tableau I

#### Nombre de passagers transportés

	1992-1993	1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989
Matane — Baie-Comeau — Godbout	237 833	257 995	273 091	243 071	231 768
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 623 078	1 590 995	1 546 865	1 474 964	1 303 157
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	572 531	559 271	535 075	508 458	413 236
Île aux Grues — Montmagny	41 482	46 918	41 986	36 299	32 472
Québec — Lévis	1 506 345	1 506 885	1 478 945	1 443 253	1 421 357
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	832 657	919 203	957 066	899 108	860 255
<b>Total</b>	<b>4 813 926</b>	<b>4 881 267</b>	<b>4 833 028</b>	<b>4 605 153</b>	<b>4 262 245</b>

Tableau II

#### Nombre de véhicules transportés

	1992-1993	1991-1992	1990-1991	1989-1990	1988-1989
Matane — Baie-Comeau — Godbout	91 905	99 492	104 986	91 328	84 214
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	614 154	612 327	600 041	570 751	518 398
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	237 881	233 702	225 194	217 841	181 018
Île aux Grues — Montmagny	17 183	19 381	17 357	15 853	14 290
Québec — Lévis	296 790	306 214	297 814	279 978	266 335
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	380 822	405 649	419 625	394 700	370 979
<b>Total</b>	<b>1 638 735</b>	<b>1 676 765</b>	<b>1 665 017</b>	<b>1 570 451</b>	<b>1 435 234</b>

Tableau III  
Les traversées en 1992-1993

	Prévues	Effectuées <sup>1</sup>	Annulées	Supplémentaires	% de réussite <sup>2</sup>	Distance parcourue (en km approx.)
Matane — Baie-Comeau — Godbout	1 582	1 572	26	16	98,4	93 000
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	34 034	34 236	838	1 040	97,5	55 000
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	9 716	9 833	10	127	99,9	36 500
Île aux Grues — Montmagny	1 036	1 056	2	22	99,8	8 300
Québec — Lévis	24 068	24 062	240	234	99,0	24 000
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	19 098	17 657	1 497	56	92,2	28 250
<b>Total</b>	<b>89 534</b>	<b>88 416</b>	<b>2 613</b>	<b>1 495</b>	<b>97,1</b>	<b>245 050</b>

#### Traversées annulées (causes)

	Conditions climatiques	Réparations des navires	Autres	Total
Matane — Baie-Comeau — Godbout	8	18	0	26
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	291	503	44	838
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	2	0	8	10
Île aux Grues — Montmagny	2	0	0	2
Québec — Lévis	173	39	28	240
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	1 497	0	0	1 497
<b>Total</b>	<b>1 973</b>	<b>560</b>	<b>80</b>	<b>2 613</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 1992-1993<sup>1</sup>**

	\$	%
<b>Revenus</b>		
Matane — Baie-Comeau _ Godbout	5 176 620	53,4
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	25 153	0,3
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	22 368	0,2
Québec — Lévis	1 884 553	19,5
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	2 122 428	21,9
Revenus divers non imputés	458 176	4,7
	<b>9 689 298</b>	<b>100,0</b>
<b>Véhicules</b>		
Véhicules	5 187 532	53,5
Passagers	3 795 265	39,2
Autres	706 501	7,3
	<b>9 689 298</b>	<b>100,0</b>
<b>Dépenses</b>		
Matane — Baie-Comeau—Godbout	8 355 081	26,4
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	5 303 874	16,8
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	4 843 052	15,3
Île aux Grues — Montmagny	546 233	1,7
Québec — Lévis	7 099 606	22,5
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	5 162 601	16,3
Frais non imputés	313 515	1,0
	<b>31 623 962<sup>2</sup></b>	<b>100,0</b>
Masse salariale	17 916 211	56,7
Carburant	2 499 995	7,9
Entretien et réparations	2 659 760	8,4
Frais des navires loués	4 682 427	14,8
Amortissement moins la participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations	140 842	0,4
Autres frais	3 724 727	11,8
	<b>31 623 962</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 (2 725 \$ en 1992-1993) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.

2 Un montant de 595 434 \$ représentant l'amortissement sur les immobilisations acquises par donation ou à l'aide de subventions particulières a été déduit des dépenses totales de 32 219 396 \$.

Tableau V

**Perte avant participation gouvernementale au fonctionnement<sup>1</sup>**

	<u>1992-1993</u>	<u>1991-1992</u>	<u>1990-1991</u>	<u>1989-1990</u>	<u>1988-1989</u>
	\$	\$	\$	\$	\$
<b>Par traverse</b>					
Matane — Baie-Comeau — Godbout	3 178 461	5 433 269	3 429 209	2 334 576	3 247 915
Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	5 278 721	6 378 664	6 323 663	5 255 134	5 007 545
Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	4 820 684	5 162 468	5 230 399	4 694 925	4 118 702
Île aux Grues—Montmagny	546 233	505 941	501 307	427 956	391 393
Québec — Lévis	5 215 053	5 197 306	5 904 855	5 689 412	4 722 559
Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	3 040 173	3 227 262	3 099 745	2 974 963	2 704 693
Frais non imputés	(144 661)	(87 620)	(164 392)	194 148	80 272
<b>Pour l'ensemble</b>	<b>21 934 664</b>	<b>25 817 290</b>	<b>24 324 786</b>	<b>21 571 114</b>	<b>20 273 079</b>

<sup>1</sup> 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**

**États financiers de l'exercice  
terminé le 31 mars 1993**

#### **Rapport du vérificateur**

J'ai vérifié le bilan de la Société des Traversiers du Québec au 31 mars 1993 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 1993 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 18 mai 1993

Société des traversiers du Québec

**Résultats et déficit de l'exercice terminé le 31 mars 1993**

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	\$	\$
<b>Dépenses</b>		
Frais d'exploitation (note 3)	22 769 975	26 696 431
Frais généraux et d'administration (note 4)	4 782 299	4 526 718
Amortissement des immobilisations	2 360 877	2 284 175
Intérêts sur obligations découlant de contrats de location-acquisition	2 306 245	2 481 005
	<u>32 219 396</u>	<u>35 988 329</u>
<b>Revenus</b>		
Transport des véhicules	5 187 532	5 190 590
Transport des passagers	3 795 265	3 671 257
Autres (note 5)	706 501	619 256
	<u>9 689 298</u>	<u>9 481 103</u>
<b>Perte avant participations gouvernementales</b>	<u>22 530 098</u>	<u>26 507 226</u>
<b>Participations gouvernementales (note 6)</b>	<u>23 431 781</u>	<u>25 153 880</u>
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>	<u>901 683</u>	<u>(1 353 346)</u>
<b>Déficit au début</b>	<u>2 038 494</u>	<u>685 148</u>
<b>Déficit à la fin</b>	<u>1 136 811</u>	<u>2 038 494</u>

Société des traversiers du Québec  
**Bilan au 31 mars 1993**

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	\$	\$
<b>Actif</b>		
<b>À court terme</b>		
Encaisse	623 581	166 875
Dépôts à terme - au coût	1 000 000	1 000 000
Débiteurs et intérêts courus	128 678	266 334
	<u>1 752 259</u>	<u>1 433 209</u>
<b>Placement - au coût</b> (note 7)	27 500	27 500
<b>Immobilisations</b> (note 8)	51 709 421	28 413 375
	<u><b>53 489 180</b></u>	<u><b>29 874 084</b></u>
<b>Passif</b>		
<b>À court terme</b>		
Créditeurs et frais courus	1 764 340	2 433 335
Versements sur obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 10)	1 749 757	1 573 568
	<u>3 514 097</u>	<u>4 006 903</u>
<b>Dû au gouvernement du Québec</b> (note 9)	25 551 410	—
<b>Obligations découlant de contrats de location-acquisition</b> (note 10)	19 415 582	21 165 339
<b>Participations gouvernementales reportées</b> (note 11)	4 644 902	5 240 336
	<u>53 125 991</u>	<u>30 412 578</u>
<b>Avoir de l'actionnaire (défictaire)</b>		
<b>Capital-actions</b> (note 12)	1 500 000	1 500 000
<b>Déficit</b>	(1 136 811 )	(2 038 494)
	<u><b>363 189</b></u>	<u><b>(538 494)</b></u>
	<u>53 489 180</u>	<u>29 874 084</u>
<b>Engagements</b> (note 13)		

**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 1993**

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	\$	\$
<b>Activités d'exploitation</b>		
Bénéfice net (Perte nette)	901 683	(1 353 346)
Éléments sans incidence sur les liquidités :		
Amortissement des immobilisations	2 360 877	2 284 175
Virement de participations gouvernementales reportées	(595 434)	(689 936)
Perte sur aliénations d'immobilisations	1 877	6 933
	<u>2 669 003</u>	<u>247 826</u>
Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation	(531 339)	533 267
Liquidités provenant des activités d'exploitation	<u>2 137 664</u>	<u>781 093</u>
<b>Activités de financement</b>		
Dû au gouvernement du Québec	25 551 410	—
Remboursement des obligations découlant de contrats de location-acquisition	(1 573 568)	(1 415 121)
Liquidités provenant des (utilisées pour les) activités de financement	<u>23 977 842</u>	<u>(1 415 121)</u>
<b>Activités d'investissement</b>		
Acquisitions d'immobilisations	(25 659 021)	(70 461)
Produit d'aliénations d'immobilisations	221	20
Liquidités utilisées pour les activités d'investissement	<u>(25 658 800)</u>	<u>(70 441)</u>
<b>Augmentation (diminution) des liquidités</b>	456 706	(704 469)
<b>Liquidités au début</b>	<u>1 166 875</u>	<u>1 871 344</u>
<b>Liquidités à la fin</b>	<u>1 623 581</u>	<u>1 166 875</u>

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

**Société des traversiers du Québec**  
**Notes complémentaires**  
**31 mars 1993**

**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 :

	Méthodes	Taux
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. Frais d'exploitation**

	1993	1992
	\$	\$
Traitements et avantages sociaux	15 484 889	15 940 291
Location de navire	751 581	945 671
Contrat d'opération	375 447	344 746
Carburant	2 499 995	2 782 173
Entretien et réparation — navires	2 528 455	5 465 250
Entretien et réparation — quais	131 305	233 434
Autres	998 303	984 866
	<b>22 769 975</b>	<b>26 696 431</b>

**4. Frais généraux et d'administration**

	1993	1992
	\$	\$
Traitements et avantages sociaux	2 431 322	2 275 270
Papeterie et impression	43 652	40 834
Honoraires professionnels	120 467	116 531
Entretien et réparation des locaux	79 519	77 246
Électricité et chauffage	51 934	56 890
Taxes et licences	650 309	624 436
Assurances	863 396	874 181
Autres	541 700	461 330
	<b>4 782 299</b>	<b>4 526 718</b>

## 5. Autres revenus

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	<u>\$</u>	<u>\$</u>
Intérêts sur dépôts bancaires	100 310	147 223
Intérêt sur l'ajustement définitif de la cotisation de la Commission de la santé et de la sécurité du travail	78 539	—
Dividendes	19 250	22 000
Stationnement et divers	76 370	66 334
Machines distributrices et concession alimentaire	130 322	140 203
Règlement d'un litige avec un fournisseur sur achat de pièces de moteur	40 368	23 758
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	209 319	175 748
Location de navires	53 900	50 923
Perte sur aliénations d'immobilisations	(1 877)	(6 933)
	<u>706 501</u>	<u>619 256</u>

## 6. Participations gouvernementales

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	<u>\$</u>	<u>\$</u>
Subvention de fonctionnement reçue du gouvernement du Québec	22 836 347	24 463 944
Virement de participations gouvernementales reportées (note 11)	595 434	689 936
	<u>23 431 781</u>	<u>25 153 880</u>

## 7. Placement - au coût

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.

## 8. Immobilisations

	1993				1992	
	Immobilisation			Amortis- sement accumulé	Net	Net
	Acquises du gouvernement du Québec (note 9)	Acquises par donation	Autres			
\$	\$	\$	\$	\$	\$	
Terrains	—	63 794	18 145	—	81 939	81 939
Quais	23 108 643	3 795 452	74 622	2 431 488	24 547 229	1 514 301
Bâtiments	2 442 767	1 521 883	389 431	1 341 630	3 012 451	632 983
Navires	—	25 476 038	902 671	23 651 292	2 727 417	3 208 726
Ameublement et équipement	—	7 087	761 359	520 874	247 572	203 952
Matériel roulant	—	—	65 364	55 174	10 190	14 557
Améliorations locatives	—	215 930	637 793	433 254	420 469	470 162
	<b>25 551 410</b>	<b>31 080 184</b>	<b>2 849 385</b>	<b>28 433 712</b>	<b>31 047 267</b>	<b>6 126 620</b>
Navires *	—	—	31 011 585	10 349 431	20 662 154	22 286 755
	<b>25 551 410</b>	<b>31 080 184</b>	<b>33 860 970</b>	<b>38 783 143</b>	<b>51 709 421</b>	<b>28 413 375</b>

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

## 9. Prise en charge de services de traversiers et du contrôle opérationnel de terminaux

En vertu d'une entente signée le 19 avril 1993 avec effet rétroactif au 31 mars 1993, le gouvernement du Québec a transféré à la Société la gestion des contrats de services pour la traverse entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon et celle entre l'Île d'Entrée et Cap-aux-Meules. Le gouvernement a également cédé à la Société les bâtiments et quais à l'exclusion de la propriété des fonds de terrain en considération de la somme de 25 551 410 \$, soit l'évaluation municipale, payable par la Société à demande, sans intérêt et selon des modalités qui seront convenues entre le ministre des Finances et la Société.

## 10. Obligations découlant de contrats de location-acquisition

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	\$	\$
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, à des taux variant de 10,6 % à 10,8 %, échéant jusqu'en 2001	21 165 339	22 738 907
Versements échéant en deçà d'un an	1 749 757	1 573 568
	<u>19 415 582</u>	<u>21 165 339</u>

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 1993, s'établissent comme suit :

	\$
1994	3 930 846
1995	3 930 846
1996	4 212 668
1997	3 074 244
1998	3 074 244
1999 à 2001	15 096 721
<b>Total des paiements minimums exigibles</b>	<u>33 319 569</u>
Montant représentant les intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	12 154 230
	<u>21 165 339</u>

## 11. Participations gouvernementales reportées

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations :

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	<u>\$</u>	<u>\$</u>
<b>a) Gouvernement du Québec</b>		
Solde au début	4 850 879	5 501 142
Virement aux résultats des montants suivants :		
Amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(558 649)	(646 551)
Solde non amorti sur immobilisations aliénées au cours de l'exercice	—	(3 712)
Solde à la fin	<u>4 292 230</u>	<u>4 850 879</u>
<b>b) Gouvernement du Canada</b>		
Solde au début	389 457	429 130
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(36 785)	(39 673)
Solde à la fin	<u>352 672</u>	<u>389 457</u>
	<u>4 644 902</u>	<u>5 240 336</u>
Ce solde se rapporte aux éléments suivants :		
Terrains	63 794	63 794
Quais	1 401 899	1 475 683
Bâtiments	447 484	497 204
Navires	2 612 635	3 073 688
Ameublement et équipement	324	405
Améliorations locatives	118 766	129 562
	<u>4 644 902</u>	<u>5 240 336</u>

## 12. Capital-actions

	<u>1993</u>	<u>1992</u>
	<u>\$</u>	<u>\$</u>
Autorisé :		
100 000 actions d'une valeur nominale de 100 \$ chacune		
Émis et payé :		
15 000 actions	<u>1 500 000</u>	<u>1 500 000</u>

### 13. 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 1993 concernant le navire s'élève à 599 314 \$ et celle concernant les locaux de la gare à 72 947 \$. Les paiements minimums futurs exigibles s'établissent comme suit :

1994	653 217 \$
1995	653 217
1996	653 217
1997	53 903
1998	53 903
1999 et subséquemment	350 369
	<u>2 417 826 \$</u>

En vertu d'ententes de services avec trois transporteurs maritimes visant à maintenir des services de traversiers, la Société s'est engagée à leur verser une rémunération annuelle afin de payer certaines allocations et de combler leur déficit budgétaire.

Basé sur un estimé des coûts prévus aux contrats et des déficits budgétaires des transporteurs, les engagements de la Société s'établissent comme suit :

1994	1 349 000 \$
1995	1 349 000
1996	1 256 000
1997	1 256 000
1998	1 256 000
1999 et subséquemment	2 601 000
	<u>9 067 000 \$</u>

### 14. Régimes 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 393 192 \$ (1992 : 394 167 \$). Les obligations de la Société envers ce régime gouvernemental se limitent à ses contributions 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 226 305 \$ (1992 : 244 424 \$).

### 15. Transactions avec les ministères, organismes et fonds spéciaux inclus dans le périmètre comptable du gouvernement du Québec

	1993	1992
	\$	\$
<b>Résultats</b>		
Revenus		
Participations gouvernementales	22 836 347	24 463 944
Dépenses	166 917	162 040
<b>Bilan</b>		
Débiteurs	—	7 070
Créditeurs	10 240	291
Dû au gouvernement du Québec	25 551 410	—

 Société  
des traversiers  
du Québec



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

ISBN 2-551-15771-4

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 036 878

2,00 \$