
Société des traversiers du Québec

Rapport
d'activités
1994-1995

CANQ
TR
STQ
100
1994-95

Québec 

157058

MINISTRE DES TRANSPORTS
COMMISSION DE LA LANGUE
70, RUE ST-JACQUES, 10^{ÈME} ÉTAGE
QUÉBEC (Q.C.) G1R 0K5
TÉLÉPHONE (514) 987-3100

Société des traversiers du Québec

**Rapport
d'activités
1994-1995**

CANQ
TR
STQ
100
1994-95

Québec 

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

Conception et infographie : Imprimerie Idéale Inc.
Achévé d'imprimer en septembre 1995

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec, 1995
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN : 2-551-16470-2
ISSN : 0823-9126
© Gouvernement du Québec

*Monsieur Roger Bertrand
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 1995.*

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

Le ministre des Transports,

Jacques Léonard

Québec, juillet 1995

*Monsieur Jacques Léonard
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 1995.*

*Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression
de mes sentiments les meilleurs.*

Le président-directeur général,

Clermont Gignac, ing.

Québec, juillet 1995

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
■ Rétrospective de l'année	12
• L'achalandage	12
• L'exploitation	12
• Les navires	13
• Les infrastructures	14
• Les services administratifs et financiers	14
• Les ressources humaines	14
• Le conseil d'administration	15
• Le bilan de l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs	15
■ Résultats financiers	16
■ Traverses exploitées par la Société des traversiers du Québec (carte réseau)	17
■ Organigramme	18
Partie II — Revue statistique	19
Tableau I Nombre de passagers transportés	19
Tableau II Nombre de véhicules transportés	20
Tableau III Les traversées en 1994-1995	21
Tableau IV Les finances	22
Tableau V Indicateurs de rendement	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

Nommé président-directeur général de la Société des traversiers du Québec (STQ) le 7 novembre 1994, j'ai pris la relève de monsieur Jean-Yves Gagnon qui a alors terminé son deuxième mandat après plus de huit années de service. Ce mandat de monsieur Gagnon lui a permis de me léguer une société bénéficiant d'une saine gestion financière, d'un achalandage en croissance constante et d'un excellent dossier en matière de sécurité. De plus, l'implication de monsieur Gagnon dans divers organismes nationaux et internationaux d'opérateurs de traversiers a permis à la STQ d'acquiescer ses lettres de noblesse à l'échelle tant nationale qu'internationale. En mon nom personnel et au nom de tous les employés de la Société, je profite de l'occasion pour féliciter et remercier monsieur Gagnon pour l'excellent travail accompli au cours de ces années.



De gauche à droite : Patrice St-Amant, Jocelyn Fortier, Clermont Gignac, Danielle Paradis et Jacques Bernier.

L'exercice 1994-1995 tout en marquant une période de consolidation par la STQ des nouveaux mandats qui lui avaient été confiés en 1993, soit la responsabilité de l'exploitation des traverses Rivière-du-Loup—Saint-Siméon et île d'Entrée—Cap-aux-Meules, de même que la cession de diverses infrastructures portuaires, constitue également le point de départ d'un virage important du point de vue tant de la gestion que de la modernisation de la flotte et du service à la clientèle.

Au cours des dernières années, la STQ a connu une croissance constante de son achalandage. En effet, pour les cinq traverses exploitées directement par la STQ, les passagers sont passés de 4 958 679 en 1993-1994 à 5 019 270 en 1994-1995 pour une augmentation de 1,2 % et les véhicules, pour les mêmes années, de 1 603 024 à 1 653 459 pour une hausse de 3,1 %. Si une croissance de l'achalandage s'est avérée bénéfique pour la plupart des traverses exploitées par la STQ en générant ainsi une augmentation de l'offre de transport, cette croissance a cependant créé un certain mécontentement parmi les usagers de la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. La STQ devait donc trouver des solutions pour augmenter l'offre de transport à cette traverse durant les périodes de pointe. Par conséquent, la STQ a entrepris un processus de réorganisation complète de sa flotte basé sur la réaffectation de certains navires, la modification d'autres navires et, voire des projets de construction de nouveaux traversiers.

Du point de vue administratif, les nouveaux mandats confiés à la STQ et les besoins sans cesse croissants en information pertinente et à jour nécessitaient une modernisation des systèmes informatiques et l'implantation d'une bureautique appropriée. Les études faites au début de l'exercice financier 1994-1995 ont ainsi permis à la STQ de développer un plan d'informatisation moderne basé sur ses besoins réels en information de gestion de toutes sortes. La première phase de l'implantation du nouveau système, soit l'implantation du système de paie, a été complétée avec succès.

Au surplus, durant le quatrième trimestre de l'exercice, la STQ a amorcé une consultation auprès de son personnel de soutien pour définir les besoins tangibles en bureautique. Un plan de bureautique approprié a été élaboré et sera implanté au cours de l'exercice 1995-1996.

L'effervescence vécue par la STQ au cours du dernier exercice financier a amené la direction à réfléchir sur la culture organisationnelle de l'entreprise. À la suite d'une vaste opération de consultation de ses gestionnaires, professionnels, employés et autres partenaires, la direction de la STQ s'est attachée à revoir et simplifier la planification stratégique non remaniée en profondeur depuis quelques années. Cette révision importante apparaissait d'autant plus justifiée qu'il fallait s'assurer de l'adhésion des gestionnaires, de la mobilisation du personnel, de la reconnaissance de leurs idées, de la mesure du rendement de l'entreprise et de la satisfaction de sa clientèle.

La planification stratégique de la Société des traversiers du Québec pour la période 1995-1998 comprend cinq orientations et seize objectifs. On y trouve également près de 70 interventions qui feront l'objet des attentes des gestionnaires, d'un suivi rigoureux et d'une évaluation semestrielle pour l'exercice 1995-1996.

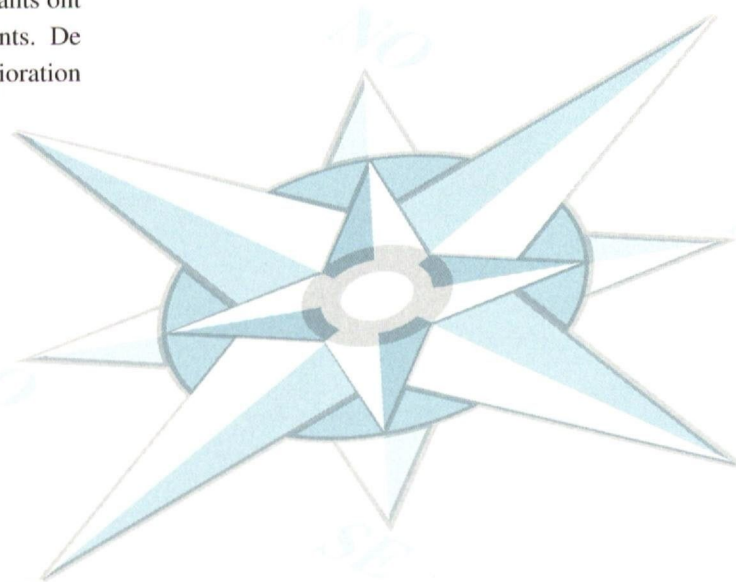
Mes premiers mois à la barre de la STQ m'ont permis de constater que tant les employés que les dirigeants ont le souci d'offrir un service de qualité à leurs clients. De plus, ils désirent participer activement à l'amélioration du service et au développement de la STQ.

L'exercice 1995-1996 permettra à la direction de la STQ, en collaboration avec tous ses employés, de revoir une partie importante de ses processus, de mettre en place un plan de modernisation de sa flotte, d'analyser la pertinence de rajeunir ses structures législatives et réglementaires et de présenter un plan de développement intégré. Ceci, dans le respect des quatre valeurs fondamentales que la STQ s'est données pour encadrer sa gestion: le respect des personnes, l'esprit de créativité, le souci de la qualité du service et le goût du partenariat.

En terminant, je tiens à exprimer mes remerciements à tout le personnel pour ces excellents résultats.

Le président-directeur général,

CLERMONT GIGNAC, ing.



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 mission de la Société des traversiers du Québec est d'offrir des services de traversiers sécuritaires et fiables, pour le transport de personnes, de véhicules et de marchandises, contribuant ainsi à l'essor économique et touristique des régions desservies.

Les valeurs véhiculées dans l'entreprise sont:

- le respect des personnes;
- l'esprit de créativité;
- le souci de la qualité du service;
- le goût du partenariat.

Les cinq grandes orientations de la STQ sont:

- assurer la sécurité des usagers et la fiabilité des services de traversiers par le maintien en bon état des installations et équipement, avec le souci du respect de l'environnement;
- améliorer la qualité des services à la clientèle;
- augmenter sa contribution à l'essor économique et touristique des régions desservies;
- optimiser la réalisation de ses activités et ce, au meilleur coût;
- associer et soutenir son personnel, assurer la santé et la sécurité de celui-ci et valoriser sa contribution à l'amélioration du rendement de la STQ.

Créée à l'origine pour assurer la liaison entre les villes de Québec et de Lévis, la STQ s'est développée au cours des années 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

Clermont Gignac

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 Louisette Boucher

Retraitée
Matane

Direction

Président-directeur général

Clermont Gignac

Vice-président aux affaires
juridiques et secrétaire

Jocelyn Fortier

Vice-présidente à
l'administration et aux finances

Danielle Paradis

Vice-président à l'exploitation

Patrice St-Amant

Directeur des ressources humaines

Jacques Bernier

Rétrospective de l'année

L'achalandage

Les statistiques nous démontrent bien l'importance de l'achalandage à bord des traversiers qui ont été bondés à plusieurs reprises au cours de l'été 1994. Dix des onze navires appartenant à la STQ ont été utilisés selon un horaire très serré, soit pour répondre à la demande des usagers soit pour faire du remplacement pendant les périodes réservées à l'entretien.



C'est la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine qui a connu la plus forte hausse d'achalandage. Les nombreuses plaintes des usagers sur les attentes à cette traverse ont incité la STQ à effectuer des recherches intenses sur les diverses solutions d'amélioration de ce service. Les solutions envisagées vont de l'allongement des navires existants à la construction d'un troisième navire. Pour permettre de vérifier certaines des hypothèses de travail, un troisième navire, le N.M. Catherine-Legarneur, sera mis à l'essai pour augmenter la capacité du service au cours de l'été 1995. On prévoit ainsi augmenter la capacité de transport de près de 50 %.

À la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout, le N.M. Camille-Marcoux a de nouveau effectué des traversées de nuit entre Matane et Baie-Comeau, durant le mois de juillet, permettant ainsi à la STQ de répondre à la demande en augmentant son offre de transport. De plus, l'annonce par le gouvernement du Québec du projet de construction d'un navire pour la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout a suscité beaucoup

d'intérêt en prévision d'obtenir un équipement pleinement satisfaisant si ce projet se réalisait.

Les efforts constants déployés par le personnel de la traverse île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive pour augmenter son service à la clientèle et bien accueillir ses nombreux visiteurs ont été reconnus à leur juste valeur par les intervenants touristiques de la région de Charlevoix. Ces derniers ont octroyé le « Méritas de l'accueil » à la traverse île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive.

Le N.M. Alphonse-Desjardins, utilisé à la traverse Québec—Lévis, a subi un bris majeur le 14 mars 1995, ne laissant plus que le N.M. Lomer-Gouin pour assurer le service. Désireux d'offrir un service de qualité à leurs usagers, la direction de la traverse Québec—Lévis et ses employés ont trouvé en synergie des solutions pertinentes et pratiques pour augmenter le service offert avec un seul navire.

De leur côté, comme le révèlent les diverses statistiques, les traverses Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, île aux Grues—Montmagny et Rivière-du-Loup—Saint-Siméon ont également profité d'une hausse de leur achalandage. Les passagers ont augmenté respectivement de 2,3 %, 9,0 % et 6,4 % et les véhicules, de 3,3 %, 0,9 % et 7,0 %.

Le service de traversier entre l'île d'Entrée et Cap-aux-Meules est offert en vertu d'un contrat d'exploitation qui venait à terme le 31 décembre 1994. Des soumissions ont été demandées pour l'exploitation de ce service de traversier. La compagnie G.G.R. Cyr Transport inc. a obtenu le contrat et assurera le service au cours des cinq prochaines années.

L'exploitation

Le personnel de l'exploitation a donc vécu une année intense dans son implication aux diverses activités de la STQ. À titre d'exemples, mentionnons l'amélioration de la qualité du service à la clientèle dans toutes les traverses et l'étude de divers projets mis de l'avant au cours de cette période.

De plus, une réunion annuelle de tous les capitaines et chefs mécaniciens seniors a été tenue à Québec au cours du dernier exercice. Son but: tenir un forum privilégié d'échange d'information et de consultation auprès de ces responsables de première ligne.

À la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, madame Thérèse Dufour a pris la relève de monsieur Daniel Simard qui a quitté la Société pour raison de santé. Par ailleurs, à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout, monsieur Paul Deschênes a remplacé monsieur Jean-Louis Roy qui, après onze années de loyaux services en tant que directeur local, a pris sa retraite. La direction se joint à l'ensemble des employés de ces traverses pour témoigner leur gratitude et exprimer leurs remerciements à ces deux directeurs locaux.

Les navires

La STQ a poursuivi son programme d'entretien préventif de ses navires qui lui permet d'optimiser l'utilisation de ses traversiers au meilleur coût possible. En sus de leurs travaux périodiques d'entretien, certains navires ont également profité de travaux plus importants.

C'est ainsi que la première phase du rajeunissement du N.M. Trois-Rivières a pris fin en septembre 1994. Le navire a été remis à flot après une période de plusieurs mois à la cale sèche de Les Chantiers AML

inc. de l'île aux Coudres. D'importants travaux de renforcement de la structure et de modification de la coque y ont été effectués. On a également commencé la deuxième phase du projet de rajeunissement de ce navire par l'installation d'un propulseur d'étrave. Cette première étape de la deuxième phase de rajeunissement a été amorcée plus tôt que prévu puisque le N.M. Trois-Rivières devait être utilisé comme navire d'appoint à la traverse Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola à l'été 1995. Le N.M. Trois-Rivières remplacera le N.M. Catherine-Legardeur qui sera affecté à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine.

Au cours de l'exercice 1994-1995, plusieurs travaux ont nécessité des mises en cale sèche. C'est ainsi que le N.M. Armand-Imbeau de Tadoussac, le N.M. Joseph-Savard de l'île aux Coudres et le N.M. Grue-des-Îles de l'île aux Grues ont subi des inspections de leur coque, de même que des réparations aux hélices et systèmes de gouverne.

De son côté, le N.M. Radisson a servi de navire d'appoint à la traverse île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive pour une autre année, privant ainsi la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon d'un navire d'appoint durant la période estivale. Le navire en poste à la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, soit le N.M. Trans Saint-Laurent, a donc fait des traversées supplémentaires tard en soirée, pour suppléer à la demande.

L'accident dont fut victime le N.M. Armand-Imbeau à la fin de juin 1994 et qui a privé la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine d'un navire pendant quelques jours a démontré que les services de la STQ sont vulnérables durant la saison estivale. Aucun navire de relève n'est disponible durant cette période. Le déplacement d'un navire se fait au détriment du service auquel il est généralement affecté et fréquemment au grand mécontentement de la clientèle. Il apparaît de plus en plus urgent pour la STQ de posséder un navire de relève polyvalent pouvant répondre adéquatement à la clientèle de la belle saison.



Les infrastructures

Avec l'aide de consultants, la STQ a procédé à une inspection détaillée des quais et rampes de Matane et Godbout. Le premier objectif était d'avoir une évolution de l'état des installations transférées par Transports Québec, et notamment, faire certains travaux de réparation et d'amélioration.

En raison du retard du projet de construction de la future gare de Baie-Comeau, des travaux d'amélioration ont été apportés à la gare de Baie-Comeau. La remise à niveau du bâtiment temporaire ainsi qu'un lien avec l'aqueduc municipal constituent des améliorations appréciables pour la clientèle.

À Tadoussac et à Baie-Sainte-Catherine, les rampes d'embarquement ont toutes été réparées et modifiées quelque peu. Leur grande utilisation depuis 1980 justifie leur renforcement et la réparation des fissures.

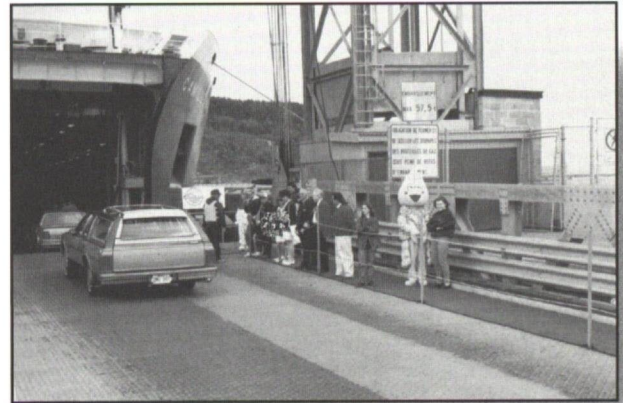
La construction de la gare et du terminal de Montmagny est terminée et ces installations de qualité ont été transférées à la STQ, qui en assurera la gestion.

Le contrat de construction de l'aire d'attente de Sorel a été octroyé. Les travaux de construction se feront au cours de l'exercice financier 1995-1996.

Les services administratifs et financiers

Les services administratifs et financiers ont connu un second semestre fébrile par suite du changement du système de paie. L'ancien système datait de sept ans et l'équipement le supportant montrait des signes de fatigue pouvant affecter sa fiabilité. De plus, le logiciel conçu avant tout pour produire les paies n'avait pas la flexibilité voulue pour constituer un système d'information de gestion efficient. Il fallait donc se rendre à l'évidence: sa vie utile était arrivée à terme.

Pour éviter toute duplication de système de paie au cours de l'année fiscale 1995, il était essentiel qu'un nouveau système soit en opération dès le 1er janvier



1995. Grâce au professionnalisme et à la coopération de tous les employés qui, de près ou de loin, ont travaillé à l'implantation du nouveau système, l'objectif a été atteint. En effet, ces employés ont non seulement fait de nombreuses heures supplémentaires, mais ils ont également poursuivi leur travail régulier en parallèle et modifié leurs habitudes et méthodes de travail.

Le processus de modernisation des outils administratifs électroniques se poursuivra au cours de l'exercice 1995-1996 par l'implantation de nouveaux systèmes pour les comptes à payer, les approvisionnements et la comptabilité.

Les ressources humaines

Afin de susciter l'engagement et la mobilisation de son personnel, la direction de la STQ a entrepris une série de rencontres avec l'ensemble des employés ainsi que les représentants syndicaux; elle souhaite ainsi obtenir leur adhésion et leur participation dans cette démarche de réflexion sur la culture de l'organisation.

Dans le cadre de son programme de mise en valeur des ressources humaines, la Société a investi plus de 260 000 \$, soit l'équivalent de 1,7% de sa masse salariale. Les activités ont porté principalement sur la formation aux mesures d'urgence en mer ainsi que sur la navigation électronique sur radar avec simulation de situations à risque.

La Société a poursuivi ses efforts en matière de qualité de service à la clientèle. Elle tient à souligner la participation de tout le personnel en ce sens et principalement de tous les membres des comités contact dont l'engagement, l'initiative et la créativité ont permis l'amélioration continue des services offerts à notre clientèle.

La direction de la Société tient à souligner le départ à la retraite de son vice-président aux ressources humaines, M. Jules Lapierre. Elle le remercie pour ses seize années de bons et loyaux services, pour sa contribution exceptionnelle à l'essor de la Société des traversiers du Québec et lui souhaite santé et bonheur dans cette importante étape de sa vie.

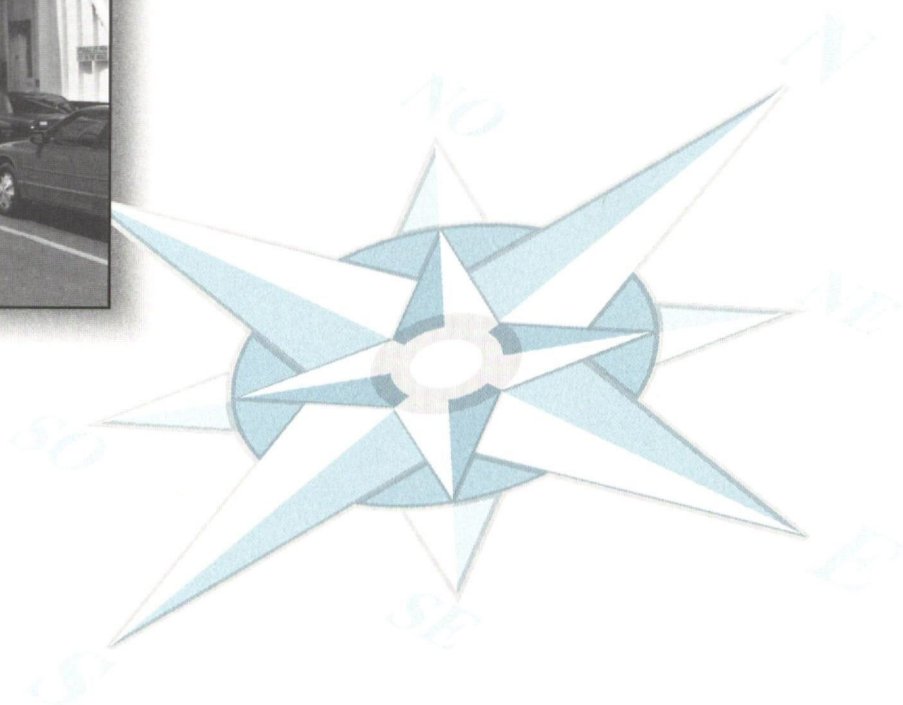
L'effectif total de la Société des traversiers du Québec est demeuré stable au cours du dernier exercice, se maintenant à près de 400 employés.

Le conseil d'administration

Au cours de l'exercice 1994-1995, le conseil d'administration a tenu trois assemblées régulières et deux assemblées spéciales, 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 Me Jocelyn Fortier, vice-président aux affaires juridiques et secrétaire. À la STQ, douze 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.



Résultats financiers

Durant l'exercice 1994-1995, les dépenses ont augmenté de 5,0 % et les revenus, de 4,9 %. La perte avant participation gouvernementale est passée de 25 766 854 \$ à 27 054 824 \$, soit une hausse de 5,0 %.

Les causes principales de cette hausse sont les cales sèches et l'entretien des infrastructures terrestres. Alors que l'an passé seulement deux cales sèches d'urgence pour une somme de 63 000 \$ ont été effectuées, la présente année compte six cales sèches, soit trois régulières et trois d'urgence, pour un total de 1 259 000 \$. Le N.M. Armand-Imbeau en service à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine a le record peu enviable de quatre cales sèches dans une même année. En ce qui concerne les infrastructures terrestres, rappelons que l'an dernier le ministère des Transports du Québec a transféré à la Société des bâtiments et des quais, d'une valeur de 25 millions de dollars. L'année de prise en charge a donné lieu à une prise de connaissance et d'inspection des biens acquis. À la suite de cette évaluation, on a réalisé des travaux importants aux quais de la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Ceci explique en grande partie l'accroissement de 631 000 \$ des coûts reliés à ces infrastructures.

Les revenus de transport ont augmenté de 2,7 %, soit 262 165 \$ de plus qu'en 1993-1994. Il s'agit d'un sommet inégalé de 9 822 009 \$ et ce, sans augmentation de la grille tarifaire. Le fait notable est que la hausse des revenus est attribuable à l'accroissement de l'achalandage et non à celle des tarifs. En effet, la température exceptionnelle de l'automne 1994 et l'hiver clément de 1995 ont permis aux traverses Matane—Baie-Comeau—Godbout et Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola de réaliser respectivement des revenus records de 5 500 000 \$ et 2 500 000 \$.

Le pourcentage d'autofinancement de l'ensemble de la Société est resté stable à 35,6 %. C'est la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon qui a le plus amélioré son pourcentage d'autofinancement, le portant de 73,3 % à 78,0 %. La hausse des revenus et

l'impossibilité pour la Société de lui affréter le N.M. Radisson comme navire d'appoint à l'été 1994 expliquent la diminution de 231 871 \$ de la subvention versée au transporteur.

Depuis deux ans, le bilan de la Société présente un avoir de l'actionnaire déficitaire. Ce résultat est la conséquence de la transaction du 31 mars 1993 où la Société a acquis pour la somme de 25 551 410 \$, payable à demande, les quais et bâtiments du ministère des Transports du Québec relatifs aux traverses sous sa responsabilité. Ces actifs n'ayant pas été acquis par donation, comme cela se faisait antérieurement, l'amortissement sur ces immobilisations ne peut être viré aux résultats en contrepartie d'une participation gouvernementale reportée, car il s'agit plutôt d'une dette envers le gouvernement. L'amortissement accumulé sur ces immobilisations est de 2 717 219 \$ au 31 mars 1995 et fait partie du déficit accumulé de la Société.

Quant au rendement de la Société en ce qui concerne le respect de ses budgets, la Société s'est toujours fait un point d'honneur de les respecter et même de faire mieux lorsque la situation le permet. Ainsi, cette année la STQ a réalisé un écart favorable net de 825 000 \$ par rapport à son budget révisé pour les six derniers mois de l'exercice. Plusieurs facteurs favorables et même défavorables composent cet excédent et nous ne citons que les plus significatifs. Les revenus du fonctionnement des traversiers ont été supérieurs de 395 000 \$ aux prévisions. La subvention à la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon est inférieure de 169 000 \$ au budget en raison de l'impossibilité pour la STQ de lui louer le N.M. Radisson durant l'été et de l'amélioration de ses revenus. Le carburant accuse des écarts compte tenu de la consommation et des prix totalisant 121 000 \$. De plus, des travaux ont été retardés sur le N.M. Camille-Marcoux pour environ 140 000 \$. Enfin, deux cales sèches non prévues au budget ont pu être effectuées et compensées par des diminutions dans les dépenses des infrastructures terrestres et autres postes.

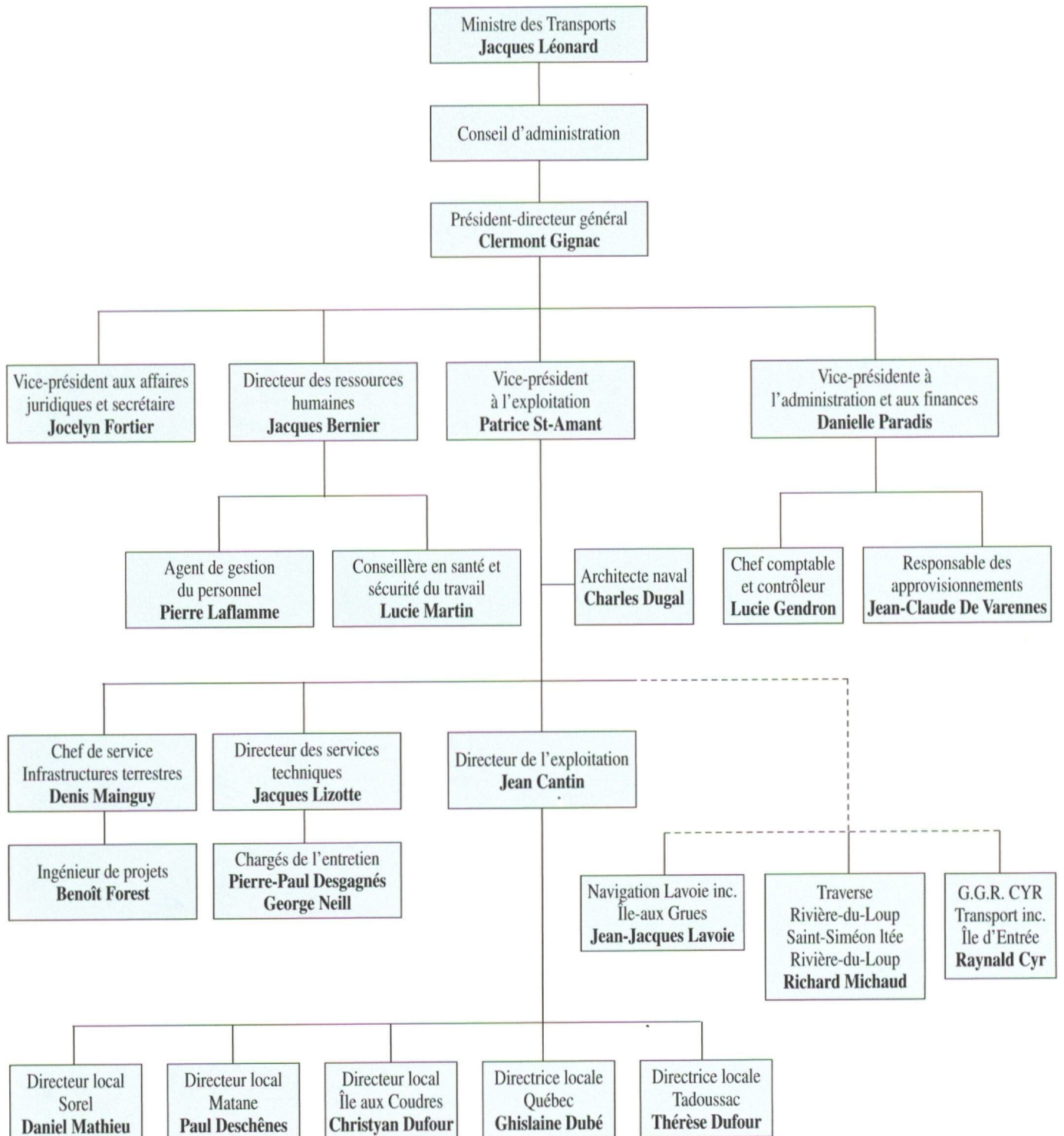
Carte réseau

La Société des traversiers du Québec exploite huit traverses.

	Distance (km)	Durée
1 Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	10 min.
2 Québec—Lévis	1,0	10 min.
3 Île aux Grues—Montmagny	7,8	30 min.
4 Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	15 min.
5 Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	25,6	65 min.
6 Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1,6	10 min.
7 Matane—Baie-Comeau	62,1	2 h 20 min.
7 Matane—Godbout	55,3	2 h 15 min.
8 Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	14	55 min.



Organigramme au 31 mars 1995



PARTIE II — Revue statistique

TABLEAU I — NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS

Traverses exploitées par la Société

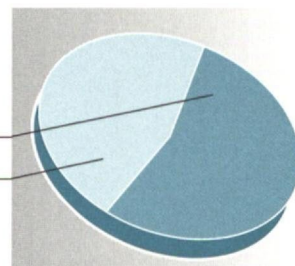
	1990-1991	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	957 066	919 203	832 657	880 678	901 112
Québec—Lévis	1 478 945	1 506 885	1 506 345	1 567 318	1 517 619
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	535 075	559 271	572 531	587 114	620 747
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 546 865	1 590 995	1 623 078	1 690 404	1 745 072
Matane—Baie-Comeau—Godbout	273 091	257 995	237 833	233 165	234 720
Sous-total	4 791 042	4 834 349	4 772 444	4 958 679	5 019 270

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	1990-1991	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995
Île aux Grues—Montmagny	41 986	46 918	41 482	41 192	44 916
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	—	—	—	179 620	191 203
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	—	—	—	3 796	4 604
Sous-total	41 986	46 918	41 482	224 608	240 723
TOTAL	4 833 028	4 881 267	4 813 926	5 183 287	5 259 993

PASSAGERS PAYANTS / GRATUITS

	1994-1995	
		%
Passagers payants	2 843 509	54,1
Passagers gratuits	2 416 484	45,9
Total	5 259 993	100,0



TOTAL DES PASSAGERS PAR TRAVERSE

	1994-1995	
		%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	901 112	17,1
Québec—Lévis	1 517 619	28,9
Île aux Grues—Montmagny	44 916	0,8
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	620 747	11,8
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	191 203	3,6
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 745 072	33,2
Matane—Baie-Comeau—Godbout	234 720	4,5
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	4 604	0,1

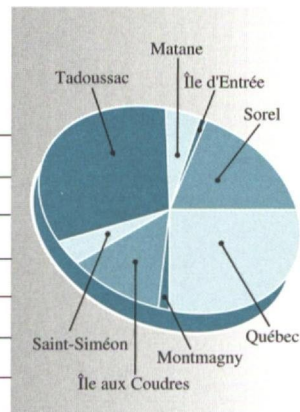


TABLEAU II — NOMBRE DE VÉHICULES TRANSPORTÉS

BICYCLETTES

	1990-1991	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	7 437	6 969	10 095	10 099	11 941
Québec—Lévis	29 242	41 097	42 901	47 980	49 770
Île aux Grues—Montmagny	2 036	2 476	1 724	2 013	3 224
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	—	—	—	313	371
TOTAL	38 715	50 542	54 720	60 405	65 306

VÉHICULES MOTORISÉS

Traverses exploitées par la Société

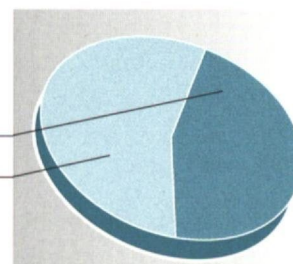
	1990-1991	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	412 188	398 680	370 727	399 676	412 992
Québec—Lévis	268 572	265 117	253 889	224 559	217 306
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	225 194	233 702	237 881	246 187	253 203
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	600 041	612 327	614 154	643 463	679 220
Matane—Baie-Comeau—Godbout	104 986	99 492	91 905	89 139	90 738
Sous-total	1 610 981	1 609 318	1 568 556	1 603 024	1 653 459

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	1990-1991	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995
Île aux Grues—Montmagny	15 321	16 905	15 459	15 608	15 747
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	—	—	—	72 293	77 385
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	—	—	—	3	1
Sous-total	15 321	16 905	15 459	87 904	93 133
Total	1 626 302	1 626 223	1 584 015	1 690 928	1 746 592

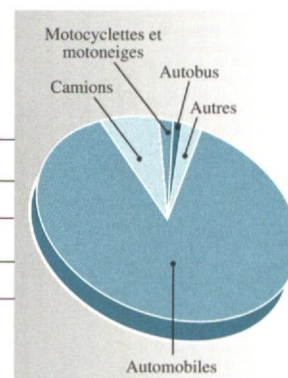
VÉHICULES PAYANTS / GRATUITS

	1994-1995	
		%
Véhicules payants	793 596	45,4
Véhicules gratuits	952 996	54,6
Total	1 746 592	100,0



TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS

	1994-1995	
		%
Automobiles	1 526 224	87,4
Camions	145 963	8,3
Motocyclettes et motoneiges	17 148	1,0
Autobus	6 784	0,4
Autres	50 473	2,9
Total	1 746 592	100,0



TOTAL DES VÉHICULES MOTORISÉS PAR TRAVERSE

	1994-1995	
		%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	412 992	23,7
Québec—Lévis	217 306	12,4
Île aux Grues—Montmagny	15 747	0,9
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	253 203	14,5
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	77 385	4,4
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	679 220	38,9
Matane—Baie-Comeau—Godbout	90 738	5,2
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	1	0

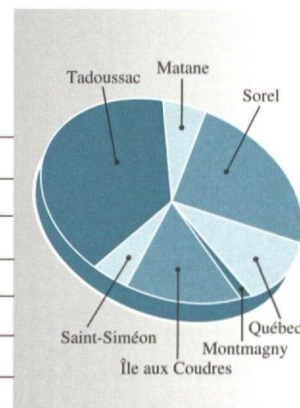


TABLEAU III — LES TRAVERSÉES EN 1994-1995

	Prévues	Effectuées ¹	Annulées ²	Supplémentaires	% de réussite ³	Distance parcourue (en km approx.)
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	19 096	18 771	383	58	98,0	30 000
Québec—Lévis	24 090	23 855	547	312	97,7	24 000
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	9 774	9 960	18	204	99,8	37 000
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	33 342	33 801	729	1 188	97,8	54 000
Matane—Baie-Comeau—Godbout	1 484	1 512	10	38	99,3	89 000
TOTAL	87 786	87 899	1 687	1 800	98,1	234 000

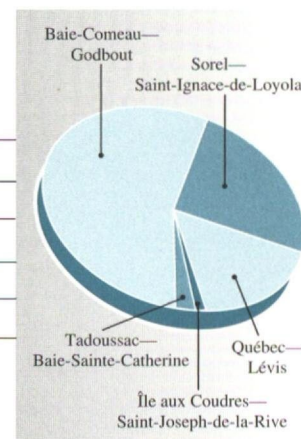
¹ Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.

² Les principales causes d'annulation sont les conditions climatiques ou les réparations d'urgence.

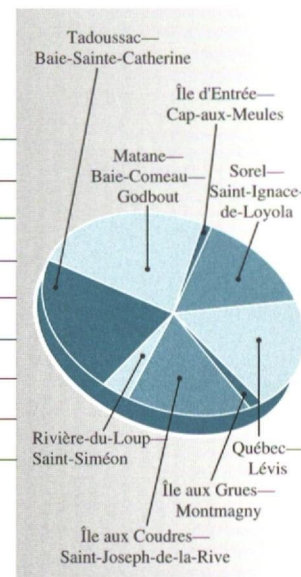
³ Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

TABLEAU IV — LES FINANCES
RÉSULTATS FINANCIERS PAR TRAVERSE

	1994-1995	
	\$	%
Revenus		
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	2 474 978	24,3
Québec—Lévis	1 919 636	18,9
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	6 773	0,1
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	28 634	0,3
Matane—Baie-Comeau—Godbout	5 745 754	56,4
	10 175 775 (2)	100,0



	1994-1995	
	\$	%
Dépenses		
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	5 542 922	15,2
Québec—Lévis	6 868 218	18,9
Île aux Grues—Montmagny (1)	741 380	2,0
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	5 635 162	15,5
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon (1)	1 151 066	3,2
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	7 760 675	21,3
Matane—Baie-Comeau—Godbout	8 570 549	23,6
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules (1)	103 445	0,3
	36 373 417 (2)(3)	100,0

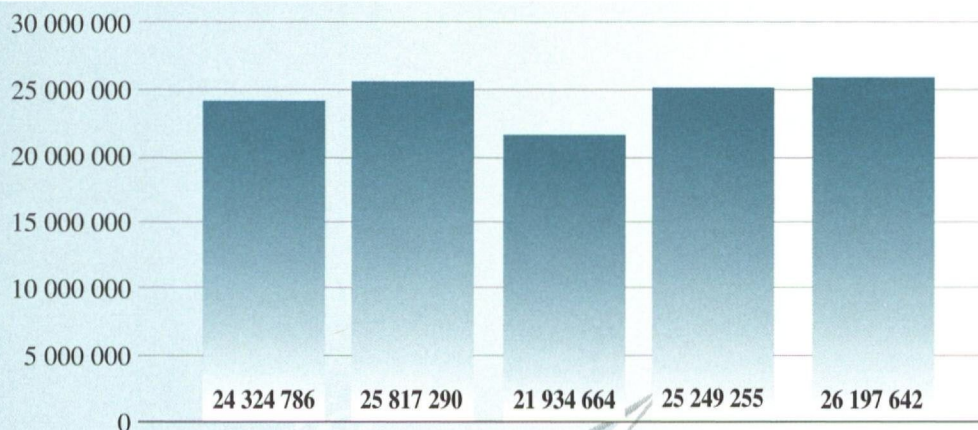


- (1) En vertu d'ententes de services avec trois transporteurs maritimes, les revenus 1994-1995 provenant des services de traversiers entre île aux Grues—Montmagny (2 665 \$), Rivière-du-Loup—Saint-Siméon (4 090 761 \$) et île d'Entrée—Cap-aux-Meules (14 325 \$) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.
- (2) Les revenus provenant de centres de coûts (177 524 \$ en 1994-1995) ont été déduits des dépenses aux fins d'imputation aux traverses.
- (3) La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations au montant de 857 182 \$ a été déduite des dépenses.

PERTE AVANT PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE AU FONCTIONNEMENT

	1990-1991	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995 ⁽¹⁾
	\$	\$	\$	\$	\$
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	3 099 745	3 227 262	3 010 176	2 821 894	3 067 944
Québec—Lévis	5 904 855	5 197 306	5 214 081	5 774 408	4 948 582
Île aux Grues—Montmagny	501 307	505 941	569 606	649 444	741 380
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	5 230 399	5 162 468	4 793 554	5 298 858	5 628 389
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	—	—	—	1 386 259	1 151 066
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	6 323 663	6 378 664	5 241 610	6 298 412	7 732 041
Matane—Baie-Comeau—Godbout	3 429 209	5 433 269	3 105 637	2 920 695	2 824 795
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	—	—	—	99 285	103 445
Frais non imputés	(164 392)	(87 620)	—	—	—

Pour l'ensemble



(1) La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations au montant de 857 182 \$ a été déduite des dépenses.

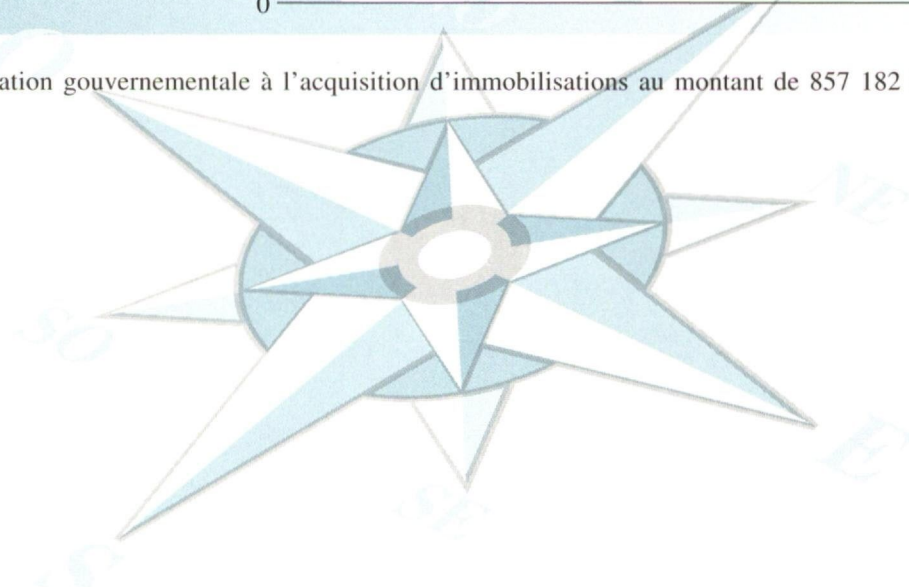


TABLEAU V — INDICATEURS DE RENDEMENT

Coût par kilomètre-passager transporté¹

		1993-1994	1994-1995
	Km	\$	\$
Traverses longue distance			
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	25,6	1,12	1,06
Matane—Baie-Comeau—Godbout	58,6	0,55	0,57
Traverses courte distance			
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	2,50	2,69
Québec—Lévis	1	4,90	4,48
Île aux Grues—Montmagny	7,8	2,01	2,11
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	1,63	1,68
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1,6	1,69	2,15
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	14	2,13	1,83
Pour l'ensemble		1,24	1,28

¹ 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.

Pourcentage d'autofinancement¹

	1993-1994	1994-1995
	%	%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	45,5	45,0
Québec—Lévis	25,4	28,0
Île aux Grues—Montmagny (2)	0,3	0,4
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	0,1	0,1
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon (2)	73,3	78,0
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	0,4	0,4
Matane—Baie-Comeau—Godbout	64,9	67,0
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules (2)	12,2	12,2
Pour l'ensemble	35,2	35,6

(1) Cet indicateur mesure la rentabilité en comparant les revenus aux coûts.

(2) 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.

Partie III — États financiers

Société des traversiers du Québec
États financiers de l'exercice terminé le 31 mars 1995

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au Ministre des Finances

J'ai vérifié le bilan de la Société des Traversiers du Québec au 31 mars 1995 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.

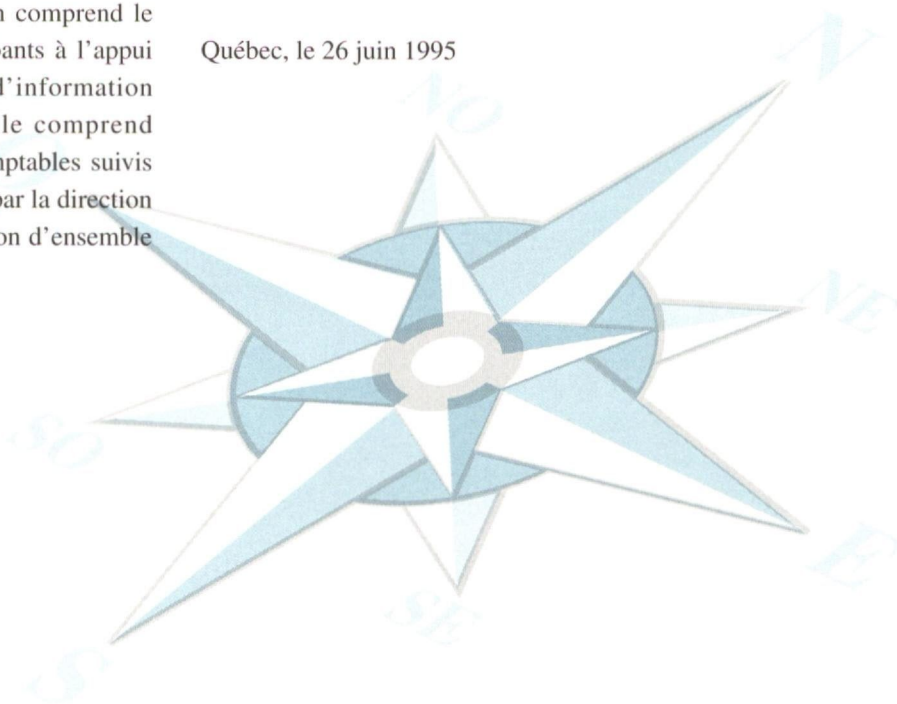
Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification 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 1995 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 26 juin 1995



Société des traversiers du Québec

RÉSULTATS ET DÉFICIT DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1995

	1995	1994
DÉPENSES		
Frais d'exploitation (note 3)	27 978 705 \$	26 704 813 \$
Frais d'administration (note 4)	3 146 175	2 945 068
Amortissement des immobilisations	4 330 406	3 866 739
Intérêts sur obligations découlant de contrats de location-acquisition	<u>1 952 837</u>	<u>2 122 358</u>
	<u>37 408 123</u>	<u>35 638 978</u>
REVENUS		
Transport des véhicules	5 537 700	5 304 758
Transport des passagers	4 284 309	4 255 086
Autres (note 5)	<u>531 290</u>	<u>312 280</u>
	<u>10 353 299</u>	<u>9 872 124</u>
PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES	27 054 824	25 766 854
PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES (note 6)	<u>25 736 373</u>	<u>24 101 777</u>
PERTE NETTE	1 318 451	1 665 077
DÉFICIT AU DÉBUT	<u>2 801 888</u>	<u>1 136 811</u>
DÉFICIT À LA FIN	<u>4 120 339 \$</u>	<u>2 801 888 \$</u>

Société des traversiers du Québec

BILAN AU 31 MARS 1995

	1995	1994
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	410 949 \$	142 122 \$
Débiteurs et intérêts courus	219 267	205 343
Subventions à recevoir du gouvernement du Québec	2 615 977	2 103 161
	<u>3 246 193</u>	<u>2 450 626</u>
Placement - au coût (note 7)	27 500	27 500
Immobilisations (note 8)	46 539 883	48 384 254
	<u>49 813 576 \$</u>	<u>50 862 380 \$</u>
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	3 326 378 \$	2 621 973 \$
Versements sur obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 10)	2 431 164	1 945 681
	<u>5 757 542</u>	<u>4 567 654</u>
Dû au gouvernement du Québec (note 9)	25 551 410	25 551 410
Obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 10)	15 038 737	17 469 901
Participations gouvernementales reportées (note 11)	6 086 226	4 575 303
	<u>52 433 915</u>	<u>52 164 268</u>
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE (DÉFICITAIRE)		
Capital-actions (note 12)	1 500 000	1 500 000
Déficit	(4 120 339)	(2 801 888)
	<u>(2 620 339)</u>	<u>(1 301 888)</u>
	<u>49 813 576 \$</u>	<u>50 862 380 \$</u>

ENGAGEMENTS (note 13)

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Clermont Gignac

Jean-B Roy

Société des traversiers du Québec

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1995

	1995	1994
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Perte nette	(1 318 451) \$	(1 665 077) \$
Éléments sans incidence sur les liquidités:		
Amortissement des immobilisations	4 330 406	3 866 739
Virement de participations gouvernementales reportées	(857 182)	(517 599)
Perte sur aliénations d'immobilisations	4 098	139
	<u>2 158 871</u>	<u>1 684 202</u>
Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation	<u>177 665</u>	<u>(1 322 193)</u>
Liquidités provenant des activités d'exploitation	<u>2 336 536</u>	<u>362 009</u>
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Participation gouvernementale aux immobilisations	2 368 105	448 000
Remboursement des obligations découlant de contrats de location-acquisition	<u>(1 945 681)</u>	<u>(1 749 757)</u>
Liquidités provenant des (utilisées pour les) activités de financement	<u>422 424</u>	<u>(1 301 757)</u>
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations	(2 491 860)	(541 811)
Produit d'aliénations d'immobilisations	<u>1 727</u>	<u>100</u>
Liquidités utilisées pour les activités d'investissement	<u>(2 490 133)</u>	<u>(541 711)</u>
AUGMENTATION (DIMINUTION) DES LIQUIDITÉS	268 827	(1 481 459)
ENCAISSE AU DÉBUT	<u>142 122</u>	<u>1 623 581</u>
ENCAISSE À LA FIN	<u>410 949</u> \$	<u>142 122</u> \$

Société des traversiers du Québec

NOTES COMPLÉMENTAIRES
31 MARS 1995

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:

	Méthode	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.

3. FRAIS D'EXPLOITATION

	1995	1994
Traitements et avantages sociaux	15 550 821 \$	15 733 655 \$
Location de navires	599 314	599 314
Contrats d'opération	1 487 709	1 702 229
Carburant	2 312 394	2 389 736
Entretien et réparation - navires	3 770 185	2 789 780
Entretien et réparation - quais	1 129 773	483 464
Entretien et réparation - bâtiments	299 838	304 791
Taxes foncières et scolaires	593 632	621 951
Assurances	1 003 384	925 045
Autres	1 231 655	1 154 848
	<u>27 978 705 \$</u>	<u>26 704 813 \$</u>

4. FRAIS D'ADMINISTRATION

	1995	1994
Traitements et avantages sociaux	2 574 831 \$	2 448 776 \$
Formation du personnel	148 815	109 954
Papeterie et impression	37 119	40 865
Honoraires professionnels	141 008	111 831
Autres	244 402	233 642
	<u>3 146 175 \$</u>	<u>2 945 068 \$</u>

5. AUTRES REVENUS

	1995	1994
Intérêts sur dépôts bancaires	130 151 \$	39 671 \$
Intérêt sur l'ajustement de la cotisation de la Commission de la santé et de la sécurité du travail	28 513	38 819
Dividendes	17 600	18 700
Stationnement et divers	74 421	81 510
Machines distributrices et concession alimentaire	136 722	125 423
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	139 581	—
Location de navires	8 400	8 296
Perte sur aliénations d'immobilisations	(4 098)	(139)
	<u>531 290 \$</u>	<u>312 280 \$</u>

6. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES

	1995	1994
Subventions de fonctionnement du gouvernement du Québec	24 879 191 \$	23 584 178 \$
Virement de participations gouvernementales reportées (note 11)	<u>857 182</u>	<u>517 599</u>
	<u><u>25 736 373 \$</u></u>	<u><u>24 101 777 \$</u></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

	1995			1994		
	ACQUISES DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (note 9)	ACQUISES PAR DONATION (note 11)	AUTRES	DÉTENUES EN VERTU DE CONTRATS DE LOCATION- ACQUISITION	TOTAL	TOTAL
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
COÛT						
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	1 842 988	389 431	—	4 675 186	4 649 042
Navires	—	27 971 038	902 671	31 011 585	59 885 294	57 540 294
Ameublement et équipement	—	7 087	944 115	—	951 202	854 458
Matériel roulant	—	—	64 025	—	64 025	74 189
Améliorations locatives	—	215 930	637 793	—	853 723	853 723
	<u>25 551 410</u>	<u>33 896 289</u>	<u>3 030 802</u>	<u>31 011 585</u>	<u>93 490 086</u>	<u>91 032 362</u>
AMORTISSEMENT CUMULÉ						
Quais	2 253 093	2 530 237	41 512	—	4 824 842	3 658 848
Bâtiments	464 126	1 191 531	290 449	—	1 946 106	1 642 876
Navires	—	23 962 659	819 741	14 164 867	38 947 267	36 216 386
Ameublement et équipement	—	6 880	637 619	—	644 499	586 172
Matériel roulant	—	—	54 849	—	54 849	60 879
Améliorations locatives	—	118 756	413 884	—	532 640	482 947
	<u>2 717 219</u>	<u>27 810 063</u>	<u>2 258 054</u>	<u>14 164 867</u>	<u>46 950 203</u>	<u>42 648 108</u>
VALEUR NETTE	<u><u>22 834 191</u></u>	<u><u>6 086 226</u></u>	<u><u>772 748</u></u>	<u><u>16 846 718</u></u>	<u><u>46 539 883</u></u>	<u><u>48 384 254</u></u>

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

	1995	1994
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, à des taux variant de 10,6 % à 10,8 %, échéant jusqu'en 2001	17 469 901 \$	19 415 582 \$
Versements échéant en deçà d'un an	<u>2 431 164</u>	<u>1 945 681</u>
	<u>15 038 737 \$</u>	<u>17 469 901 \$</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 1995, s'établissent comme suit:

1996	4 212 668 \$
1997	3 074 244
1998	3 074 244
1999	3 074 244
2000	3 074 244
2001	<u>8 948 233</u>
Total des paiements minimums exigibles	25 457 877
Montant représentant les intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	<u>7 987 976</u>
	<u>17 469 901 \$</u>

11. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES REPORTÉES

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations:

	1995	1994
a) Gouvernement du Québec		
Solde au début	4 256 818 \$	4 292 230 \$
Participation de l'exercice	<u>2 368 105</u>	<u>448 000</u>
	6 624 923	4 740 230
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	<u>(825 335)</u>	<u>(483 412)</u>
Solde à la fin	<u>5 799 588</u>	<u>4 256 818</u>
 b) Gouvernement du Canada		
Solde au début	318 485	352 672
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	<u>(31 847)</u>	<u>(34 187)</u>
Solde à la fin	<u>286 638</u>	<u>318 485</u>
	<u>6 086 226 \$</u>	<u>4 575 303 \$</u>
 Ce solde se rapporte aux éléments suivants:		
Terrains	63 794 \$	63 794 \$
Quais	1 265 215	1 331 805
Bâtiments	651 457	697 696
Navires	4 008 379	2 370 740
Ameublement et équipement	207	259
Améliorations locatives	<u>97 174</u>	<u>107 970</u>
	6 086 226	4 572 264
Solde non dépensé de la subvention à l'acquisition d'immobilisations	<u>3 039</u>	<u>3 039</u>
	<u>6 086 226 \$</u>	<u>4 575 303 \$</u>

12. CAPITAL-ACTIONS

	1995	1994
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 le 10 juillet 1995 au prix de 849 660 \$ et la Société a avisé le fréteur qu'elle exercera l'option d'achat.

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 1995, la dépense de loyer s'élève à 647 529 \$, soit 599 314 \$ pour le navire et 48 215 \$ pour les locaux de la gare, et la rémunération versée aux transporteurs totalise 1 487 709 \$.

Au 31 mars 1995 les engagements de la Société s'établissent comme suit:

	Baux	Ententes de services*
1996	894 660 \$	1 616 500 \$
1997	45 000	1 619 000
1998	45 000	1 621 000
1999	45 000	1 235 000
2000	45 000	1 238 000
2001 et subséquemment	202 500	1 116 000
	<u>1 277 160 \$</u>	<u>8 445 500 \$</u>

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

14. RÉGIMES DE RETRAITE

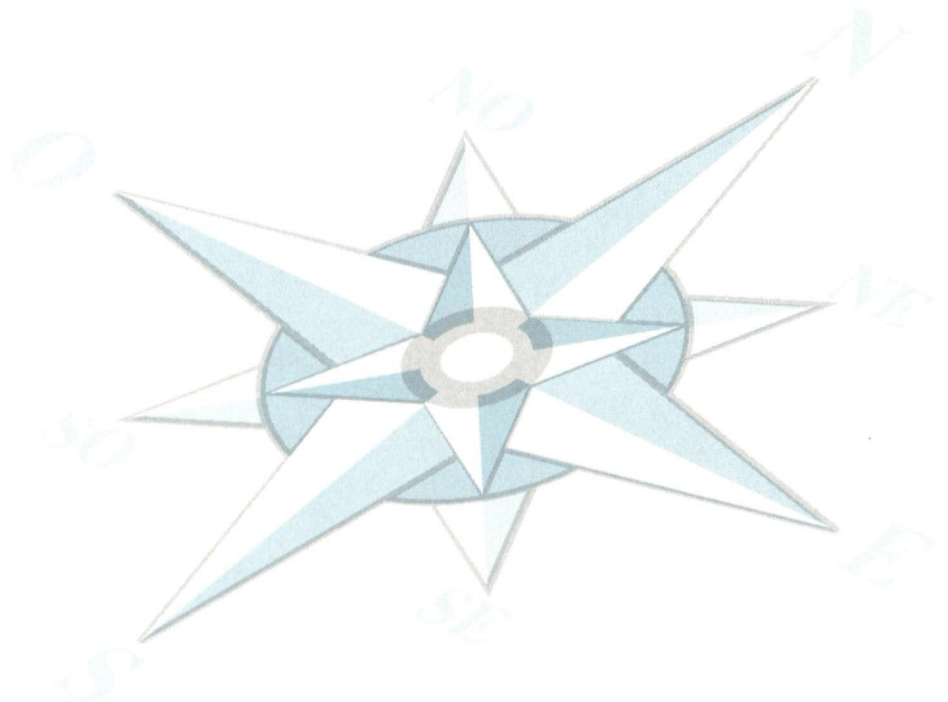
— Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP)

La majorité des membres du personnel 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 cotisations de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 414 745 \$ (1994: 432 836 \$). Les obligations de la Société envers ce régime gouvernemental se limitent à ses cotisations 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 cotisations pour services courants à titre d'employeur. Les cotisations de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 221 986 \$ (1994: 227 786 \$).





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

ISBN 2-551-16470-2

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 076 936

Imprimé au Québec (Canada)

2,00 \$