

---

---

# Société des traversiers du Québec

Rapport  
d'activités  
1993-1994

CANQ  
TR  
STQ  
100  
1993-94

---

---

Québec 

---

# Société des traversiers du Québec

**Rapport  
d'activités  
1993-1994**

CANQ  
TR  
STQ  
100  
1993-94

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

Composition typographique : Mono-Lino inc.  
Achévé d'imprimer en août 1994  
sur les presses de l'Imprimerie  
Laurentide inc à Loretteville

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec, 1994  
Bibliothèque nationale du Canada  
ISBN : 2-550-29798-9  
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 1994.

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

Le ministre des Transports,

Normand Cherry

Québec, juillet 1994

Monsieur Normand Cherry  
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 1994.

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

Le président-directeur général,

Jean-Yves Gagnon

Québec, juillet 1994

## Table des matières

Message du président-directeur général 9

### Partie I

**La Société des traversiers du Québec 11**

Le portrait 11

Conseil d'administration et direction 11

Faits saillants 13

• Les résultats financiers 13

• Les indicateurs de rendement 13

• Les traversées effectuées 14

• L'achalandage 14

• La flotte 14

• Les infrastructures 15

• Les ressources humaines 15

• Le conseil d'administration 16

• Le bilan de l'application de la *Loi sur la protection des non-fumeurs* 16

Traverses exploitées par la Société des traversiers du Québec 18

Information sur les navires 18

Organigramme 21

### Partie II

**Revue statistique 23**

Tableau I Nombre de passagers transportés 23

Tableau II Nombre de véhicules transportés 23

Tableau III Les traversées en 1993-1994 24

Tableau IV Résultats financiers par traverse en 1993-1994 25

Tableau V Indicateurs de rendement 26

### Partie III

**États financiers 27**

Rapport du vérificateur 27

Résultats et déficit 28

Bilan 29

Évolution de la situation financière 30

Notes complémentaires 31

## Message du président-directeur général

Un événement important a marqué la Société des traversiers du Québec (STQ) durant l'exercice financier 1993-1994. En effet, le ministère des Transports du Québec a transféré à la Société la responsabilité de l'exploitation des traverses de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon et Cap-aux-Meules—île d'Entrée. Il lui a également cédé les infrastructures portuaires (quais, gares, débarcadères et aires d'attentes) qui représentent 25 000 000 \$ d'actifs supplémentaires.

À ces deux traverses exploitées avec l'entreprise privée, on a transporté 73 000 véhicules et 180 000 passagers, portant ainsi le grand total de la Société à 5 181 462 passagers et 1 751 333 véhicules pour l'exercice 1993-1994.

Ceci constitue un record d'achalandage de tous les temps et confirme l'importance économique de la Société dans les régions du Québec desservies par l'un des huit services qu'elle exploite.

L'achalandage a continué à croître aux traverses Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine et île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive où des records ont été établis pour le transport des véhicules et des passagers. Par contre, l'achalandage en véhicules a diminué aux traverses Matane—Baie-Comeau—Godbout et Québec—Lévis. En fait, à Matane, le nombre de passagers et de véhicules a baissé pour une troisième année consécutive. À la traverse de Sorel, après trois années de décroissance, on a connu une hausse du nombre de piétons et de véhicules.

À Québec-Lévis, le nombre de piétons augmente constamment depuis maintenant cinq ans, alors que l'achalandage en véhicules est toujours à la baisse. Si on exclut les bicyclettes, le nombre de véhicules transportés en 1993-1994 a atteint son plus bas niveau pour se situer à 224 559.

Malgré la diminution du trafic à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout et l'ajout de dépenses supplémentaires de 929 182 \$ reliées aux infrastructures, la Société a réussi à baisser le déficit à 2 900 000 \$, alors qu'il atteignait 3 178 000 \$ en 1992-1993. De nombreux efforts de rationalisation ainsi que l'élimination d'un deuxième traversier pour l'été 1993 ont permis de réaliser de telles économies.

La Société a reporté son projet d'acquisition d'un deuxième navire pour cette traverse, tenant compte du fait que l'achalandage est à la baisse pour une troisième année consécutive. La STQ devra toutefois demeurer vigilante, car le N.M. Camille-Marcoux a maintenant vingt ans de service et nécessitera sans doute de plus

en plus de réparations. De même, si l'activité économique reprend sur la Côte Nord, il faudra songer rapidement à ajouter un navire durant la saison estivale.

À Tadoussac, les files d'attente continuent à s'allonger durant l'été. Depuis la mise en service des deux navires actuels, le nombre de véhicules a augmenté de plus de 100 %. La gratuité du transport et les attraits touristiques de la région expliquent en bonne partie cet accroissement de l'achalandage. La Société étudie présentement divers scénarios pour augmenter la capacité de transport de véhicules pendant la période estivale. Parmi ceux-ci, l'allongement des navires actuels et la construction éventuelle de quais supplémentaires constituent sans doute les solutions à privilégier. Des investissements importants seront donc requis à cette traverse au cours des prochaines années.

À l'île aux Coudres, malgré l'augmentation constante du trafic pendant l'été, la Société est toujours capable de répondre à la demande en ajoutant un deuxième navire. Là aussi, l'attrait touristique de l'île et la gratuité du transport expliquent en grande partie l'affluence à cette traverse.

L'achalandage demeure stable depuis quelques années à la traverse Montmagny-île aux Grues. Le navire actuel répond aux besoins de la clientèle qui est quand même limitée à cause du caractère saisonnier et de la dimension plutôt restreinte de l'île aux Grues. D'ailleurs, de petits navires privés ont commencé à transporter des piétons durant l'été, limitant ainsi la demande pour le traversier en service à cet endroit, qui n'opère qu'à marée haute.

À Québec-Lévis, comme l'ont prévu les différentes études sur l'avenir de cette traverse, l'affluence de passagers est toujours à la hausse. Notamment, le nombre de touristes qui empruntent les traversiers durant la période estivale est en progression constante. En effet, nos statistiques démontrent que de plus en plus de touristes font une traversée aller et retour pour admirer les paysages des deux côtés de la rive.

À la traverse Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, le trafic à la baisse depuis quelques années a recommencé à croître. Avec l'ajout d'un deuxième navire pendant près de cinq mois, la Société peut facilement répondre à la demande pour plusieurs années encore.

Les revenus provenant des traverses ont atteint un sommet inégalé de 9 771 544 \$. La perte avant participation gouvernementale au fonctionnement de la Société est passée de 21 934 000 \$ à 25 249 000 \$ en 1993-1994, surtout en raison des nouvelles

responsabilités confiées à la Société par le gouvernement, lesquelles ont entraîné des coûts de 3 200 000 \$.

Quant aux nouvelles traverses qui sont maintenant sous la responsabilité de la Société, il faut noter que celle de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon a profité d'une subvention directe de 1 237 467 \$. Ce montant est supérieur à celui qui avait été prévu par le ministère des Transports. Cette subvention est accordée en vertu d'un contrat intervenu entre la Traversée Rivière-du-Loup—Saint-Siméon ltée et le ministère des Transports du Québec, contrat qui expirera le 31 mars 2001.

On a accordé une subvention directe de 92 967 \$ à la traverse Cap-aux-Meules—île d'Entrée. Le service est réservé au transport des insulaires de l'île d'Entrée qui est à l'écart de l'archipel d'environ 10 km. À l'occasion, un véhicule peut être transporté à bord du petit navire qui dessert cette traverse. Le service est également gratuit à cet endroit.

En 1993-1994, la Société s'est également dotée de nouveaux indicateurs de performance. Ceux-ci permettent maintenant de comparer ses coûts d'exploitation avec ceux des autres services de traversiers au Canada. Ainsi, la Société calcule maintenant son coût par kilomètre-passager transporté (kpt) et son pourcentage d'autofinancement à ses différentes traverses. On peut déjà constater que les coûts par kpt se comparent avantageusement à ceux des autres services de traversiers au Canada dans presque toutes les traverses exploitées par la Société.

À Matane—Baie-Comeau—Godbout, ce coût est de 0,55 \$ par kpt, alors qu'il est de 1,12 \$ à Rivière-du-Loup—Saint-Siméon. C'est la seule comparaison possible pour Matane étant donné que nous n'exploitons que deux traverses de longue distance au Québec.

Quant aux traverses de courte distance, les coûts par kpt varient de 1,63 \$ à l'île aux Coudres à 4,90 \$ à Québec-Lévis. Des études faites ailleurs au Canada démontrent qu'il est normal que les coûts par kpt d'une traverse de courte distance soient approximativement le double de ceux d'une traverse de longue distance. Ainsi, les coûts par kpt de 1,63 \$ à l'île aux Coudres, 1,69 \$ à Tadoussac, 2,01 \$ à l'île aux Grues et 2,50 \$ à Sorel sont dans la norme canadienne. Par contre, le montant de 4,90 \$ par kpt à Québec-Lévis représente le double de cette norme.

Les taux d'autofinancement varient de 0 % pour les trois traverses n'ayant aucun droit de péage (Tadoussac, l'île aux Coudres et l'île aux Grues) à 25,4 % à Québec-Lévis, 45,5 % à Sorel, 64,9 % à Matane et 73,3 % à Rivière-du-Loup. Le pourcentage est plus élevé à Rivière-du-Loup dû au fait que le service à cette traverse n'est offert que neuf mois par année. S'il en était de même à Matane, le pourcentage d'autofinancement dépasserait 80 %.

Il est clair que le pourcentage global d'autofinancement de la Société qui se situe à 35 % ne pourra pas augmenter tant qu'il y aura la gratuité à trois de ses traverses. À elles seules, ces traverses nécessitent des subventions directes de plus de 12 000 000 \$. On doit aussi s'interroger sur le pourcentage d'autofinancement de 25 % à Québec-Lévis, où la subvention s'élève à 5 700 000 \$.

Ces indicateurs de rendement sont très utiles pour la Société. Ils aideront à alimenter notre réflexion et à orienter nos actions vers un maximum d'efficacité et de rentabilité possible pour une entreprise de traversiers.

Au cours de l'exercice, la Société a préparé un programme de réalignement de ses opérations et a soumis au gouvernement un plan de réduction de son personnel, conformément à la Loi 198 imposée aux organismes publics. Ces mesures se poursuivront pendant quelques années et se traduiront sans doute par une meilleure gestion des opérations de la Société. Pour respecter la Loi 198, la Société doit réduire son personnel tout en maintenant les minima requis sur ses navires par la Garde côtière canadienne. La Société n'acceptera aucun compromis en ce qui a trait à la sécurité des usagers et à l'entretien de ses navires. Son plan de réduction n'affecte aucunement ces deux objectifs prioritaires.

Pour l'avenir, la Société accentuera ses efforts en vue d'améliorer encore plus la qualité de ses services et d'assurer un contrôle plus serré de ses dépenses.

Différents projets sont également à l'étude: l'augmentation de la capacité des navires de Tadoussac, l'aménagement de nouvelles aires d'attente à Sorel et à Montmagny et la construction d'une gare à Baie-Comeau.

Je désire remercier tous les employés de la Société pour leur soutien et leur dévouement. Avec eux, nous avons pu répondre efficacement à un achalandage record et assumer des mandats supplémentaires sans augmentation d'effectif.

Je remercie également les membres du conseil d'administration pour leur collaboration et leur compétence ainsi que les fonctionnaires du ministère des Transports du Québec pour l'aide qu'ils nous ont apportée.

Jean-Yves Gagnon



# Partie I

## La Société des traversiers du Québec

---

### Le portrait

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 est la société d'État qui fournit des services de traversiers de qualité sur les fleuves, rivières et lacs du Québec. De plus, elle peut également utiliser ses traversiers pour offrir des services d'excursion et ainsi contribuer à la promotion touristique.

Les grandes orientations de la STQ sont au nombre de trois:

- atteindre un maximum d'efficacité et d'efficience possible pour une entreprise de traversiers;
- développer une philosophie de gestion axée sur la rentabilité;
- maintenir à un niveau maximum la qualité de son service à la clientèle, du milieu de travail et de l'environnement.

Créée à l'origine pour assurer la liaison entre les villes de Québec et de Lévis, la STQ s'est développée rapidement et gère maintenant huit traverses dont trois avec la participation de l'entreprise privée.

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  
 Sorel

#### **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**

## Les faits saillants

### Les résultats financiers

La prise en charge des traverses Rivière-du-Loup—Saint-Siméon et Cap-aux-Meules—île d'Entrée ainsi que de bâtiments et quais d'une valeur de 25 millions de dollars caractérise l'exercice financier 1993-1994.

Cet accroissement des responsabilités de la Société a entraîné des coûts supplémentaires estimés à 3 200 000 \$. Ils se répartissent comme suit: 1 330 434 \$ pour les contrats d'exploitation avec les transporteurs maritimes, 1 399 709 \$ pour l'amortissement des nouvelles infrastructures terrestres et le solde, 469 857 \$, pour l'entretien de ces infrastructures.

Cette dévolution est la principale cause de l'augmentation de la perte de 22 530 098 \$ à 25 766 854 \$, avant participation gouvernementale.

La Société des traversiers du Québec a su assimiler cette période de transition tout en améliorant son rendement. En effet, le coût par kilomètre-passager transporté (kpt) s'est maintenu au niveau appréciable de 1,24 \$/kpt. L'augmentation globale de 10 % des tarifs et l'adoption, en avril 1993, de nouvelles mesures tarifaires se sont avérées efficaces. Ces mesures comprenaient l'abolition des laissez-passer annuels aux traverses Québec-Lévis et Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola et l'instauration d'un tarif aller et retour de 2,50 \$ à Québec-Lévis.

En effet, la Société a battu son record d'achalandage et ses revenus de transport ont augmenté de 6,4 %, soit 577 047 \$ de plus qu'en 1992-1993. Par ailleurs, cette augmentation de tarifs en plus des revenus supplémentaires provenant de la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon ont provoqué une hausse de son pourcentage d'autofinancement. Ce dernier est passé de 30,6 % à 35,2 %.

L'amélioration de l'efficacité et de la rentabilité s'est démarquée principalement aux traverses Matane—Baie-Comeau—Godbout et Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola. En raison de la baisse constante de l'achalandage depuis décembre 1990, la Société n'a pas affrété de navire d'appoint à Matane pour la saison estivale 1993. Le seul navire en service a transporté à moindre coût plus de passagers et de véhicules que l'année précédente, en juillet et août. Cette décision, jumelée à l'augmentation de nos tarifs, a porté le pourcentage d'autofinancement de 62,5 % à 64,9 % à cette traverse. À Sorel, l'augmentation moyenne de 6,3 % de l'achalandage, la hausse des tarifs ainsi qu'une rationalisation des coûts ont fait passer le pourcentage d'autofinancement de 41,4 % à 45,5 %.

La baisse constante de la clientèle automobiles à la traverse Québec-Lévis explique en bonne partie la chute du pourcentage d'autofinancement de 28,6 à 25,4 %.

L'accroissement de la perte avant participation gouvernementale aux trois traverses n'ayant aucun droit de péage (Tadoussac, l'île aux Coudres et l'île aux Grues) est justifié par des dépenses supplémentaires reliées au vieillissement de la flotte et aux nouvelles infrastructures terrestres.

Pour les administrateurs de la Société, l'abolition de la gratuité apparaît l'avenue à emprunter pour atteindre les objectifs d'un plan de redressement de l'administration publique dans ces traverses. Cette mesure aiderait également à réduire le déficit.

### Les indicateurs de rendement

Pour évaluer son efficacité et sa rentabilité, la STQ a déterminé, en 1993-1994, deux indicateurs de rendement. Ceux-ci lui permettront de comparer sa performance avec celle d'autres administrations publiques et privées canadiennes qui fournissent des services analogues.

#### *Le coût par kilomètre-passager transporté*

Les opérateurs de traversiers transportent des passagers et des véhicules sur des distances de longueur différente. L'unité de mesure du service choisie par la STQ est le kilomètre-passager transporté (kpt). Il correspond au nombre de passagers multiplié par les kilomètres de la traversée.

Pour des raisons d'économie d'échelle, plus la distance de la traversée augmente plus le coût par kpt diminue. La technique du «benchmarking» nous a permis d'établir une norme canadienne de 2,00 \$/kpt pour une traverse de courte distance et de 1,00 \$/kpt pour une traverse de longue distance.

L'examen des coûts par kilomètre-passager transporté présentés au tableau V démontre que la STQ est efficace dans toutes ses traverses de courte distance. Deux exceptions: celles de Québec—Lévis et de l'île d'Entrée—Cap-aux-Meules. Quant aux coûts de ses traverses de longue distance, ils se comparent très avantageusement à ceux des autres sociétés canadiennes étudiées.

À la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, le rendement est moindre que celui enregistré à Matane—Baie-Comeau—Godbout. Les raisons: la distance plus

courte de cette traverse et les conditions du contrat de gestion que le gouvernement a signé avec l'entreprise privée.

### **Le pourcentage d'autofinancement**

Parce que le pourcentage d'autofinancement de la STQ est de 35,15 %, celle-ci est la moins rentable des sociétés canadiennes de l'industrie maritime dont nous avons analysé les résultats. La gratuité à trois de ses traverses et les coûts démesurés à celle de Québec—Lévis en sont les causes. Aucune des autres entreprises n'offre de services gratuits.

### **Les traversées effectuées**

Si l'on consulte le tableau III du présent rapport, on constate que 99,1 % des 88 067 traversées prévues ont été effectuées pour l'ensemble du réseau.

Seulement 807 traversées ont été annulées, dont 486 en raison des conditions climatiques très rigoureuses de l'hiver 1994.

Toutes les traverses ont connu un bon rendement. Les indices de réussite varient de 98,9 % à 99,9 %. La palme revient à l'île aux Coudres avec un taux de 99,9 %.

Le plus grand nombre de traversées a été effectué à Tadoussac et le pourcentage de réussite a atteint 99,1 %. De fait, sur les 33 538 traversées prévues à l'horaire, seulement 307 ont été annulées, dont 182 à cause des conditions climatiques.

Les usagers peuvent compter sur l'efficacité et la fiabilité des services de la Société.

### **L'achalandage**

Depuis le 31 mars 1993, la STQ exploite deux traverses supplémentaires, avec l'entreprise privée. Elle participe à leur financement en comblant les déficits d'exploitation en plus d'assurer un profit aux entreprises concernées. C'est pourquoi nous avons modifié la présentation de la revue statistique (tableaux I et II). La compilation des statistiques a été faite selon ces deux groupes de traverses.

Au cours de l'exercice 1993-1994, la Société a atteint un record d'achalandage de tous les temps. En effet, ses cinq traverses ont transporté 4 958 679 passagers et 1 661 103 véhicules.

Si l'on ajoute à ces chiffres les statistiques des traverses exploitées avec l'entreprise privée, soit Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, Cap-aux-Meules—île d'Entrée et Montmagny—île aux Grues, l'achalandage atteint 5 181 462 passagers et 1 751 333 véhicules.

Seulement deux services ont accusé des baisses: Matane—Baie-Comeau—Godbout et Québec—Lévis.

La récession a continué à se faire sentir sur la Côte-Nord: une diminution généralisée de 3 % des passagers et des véhicules a été enregistrée à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout.

À Québec-Lévis, le nombre d'automobiles a chuté de près de 12 %, pour atteindre un plancher de 224 500. L'ouverture d'une troisième voie sur le pont de Québec semble en être la principale cause. Quant au nombre de passagers, il affiche une hausse constante depuis cinq ans.

Après deux ans de décroissance, le trafic à Sorel a connu une augmentation de passagers et de véhicules au cours du présent exercice.

L'attrait touristique de la région de Charlevoix a favorisé la hausse d'achalandage à la traverse de l'île aux Coudres pour une cinquième année consécutive.

Quant à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, l'accroissement persiste. En 1980, date de la prise en charge de cette traverse par la STQ, environ 635 000 passagers et 275 000 véhicules utilisaient ce service. Cette année, la Société a transporté 1 690 404 passagers et 643 463 véhicules. Cette croissance est attribuable principalement aux efforts déployés par les établissements touristiques des régions environnantes qui ont su attirer une nombreuse clientèle. Par ailleurs, cette liaison constitue la seule porte d'entrée vers la Côte-Nord.

### **La flotte**

L'hiver 1994 a été particulièrement rude. Un froid intense s'est maintenu pendant une bonne partie de la saison. Les interruptions de service attribuables aux conditions de glace sont survenues plus tôt qu'à l'habitude. Dès le début de janvier 1994, le service de Matane—Baie-Comeau—Godbout a été interrompu pendant trois jours. Au début de février, quelques arrêts sporadiques du service entre Sorel et Saint-Ignace-de-Loyola ont été enregistrés.

Dix des onze navires qui composent la flotte de la Société ont connu encore une fois une année fort bien remplie. Même si l'achalandage varie d'une année à l'autre, le nombre de traversées demeure sensiblement le même. Ainsi, bon an mal an, l'équipement s'use de façon régulière.

Le N.M. Trois-Rivières n'a pas été utilisé durant l'année. Ce traversier a navigué pendant plus de trente ans. À la suite d'une étude approfondie de sa structure, il a été retiré du service. Parce que la STQ ne dispose pas de fonds nécessaires à la construction d'un nouveau navire, le N.M. Trois-Rivières sera réparé et rajeuni pour prolonger sa vie utile. Ainsi, le plan de renouvellement de la flotte se trouve complètement modifié.

Les Chantiers AML inc. de l'île aux Coudres ont obtenu le contrat de restructuration du N.M. Trois-

Rivières, après avoir présenté une soumission. Cependant, l'autorisation du gouvernement pour cette dépense a tardé à venir. Le contrat a été signé le 23 mars 1994 et les travaux seront terminés vers le 15 août 1994. La STQ procédera par la suite à la deuxième phase du projet: la modernisation des salons, de la timonerie et du système électrique.

Deux navires ont dû visiter la cale sèche pour des réparations urgentes. Il s'agit du N.M. Jos-Deschênes, en service à Tadoussac, à la suite de bris aux pales d'hélices et du N.M. Alphonse-Desjardins, qui assure la liaison entre Québec et Lévis, à cause d'une fuite d'huile dans le système de variation du pas de l'hélice.

En raison de la diminution constante de l'achalandage à la traverse de Matane, la STQ n'a pas loué de deuxième navire pour la saison estivale 1993. Par contre, entre le 5 juillet et le 3 août, le N.M. Camille-Marcoux a effectué pendant la semaine des traversées de nuit. Ce service a permis de répondre à la demande.

Le N.M. Radisson a servi de navire d'appoint à la traverse de l'île aux Coudres, pour remplacer le N.M. Trois-Rivières. Cette situation a privé la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon de son navire d'appoint pour la période des vacances de la construction. Cependant, des traversées supplémentaires ont été effectuées par le N.M. Trans-Saint-Laurent qui assure le service régulier.

Le retrait d'un navire et la prolongation de la période d'utilisation des navires d'appoint ont écourté les temps d'arrêt pour assurer l'entretien préventif. L'équipe affectée à ce travail s'est acquittée de sa tâche avec succès, grâce à une planification serrée des travaux ainsi qu'à la collaboration des employés travaillant sur les navires.

### Les infrastructures

Depuis le 31 mars 1993, la STQ est responsable de l'entretien, de la rénovation et de la construction des infrastructures portuaires qu'elle utilise, notamment:

- terminaux, quais et bâtiments de Matane et Godbout
- terminal et bâtiments de Baie-Comeau
- quais et bâtiments de Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine
- bâtiment de Saint-Joseph-de-la-Rive
- terminal et bâtiment de l'île aux Coudres
- terminaux et bâtiments de Montmagny et l'île aux Grues
- terminal, quai et bâtiment de Sorel
- terminal et bâtiment de Saint-Ignace-de-Loyola

— terminaux et bâtiments de Rivière-du-Loup et Saint-Siméon

La Société était déjà propriétaire de toutes les installations portuaires de Québec et Lévis. Les quais de Saint-Ignace, Saint-Joseph-de-la-Rive, île aux Coudres, Montmagny, île aux Grues, Baie-Comeau, Saint-Siméon et Rivière-du-Loup sont les seules infrastructures appartenant au gouvernement fédéral.

L'entretien des ressources immobilières constitue maintenant une part importante des dépenses d'exploitation des traverses. Pour minimiser les coûts, la Société procède par voie de soumissions publiques auprès d'entrepreneurs privés, pour la réalisation de tous les travaux reliés aux infrastructures.

L'inauguration des gares maritimes de Saint-Siméon et de l'île aux Coudres a eu lieu les 16 et 17 juin 1993, respectivement.

En 1993-1994, la Société a terminé les travaux d'aménagement des installations à Saint-Ignace-de-Loyola, avec la construction d'une modeste gare maritime. Ces améliorations permettront d'offrir un meilleur service à la clientèle. Du côté de Sorel, le ministère des Transports du Québec a préparé les plans et devis de réfection du terminal. Les travaux devraient débiter à l'été 1994.

La Société a également construit un entrepôt sur le quai de Tadoussac. Ce local servira à la fois d'atelier de travail pour l'équipe d'entretien de la traverse et de lieu d'entreposage.

La STQ a effectué d'importants travaux de réparation et d'amélioration de la gare maritime de Matane. À Godbout, on a installé une guérite pour le contrôle des réservations. À Baie-Comeau, l'accès au traversier sera amélioré grâce à la réfection de la route maritime entreprise par la municipalité. L'automne 1994 verra la fin de ces travaux.

Avant le transfert des infrastructures à la STQ, le ministère des Transports du Québec a entrepris l'aménagement d'une aire d'attente sur le quai de Saint-Siméon. Cet aménagement devrait être terminé à l'été 1994. Par la suite, la STQ en assurera l'entretien.

Pour assurer l'embarquement sécuritaire des piétons à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout, la Société a préparé avec le gouvernement fédéral, les plans et devis pour la construction de nouvelles passerelles d'embarquement. Le prototype devrait être installé à Baie-Comeau.

À Montmagny, le ministère des Transports du Québec a commencé les travaux de construction du terminal et d'une gare.

### Les ressources humaines

Les conventions collectives entre la Société des traversiers du Québec et 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 ont été reconduites pour deux ans, conformément à la Loi sur les conditions de travail dans le secteur public et le secteur municipal (1993, c.37). Ces conventions devaient expirer le 30 juin 1993.

Dans la poursuite de son programme de mise en valeur des ressources humaines, la Société des traversiers du Québec a intensifié ses efforts pour préparer une relève aux officiers de navigation et aux officiers mécaniciens.

Pour atteindre l'objectif du maintien de la qualité du service à la clientèle et du milieu de travail, la STQ a mis sur pied, dans certaines traverses, des comités locaux de service à la clientèle. Ainsi, elle a systématiquement consulté ses employés afin de mieux évaluer les besoins et l'évolution de la clientèle. Il faut reconnaître la qualité des suggestions et des commentaires soumis par ces comités. Nous remercions tous les responsables pour leur participation engagée.

Sur une base annuelle, l'effectif de la STQ se maintient à près de 400 employés. En période estivale, ce nombre atteint une pointe de près de 500 personnes.

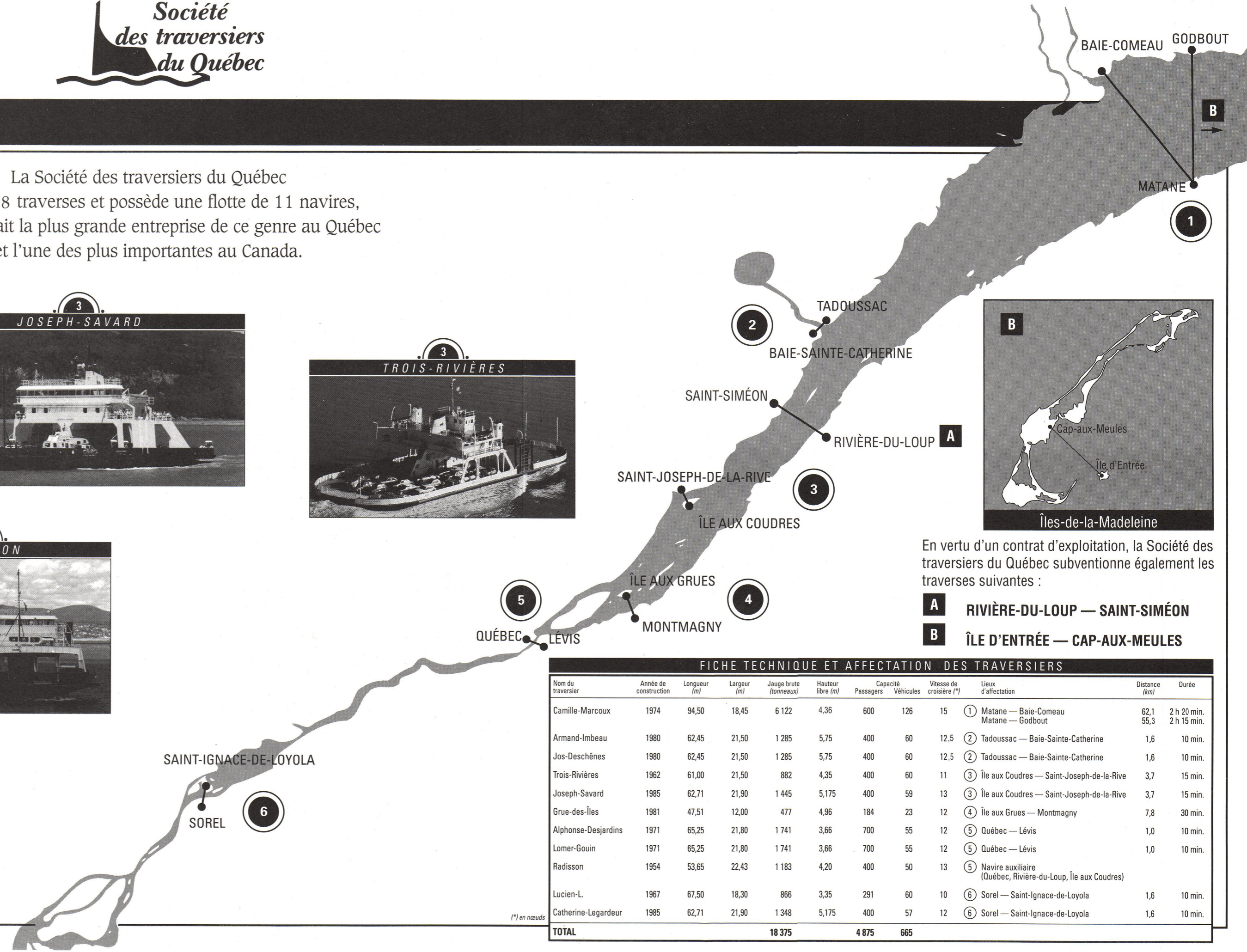
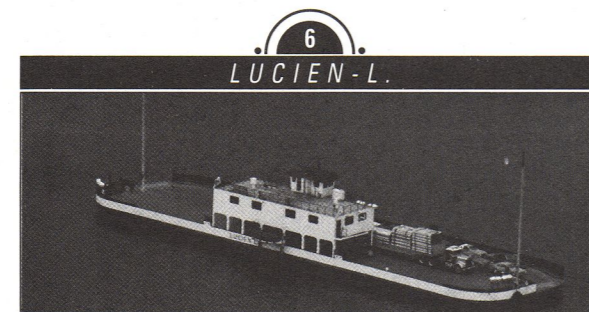
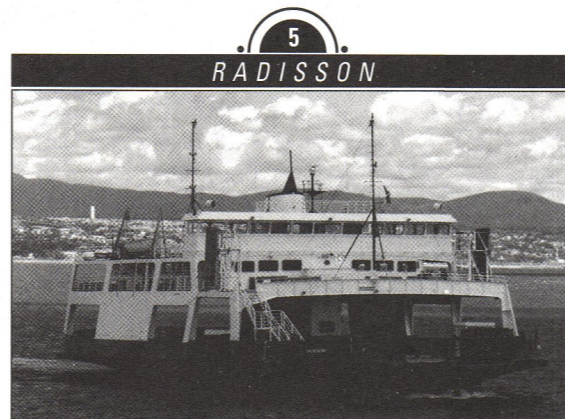
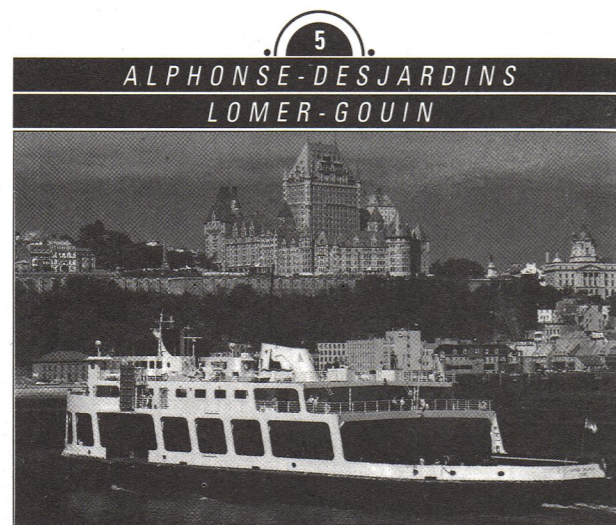
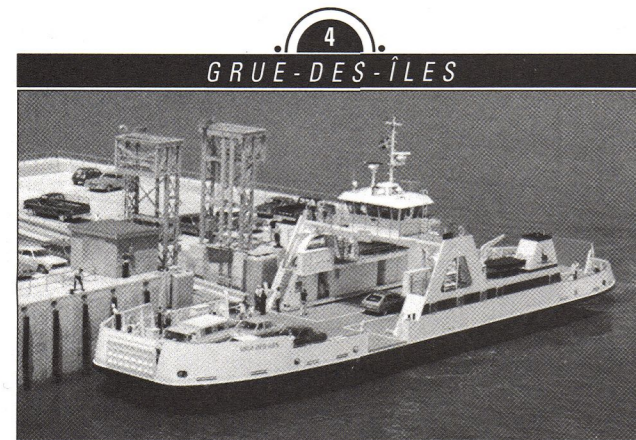
### **Le conseil d'administration**

Au cours de l'exercice 1993-1994, le conseil d'administration a tenu cinq assemblées régulières, en plus de l'assemblée de l'actionnaire.

### **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 8 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.



En vertu d'un contrat d'exploitation, la Société des traversiers du Québec subventionne également les traverses suivantes :

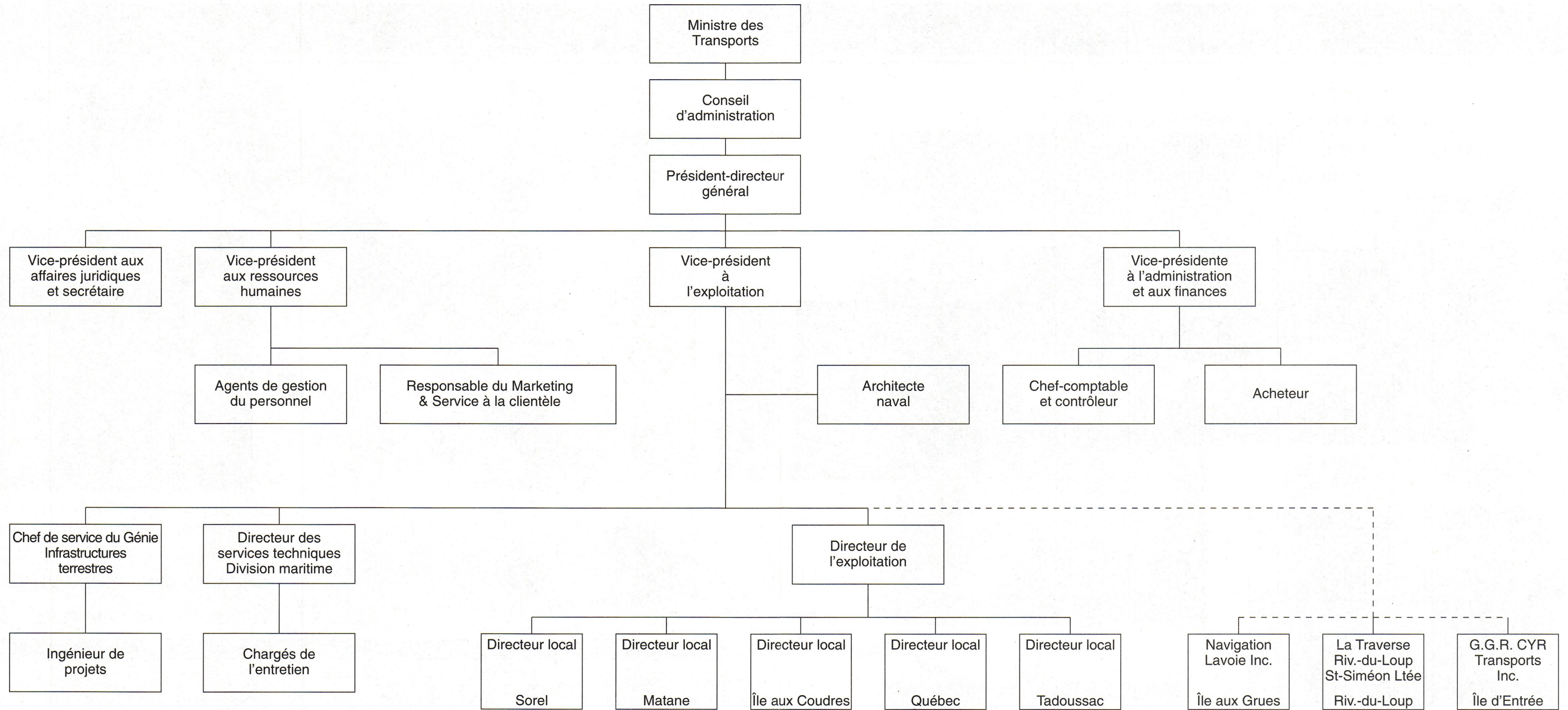
- A** RIVIÈRE-DU-LOUP — SAINT-SIMÉON
- B** ÎLE D'ENTRÉE — CAP-AUX-MEULES

**FICHE TECHNIQUE ET AFFECTATION DES TRAVERSERS**

Nom du traversier	Année de construction	Longueur (m)	Largueur (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	4,36	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

#### Traverses exploitées par la Société

#### Nombre de passagers transportés

	1993-1994	1992-1993	1991-1992	1990-1991	1989-1990
Matane—Baie-Comeau—Godbout	233 165	237 833	257 995	273 091	243 071
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 690 404	1 623 078	1 590 995	1 546 865	1 474 964
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	587 114	572 531	559 271	535 075	508 458
Québec—Lévis	1 567 318	1 506 345	1 506 885	1 478 945	1 443 253
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	880 678	832 657	919 203	957 066	899 108
<b>Sous-total</b>	<b>4 958 679</b>	<b>4 772 444</b>	<b>4 834 349</b>	<b>4 791 042</b>	<b>4 568 854</b>
<b>Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée</b>					
Île aux Grues—Montmagny	41 192	41 482	46 918	41 986	36 299
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	179 620				
Cap-aux-Meules—île d'Entrée	1 971				
<b>Sous-total</b>	<b>222 783</b>	<b>41 482</b>	<b>46 918</b>	<b>41 986</b>	<b>36 299</b>
<b>Total</b>	<b>5 181 462</b>	<b>4 813 926</b>	<b>4 881 267</b>	<b>4 833 028</b>	<b>4 605 153</b>

Tableau II

#### Traverses exploitées par la Société

#### Nombre de véhicules transportés

	1993-1994	1992-1993	1991-1992	1990-1991	1989-1990
Matane—Baie-Comeau—Godbout	89 139	91 905	99 492	104 986	91 328
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	643 463	614 154	612 327	600 041	570 751
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	246 187	237 881	233 702	225 194	217 841
Québec—Lévis	272 539*	296 790	306 214	297 814	279 978
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	409 775	380 822	405 649	419 625	394 700
<b>Sous-total</b>	<b>1 661 103</b>	<b>1 621 552</b>	<b>1 657 384</b>	<b>1 647 660</b>	<b>1 554 598</b>
<b>Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée</b>					
Île aux Grues—Montmagny	17 621	17 183	19 381	17 357	15 853
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	72 606				
Cap-aux-Meules—île d'Entrée	3				
<b>Sous-total</b>	<b>90 230</b>	<b>17 183</b>	<b>19 381</b>	<b>17 357</b>	<b>15 853</b>
<b>Total</b>	<b>1 751 333</b>	<b>1 638 735</b>	<b>1 676 765</b>	<b>1 665 017</b>	<b>1 570 451</b>

\* Incluant 47 980 bicyclettes



Tableau III  
Les traversées en 1993-1994

	Prévues	Effectuées <sup>1</sup>	Annulées	Supplémentaires	% de réussite <sup>2</sup>	Distance parcourue (en km approx.)
Matane—Baie-Comeau—Godbout	1 498	1 508	16	26	98,9	89 000
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	33 538	34 147	307	916	99,1	55 000
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	9 845	10 027	8	190	99,9	37 000
Québec—Lévis	24 090	24 181	259	350	98,9	24 000
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	19 096	18 967	217	88	98,9	30 000
<b>Total</b>	<b>88 067</b>	<b>88 830</b>	<b>807</b>	<b>1 570</b>	<b>99,1</b>	<b>235 000</b>

#### Traversées annulées (causes)

	Conditions climatiques	Réparations des navires	Autres	Total
Matane—Baie-Comeau—Godbout	14	2	0	16
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	182	97	28	307
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	2	2	4	8
Québec—Lévis	167	13	79	259
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	121	96	0	217
<b>Total</b>	<b>486</b>	<b>210</b>	<b>111</b>	<b>807</b>

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

2. Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

#### Traversées effectuées:

Traverses:	Matane—Baie Comeau—Godb.	Tadoussac—Baie-S.C.	Île aux Coudres	Québec—Lévis	Sorel—St-Ignace	Total
Radisson			2 246	2 338		4 584
Lomer-Gouin				11 169		11 169
Alphonse-Desjardins				10 674		10 674
Camille-Marcoux	1 508					1 508
Joseph-Savard			7 781			7 781
Lucien-L.					7 804	7 804
Catherine-Legardeur		1 843			11 163	13 006
Armand-Imbeau		15 016				15 016
Jos-Deschênes		17 288				17 288
<b>Total</b>	<b>1 508</b>	<b>34 147</b>	<b>10 027</b>	<b>24 181</b>	<b>18 967</b>	<b>88 830</b>

Tableau IV  
Résultats financiers par traverse

	1993-1994	
	\$	%
<b>Revenus</b>		
Matane—Baie-Comeau—Godbout	5 409 446	55,3
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	26 399	0,3
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	7 184	0,1
Québec—Lévis	1 970 623	20,2
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	2 357 892	24,1
	<b>9 771 544 (2)</b>	<b>100,0</b>
<b>Dépenses</b>		
Île d'Entrée—Cap aux Meules (1)	99 285	0,3
Matane—Baie-Comeau—Godbout	8 330 141	23,8
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	6 324 811	18,1
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon (1)	1 386 259	3,9
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	5 306 042	15,1
Île aux Grues—Montmagny (1)	649 444	1,9
Québec—Lévis	7 745 031	22,1
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	5 179 786	14,8
	<b>35 020 799 (2) (3)</b>	<b>100,0</b>

**Perte avant participation gouvernementale au fonctionnement**

	1993-1994 (3)	1992-1993 (4)	1991-1992	1990-1991	1989-1990
	\$	\$	\$	\$	\$
Île d'Entrée—Cap aux Meules	99 285	—	—	—	—
Matane—Baie-Comeau—Godbout	2 920 695	3 105 637	5 433 269	3 429 209	2 334 576
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	6 298 412	5 241 610	6 378 664	6 323 663	5 255 134
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	1 386 259	—	—	—	—
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	5 298 858	4 793 554	5 162 468	5 230 399	4 694 925
Île aux Grues—Montmagny	649 444	569 606	505 941	501 307	427 956
Québec—Lévis	5 774 408	5 214 081	5 197 306	5 904 855	5 689 412
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	2 821 894	3 010 176	3 227 262	3 099 745	2 974 963
Frais non imputés	—	—	(87 620)	(164 392)	194 148
<b>Pour l'ensemble</b>	<b>25 249 255</b>	<b>21 934 664</b>	<b>25 817 290</b>	<b>24 324 786</b>	<b>21 571 114</b>

(1) En vertu d'ententes de services avec trois transporteurs maritimes, les revenus 1993-1994 provenant des services de traversiers entre Île d'Entrée—Cap aux Meules (13 807 \$), Rivière-du-Loup—Saint-Siméon (3 796 853 \$) et Île aux Grues—Montmagny (2 049 \$) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.

(2) Les revenus provenant de centres de coûts (100 580 \$ en 1993-1994) ont été déduits des dépenses aux fins d'imputation aux traverses.

(3) La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations au montant de 517 599 \$ a été déduite des dépenses.

(4) Certains chiffres de 1992-1993 ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée en 1993-1994.

Tableau V  
Indicateurs de rendement

	Km	1993-1994	1992-1993
		\$	\$
<b>Coût par kilomètre-passager transporté</b>			
Cet indicateur mesure l'efficacité des activités en comparant la clientèle desservie aux ressources utilisées. Les dépenses d'amortissement et les contrats de location de navires sont exclus de nos coûts d'opération aux fins de calcul du coût/kpt			
Traverses longue distance			
Matane—Baie-Comeau—Godbout	58,6	0,55	0,58
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	25,6	1,12	—
Traverses courte distance			
Île d'Entrée—Cap aux Meules	14	4,10	—
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1,6	1,69	1,58
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	1,63	1,45
Île aux Grues—Montmagny	7,8	2,01	1,77
Québec—Lévis	1	4,90	4,80
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	2,50	2,61
<b>Pour l'ensemble</b>		<b>1,24</b>	<b>1,23</b>

	1993-1994	1992-1993
	%	%
<b>Pourcentage d'autofinancement</b>		
Cet indicateur mesure la rentabilité en comparant les revenus aux coûts		
Île d'Entrée—Cap aux Meules (1)	12,2	—
Matane—Baie-Comeau—Godbout	64,9	62,5
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	0,4	0,5
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon (1)	73,3	—
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	0,1	0,5
Île aux Grues—Montmagny (1)	0,3	0,5
Québec—Lévis	25,4	28,6
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	45,5	41,4
<b>Pour l'ensemble</b>	<b>35,2 (2)</b>	<b>30,6</b>

(1) Les revenus provenant des traverses gérées avec la participation de l'entreprise privée sont ajoutés aux dépenses nettes aux fins de calcul des indicateurs de rendement.

(2) L'acquisition de la traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon explique la hausse dans le pourcentage d'autofinancement.

## **Partie III**

### **États financiers**

---

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

**États financiers de l'exercice  
terminé le 31 mars 1994**

#### **Rapport du vérificateur**

J'ai vérifié le bilan de la Société des Traversiers du Québec au 31 mars 1994 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 1994 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 20 juin 1994

Société des traversiers du Québec

**Résultats et déficit de l'exercice terminé le 31 mars 1994**

	<u>1994</u>	<u>1993</u>
	\$	\$
<b>Dépenses</b>		
Frais d'exploitation (note 3)	26 704 813	24 650 790
Frais d'administration (note 4)	2 945 068	2 901 484
Amortissement des immobilisations	3 866 739	2 360 877
Intérêts sur obligations découlant de contrats de location-acquisition	2 122 358	2 306 245
	<u>35 638 978</u>	<u>32 219 396</u>
<b>Revenus</b>		
Transport des véhicules	5 304 758	5 187 532
Transport des passagers	4 255 086	3 795 265
Autres (note 5)	312 280	706 501
	<u>9 872 124</u>	<u>9 689 298</u>
<b>Perte avant participations gouvernementales</b>	25 766 854	22 530 098
<b>Participations gouvernementales (note 6)</b>	24 101 777	23 431 781
<b>Perte nette (bénéfice net)</b>	1 665 077	(901 683)
<b>Déficit au début</b>	1 136 811	2 038 494
<b>Déficit à la fin</b>	<u><u>2 801 888</u></u>	<u><u>1 136 811</u></u>

Société des traversiers du Québec  
**Bilan au 31 mars 1994**

	<u>1994</u>	<u>1993</u>
	\$	\$
<b>Actif</b>		
<b>À court terme</b>		
Encaisse	142 122	623 581
Dépôts à terme	—	1 000 000
Débiteurs et intérêts courus	205 343	128 678
Subventions à recevoir du gouvernement du Québec	2 103 161	—
	<u>2 450 626</u>	<u>1 752 259</u>
<b>Placement — au coût (note 7)</b>	27 500	27 500
<b>Immobilisations (note 8)</b>	48 384 254	51 709 421
	<u><b>50 862 380</b></u>	<u><b>53 489 180</b></u>
<b>Passif</b>		
<b>À court terme</b>		
Créditeurs et frais courus	2 621 973	1 764 340
Versements sur obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 10)	1 945 681	1 749 757
	<u>4 567 654</u>	<u>3 514 097</u>
<b>Dû au gouvernement du Québec (note 9)</b>	25 551 410	25 551 410
<b>Obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 10)</b>	17 469 901	19 415 582
<b>Participations gouvernementales reportées (note 11)</b>	4 575 303	4 644 902
	<u>52 164 268</u>	<u>53 125 991</u>
<b>Avoir de l'actionnaire (déficitaire)</b>		
<b>Capital-actions (note 12)</b>	1 500 000	1 500 000
<b>Déficit</b>	(2 801 888)	(1 136 811)
	<u>(1 301 888)</u>	<u>363 189</u>
	<u><b>50 862 380</b></u>	<u><b>53 489 180</b></u>
<b>Engagements (note 13)</b>		
<b>Pour le conseil d'administration</b>		
Jean-Yves Gagnon		
Jean-B. Roy		

Société des traversiers du Québec

**Évolution de la situation financière de l'exercice terminé le 31 mars 1994**

	<u>1994</u>	<u>1993</u>
	\$	\$
<b>Activités d'exploitation</b>		
(Perte nette) Bénéfice net	(1 665 077)	901 683
Éléments sans incidence sur les liquidités:		
Amortissement des immobilisations	3 866 739	2 360 877
Virement de participations gouvernementales reportées	(517 599)	(595 434)
Perte sur aliénations d'immobilisations	139	1 877
	<u>1 684 202</u>	<u>2 669 003</u>
Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation	<u>(1 322 193)</u>	<u>(531 339)</u>
Liquidités provenant des activités d'exploitation	<u>362 009</u>	<u>2 137 664</u>
<b>Activités de financement</b>		
Dû au gouvernement du Québec	—	25 551 410
Participation gouvernementale aux immobilisations	448 000	—
Remboursement des obligations découlant de contrats de location-acquisition	<u>(1 749 757)</u>	<u>(1 573 568)</u>
Liquidités (utilisées pour les) provenant des activités de financement	<u>(1 301 757)</u>	<u>23 977 842</u>
<b>Activités d'investissement</b>		
Acquisitions d'immobilisations	(541 811)	(25 659 021)
Produit d'aliénations d'immobilisations	100	221
Liquidités utilisées pour les activités d'investissement	<u>(541 711)</u>	<u>(25 658 800)</u>
<b>(Diminution) Augmentation des liquidités</b>	<u>(1 481 459)</u>	<u>456 706</u>
<b>Liquidités au début</b>	<u>1 623 581</u>	<u>1 166 875</u>
<b>Liquidités à la fin</b>	<u><u>142 122</u></u>	<u><u>1 623 581</u></u>

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

**Société des traversiers du Québec**  
**Notes complémentaires**  
**31 mars 1994**

**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**

	1994	1993
	\$	\$
Traitements et avantages sociaux	15 733 655	15 484 889
Location de navires	599 314	751 581
Contrats d'opération	1 702 229	375 447
Carburant	2 389 736	2 499 995
Entretien et réparation — navires	2 789 780	2 530 908
Entretien et réparation — quais	483 464	131 306
Entretien et réparation — bâtiments	304 791	129 411
Taxes foncières et scolaires	621 951	612 411
Assurances	925 045	854 744
Autres	1 154 848	1 280 098
	<b>26 704 813</b>	<b>24 650 790</b>

**4. Frais d'administration**

	1994	1993
	\$	\$
Traitements et avantages sociaux	2 448 776	2 431 322
Formation du personnel	109 954	127 140
Papeterie et impression	40 865	43 652
Honoraires professionnels	111 831	73 575
Autres	233 642	225 795
	<b>2 945 068</b>	<b>2 901 484</b>



## 5. Autres revenus

	<u>1994</u>	<u>1993</u>
	\$	\$
Intérêts sur dépôts bancaires	39 671	100 310
Intérêt sur l'ajustement de la cotisation de la Commission de la santé et de la sécurité du travail	38 819	78 539
Dividendes	18 700	19 250
Stationnement et divers	81 510	76 370
Machines distributrices et concession alimentaire	125 423	130 322
Règlement d'un litige avec un fournisseur sur achat de pièces de moteur	—	40 368
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	—	209 319
Location de navires	8 296	53 900
Perte sur aliénations d'immobilisations	(139)	(1 877)
	<u><b>312 280</b></u>	<u><b>706 501</b></u>

## 6. Participations gouvernementales

	<u>1994</u>	<u>1993</u>
	\$	\$
Subventions de fonctionnement du gouvernement du Québec	23 584 178	22 836 347
Virement de participations gouvernementales reportées (note 11)	517 599	595 434
	<u><b>24 101 777</b></u>	<u><b>23 431 781</b></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

	1994				1993	
	Acquises du gouvernement du Québec (note 9)	Acquises par donation (note 11)	Autres	Détenues en vertu de contrats de location- acquisition	Total	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>Coût</b>						
Terrains	—	63 794	18 145	—	81 939	81 939
Quais	23 108 643	3 795 452	74 622	—	26 978 717	26 978 717
Bâtiments	2 442 767	1 816 844	389 431	—	4 649 042	4 354 081
Navires	—	25 626 038	902 671	31 011 585	57 540 294	57 390 294
Ameublement et équipement	—	7 087	847 371	—	854 458	768 446
Matériel roulant	—	—	74 189	—	74 189	65 364
Améliorations locatives	—	215 930	637 793	—	853 723	853 723
	<b>25 551 410</b>	<b>31 525 145</b>	<b>2 944 222</b>	<b>31 011 585</b>	<b>91 032 362</b>	<b>90 492 564</b>
<b>Amortissement cumulé</b>						
Quais	1 155 432	2 463 647	39 769	—	3 658 848	2 431 488
Bâtiments	244 277	1 119 148	279 451	—	1 642 876	1 341 630
Navires	—	23 255 298	805 106	12 155 982	36 216 386	34 000 723
Ameublement et équipement	—	6 828	579 344	—	586 172	520 874
Matériel roulant	—	—	60 879	—	60 879	55 174
Améliorations locatives	—	107 960	374 987	—	482 947	433 254
	<b>1 399 709</b>	<b>26 952 881</b>	<b>2 139 536</b>	<b>12 155 982</b>	<b>42 648 108</b>	<b>38 783 143</b>
<b>Valeur nette</b>	<b>24 151 701</b>	<b>4 572 264</b>	<b>804 686</b>	<b>18 855 603</b>	<b>48 384 254</b>	<b>51 709 421</b>

## 9. Dû au gouvernement du Québec

En vertu d'une entente signée le 19 avril 1993 avec effet rétroactif au 31 mars 1993, le gouvernement du Québec a cédé à la Société des 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>1994</u>	<u>1993</u>
	\$	\$
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, à des taux variant de 10,6 % à 10,8 %, échéant jusqu'en 2001	19 415 582	21 165 339
Versements échéant en deçà d'un an	1 945 681	1 749 757
	<u><b>17 469 901</b></u>	<u><b>19 415 582</b></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 1994, s'établissent comme suit:

1995	3 928 909
1996	4 212 668
1997	3 074 244
1998	3 074 244
1999	3 074 244
2000 et 2001	12 022 477
<b>Total des paiements minimums exigibles</b>	<u><b>29 386 786</b></u>
Montant représentant les intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	<u><b>9 971 204</b></u>
	<u><b>19 415 582 \$</b></u>

## 11. Participations gouvernementales reportées

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations:

	<u>1994</u>	<u>1993</u>
	<u>\$</u>	<u>\$</u>
<b>a) Gouvernement du Québec</b>		
Solde au début	4 292 230	4 850 879
Participation de l'exercice	448 000	—
	<u>4 740 230</u>	<u>4 850 879</u>
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(483 412)	(558 649)
Solde à la fin	<u><b>4 256 818</b></u>	<u><b>4 292 230</b></u>
<b>b) Gouvernement du Canada</b>		
Solde au début	352 672	389 457
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(34 187)	(36 785)
Solde à la fin	<u><b>318 485</b></u>	<u><b>352 672</b></u>
	<u><b>4 575 303</b></u>	<u><b>4 644 902</b></u>
Ce solde se rapporte aux éléments suivants:		
Terrains	63 794	63 794
Quais	1 331 805	1 401 899
Bâtiments	697 696	447 484
Navires	2 370 740	2 612 635
Ameublement et équipement	259	324
Améliorations locatives	107 970	118 766
	<u><b>4 572 264</b></u>	<u><b>4 644 902</b></u>
Solde non dépensé de la subvention à l'acquisition d'immobilisations	3 039	—
	<u><b>4 575 303</b></u>	<u><b>4 644 902</b></u>

## 12. Capital-actions

	<u>1994</u>	<u>1993</u>
	<u>\$</u>	<u>\$</u>
Autorisé:		
100 000 actions d'une valeur nominale de 100 \$ chacune		
Émis et payé:		
15 000 actions	<u><b>1 500 000</b></u>	<u><b>1 500 000</b></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.

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.

Pour l'exercice terminé le 31 mars 1994, la dépense de loyer s'élève à 618 692 \$, soit 599 314 \$ pour le navire et 19 378 \$ pour les locaux de la gare, et la rémunération versée aux transporteurs totalise 1 702 229 \$.

Au 31 mars 1994 les engagements de la Société s'établissent comme suit:

	Baux	Ententes de services*
1995	646 872 \$	1 569 000 \$
1996	646 872	1 476 000
1997	47 558	1 476 000
1998	47 558	1 476 000
1999	47 558	1 087 000
2000 et subséquentement	261 569	2 174 000
	<b>1 697 987 \$</b>	<b>9 258 000 \$</b>

\* Basés sur des estimés de coûts prévus aux contrats et des déficits budgétaires des transporteurs.

Dans le cadre de la modernisation de sa flotte de navires, la Société a été autorisée par le gouvernement du Québec, le 16 mars 1994, à signer un contrat pour la réparation du traversier N.M. Trois-Rivières pour un montant de 2 495 000 \$. Les coûts encourus au 31 mars 1994, au montant de 150 000 \$, ont été financés à même la subvention du gouvernement du Québec à l'acquisition d'immobilisations de 1993-1994 et le solde le sera par une subvention additionnelle n'excédant pas 2 495 000 \$ qui sera versée en 1994-1995.

### 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 432 836 \$ (1993: 393 192 \$). 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 227 786 \$ (1993: 226 305 \$).

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

	1994	1993
	\$	\$
<b>Résultats</b>		
Revenus		
Participations gouvernementales	24 067 590	23 394 996
Dépenses	132 578	166 917
<b>Bilan</b>		
Subvention à recevoir du gouvernement du Québec	2 103 161	—
Créditeurs	20 201	10 240
Dû au gouvernement du Québec	25 551 410	25 551 410
Participations gouvernementales reportées	4 256 818	4 292 230

### 16. Chiffres comparatifs

Certains chiffres de 1993 ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée en 1994.

