
Société des traversiers du Québec

Rapport
d'activités
1995-1996

CANQ
TR
STQ
100
1995-96

Québec 

Société des traversiers du Québec

**Rapport
d'activités
1995-1996**

CANQ
TR
STQ
100
1995-96

Québec 

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

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec, 1996
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN : 2-551-17126-1
© 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 1996.*

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

Le ministre des Transports,

Jacques Brassard

Québec, juillet 1996

*Monsieur Jacques Brassard
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 1996.

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

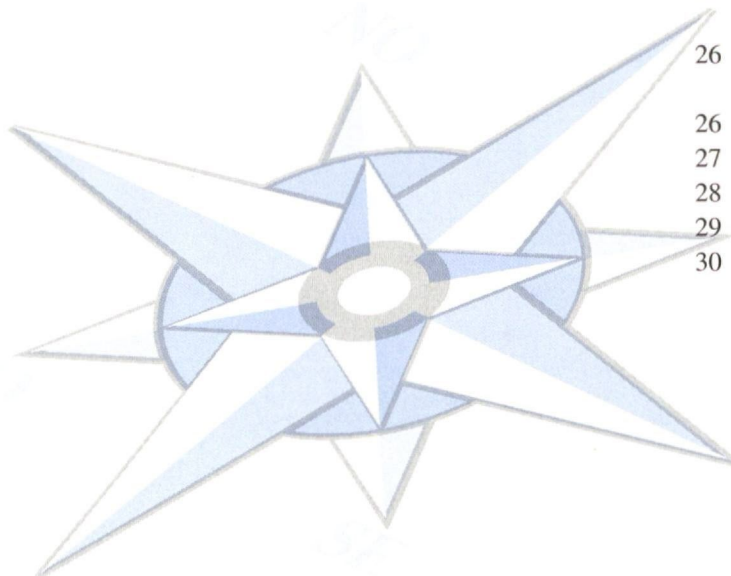
Le président-directeur général par intérim,

Patrice St-Amant, ing.

Québec, juillet 1996

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
• La flotte	12
• L'exploitation	12
• Les infrastructures terrestres	12
• Les services administratifs et financiers	13
• Les ressources humaines	13
• Le conseil d'administration	15
• Le bilan de l'application de la Loi sur les 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 1995-1996	22
■ Tableau IV Les finances	23
■ Tableau V Indicateurs de rendement	25
Partie III — États financiers	26
■ Rapport du vérificateur	26
■ Résultats et déficit	27
■ Bilan	28
■ Évolution de la situation financière	29
■ Notes complémentaires	30



MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

L'année 1995-1996 sera reconnue comme une année exceptionnelle. Différents événements se seront succédés, exigeant de tous les employés des efforts soutenus et une grande facilité d'adaptation.

- La mise en vigueur d'un horaire aux vingt minutes à Québec-Lévis, durant les heures de pointe, a suppléé à l'absence d'un navire retiré du service pour subir des réparations.
- La mise en service d'un troisième traversier à Tadoussac a contribué à diminuer les temps d'attente.
- L'octroi d'une somme de 66 600 000 \$ par le gouvernement du Québec a permis la mise sur pied de deux projets d'envergure, soit l'allongement des deux traversiers de Tadoussac et la construction d'un navire polyvalent.
- Les réparations en cale sèche de sept navires, sans toutefois priver la clientèle d'un service adéquat, ont nécessité une excellente coordination des travaux. À la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout, la location d'un navire de Marine Atlantic a assuré une relève plus que satisfaisante pendant la période de retrait du N.M. Camille-Marcoux.
- L'acquisition d'équipement et de nouveaux systèmes informatiques a contribué à moderniser les différents services.
- Un programme de formation fort chargé a favorisé le perfectionnement des employés.
- Le départ inattendu du président-directeur général en novembre 1995 a exigé un partage particulier des tâches.

L'année a aussi été exceptionnelle pour le transport des personnes et des véhicules. La STQ continue à battre des records d'année en année. En effet, les résultats démontrent une augmentation de 4,2 % pour les passagers, ce qui signifie que 5 485 705 passagers ont utilisé ses services. De même, une augmentation de 3,3 % pour les véhicules de tous genres porté à 1 803 589 le nombre d'unités transportées d'une rive à l'autre.

La fiabilité des services continue à faire la fierté de la STQ et de ses employés. De fait, 98,7 % des traversées prévues ont été réussies, sans tenir compte des traversées spéciales et requises pour répondre à des demandes plus grandes à certaines périodes de l'année. Il faut noter qu'un grand total de 94 676 traversées ont été effectuées en toute sécurité par l'ensemble des navires.

Un seul incident s'est produit lorsque le N.M. Joseph-Savard, en service à l'île aux Coudres, s'est échoué sur la rive nord après qu'une banquise l'ait fait dévier de sa course au moment où la mer était très haute. La STQ a pu rétablir le service à la population de l'île aux Coudres en 20 heures en organisant un transfert de navires avec la traverse Québec-Lévis.

Malgré tous les projets en cours et les imprévus, la STQ a terminé l'année avec des dépenses inférieures à celles prévues au budget, tout en respectant son objectif de réaliser au minimum 95 % des travaux prévus à sa planification stratégique. La perte avant participation gouvernementale est passée à 30 258 240 \$, en tenant compte de la subvention spéciale de 1 700 340 \$ pour le paiement final de l'achat des deux navires de Tadoussac.

La planification stratégique triennale, développée au cours de la dernière année financière, a été continuellement revue et améliorée. En collaboration avec les employés, la direction a préparé un budget plus restreint pour l'exercice 1996-1997, tout en tenant compte des besoins des clients et des grandes orientations de la STQ.

Merci à tout le personnel pour son soutien et son excellente collaboration durant la période où j'ai assumé l'intérim à la présidence de la STQ.

Le président-directeur général par intérim,

PATRICE ST-AMANT, 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 équipements, avec le souci du respect de l'environnement ;
- améliorer la qualité du service 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

Patrice St-Amant

Président-directeur général par intérim
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 Louissette Boucher

Retraitée
Matane

DIRECTION

Président-directeur général par intérim

Patrice St-Amant

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

• La flotte

Le personnel des services techniques de la STQ a connu une année fort active dans la réparation et l'amélioration des navires. Le programme d'entretien préventif s'est poursuivi de façon à conserver la fiabilité reconnue des onze navires de la STQ.

Des mises en cale sèche étaient prévues pour les N.M. Lomer-Gouin, Lucien-L., Radisson et Camille-Marcoux. Trois autres navires ont dû visiter la cale sèche de façon inattendue, soit le N.M. Armand-Imbeau pour bris dans les glaces, le N.M. Joseph-Savard à la suite d'un échouement et le N.M. Trois-Rivières pour l'installation finale de son propulseur d'étrave. Malgré tous ces arrêts, la planification des travaux a permis d'assurer les services de façon régulière.

Le navire John-Hamilton-Gray a été affrété de Marine Atlantic Itée à l'automne 1995 pour remplacer le Camille-Marcoux pour le service de Matane-Baie-Comeau-Godbout. Il est heureux que ce navire soit toujours disponible pour remplacer le Camille-Marcoux, sans quoi il serait difficile de trouver au Canada d'autres navires équivalents.

À la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, l'essai d'une opération à trois navires a connu un franc succès. Les files d'attente ont été réduites et les clients ont profité de départs à toutes les 13 ou 14 minutes. Le N.M. Catherine-Legardeur agissait comme troisième traversier. Ce navire, habituellement à Sorel, a été remplacé par le N.M. Trois-Rivières nouvellement équipé d'un propulseur d'étrave pour faciliter les manœuvres requises sur un service de courte distance.

L'annonce à l'été 1995 d'allonger les navires de Tadoussac, soit les N.M. Armand-Imbeau et Jos-Deschênes, de même que de construire un navire polyvalent facilitera les remplacements en cas de réparations et diminuera la vulnérabilité des services en fortes périodes d'achalandage et durant la saison hivernale.

Tous les marins ont dû fournir leur meilleure coopération pour assurer les services attendus des clients. En effet, les officiers de navigation ont répondu



à l'appel dans tous les changements imposés, les officiers mécaniciens ont été attentifs à la fiabilité de la mécanique et les matelots et préposés aux ventes ont accueilli avec bienveillance les nombreux clients.

• L'exploitation

Les directeurs locaux des diverses traverses se sont réunis à trois reprises pour échanger des propos sur leur travail, informer la direction des enjeux régionaux et discuter des orientations à prendre pour une bonne planification stratégique.

La structure de la STQ a été modifiée de sorte que le poste de directeur de l'exploitation n'existe plus et qu'un poste de directeur des communications et du service à la clientèle a été mis sur pied. Les directeurs locaux relèvent maintenant directement du vice-président à l'exploitation. La direction a voulu mettre l'accent sur les communications et répondre adéquatement aux besoins de la clientèle générée par les commerces et les organisations touristiques.

• Les infrastructures terrestres

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1996, bon nombre de projets ont été accomplis par le service des infrastructures de la Société.

Après avoir inspecté les quais et les rampes de Matane et Godbout, la STQ a procédé à des réparations majeures des rampes d'embarquement et des systèmes de levage.

À Godbout, la STQ a restauré les systèmes hydraulique et de levage, les rampes d'appoint, les poulies et les contrôles électriques. De même, les fissures et la corrosion de la rampe d'embarquement ont été réparées et les systèmes de défense ont été remis à neuf.

À Matane, on a remplacé la rampe d'embarquement. Les systèmes hydraulique et de levage, les rampes d'appoint, les poulies et les contrôles électriques ont également été restaurés. Les systèmes de défense ont été rénovés. Un nouveau système de freinage auxiliaire a été installé sur la rampe d'embarquement. Ce type d'équipement est une innovation canadienne.

À Québec, à la suite d'un accident d'un navire porte-conteneurs, la STQ a reconstruit le quai Vézina.

Avec la collaboration de la Ville de Lévis, la STQ a procédé à l'aménagement paysager de l'espace entourant l'aire d'attente des véhicules, du côté de Lévis.

À Sorel, le MTQ a complété la phase I de l'aire d'attente des véhicules et a terminé la préparation des plans et devis de la phase II, soit la reconstruction du quai. Les travaux seront exécutés au cours du présent exercice.

À Montmagny, le 13 juin 1995, le ministre des Transports, M. Jacques Léonard, a procédé à l'inauguration officielle de la nouvelle gare. Celle-ci se révèle un élément touristique d'appoint très apprécié

des intervenants touristiques régionaux. De plus, la STQ a conclu une entente de partenariat avec l'Office touristique de la Côte-du-Sud pour l'exploitation de la gare.

• Les services administratifs et financiers

Le 1^{er} avril 1995, les services administratifs et financiers se sont dotés de nouveaux logiciels pour la comptabilité, les comptes à recevoir, les comptes à payer et la gestion des approvisionnements. Les anciens systèmes, à l'exception de ceux des achats, dataient de dix ans et la vie utile de l'équipement les supportant était plus que dépassée. Même plus récent, le logiciel des approvisionnements a été changé afin d'assurer l'intégration dans tous les autres systèmes.

Le changement de système comptable a exigé de nombreux jours de formation, le transfert des données de l'ancien système au nouveau et une modification des habitudes de travail sans compter le stress relié à la difficulté à respecter les échéances. De plus, il a fallu concevoir à l'aide d'un générateur de rapports et d'un module «format des états financiers» les documents nécessaires à l'élaboration des rapports et des états financiers.

L'exercice financier 1996-1997 permettra d'approfondir la connaissance des logiciels implantés, de faire la réingénierie des processus et de doter la STQ de nouveaux indicateurs de performance.

• Les ressources humaines

La planification stratégique, adoptée au début de l'exercice 1995-1996, voulait susciter l'engagement de tout le personnel de la Société et réaffirmer les valeurs fondamentales de l'organisation quant au respect des personnes, au souci de la qualité du service, à l'encouragement de la créativité et au goût du partenariat. «Associer, soutenir le personnel, assurer sa santé et sa sécurité et valoriser sa contribution à l'amélioration de la performance de la Société» devenait l'une des orientations majeures de ce plan stratégique.





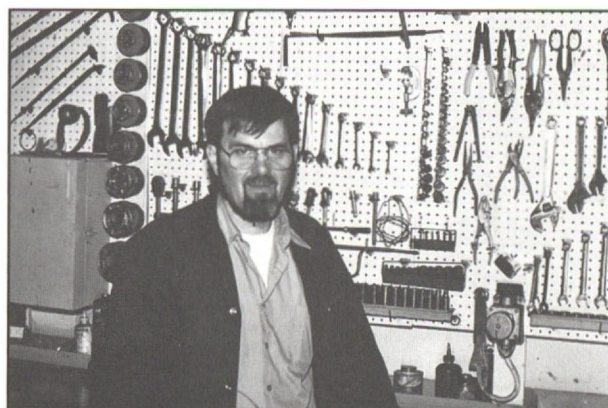
Soucieuse de la formation et du perfectionnement de son personnel, la Société investissait cette année près de 2 % de la masse salariale au plan de développement des ressources humaines. Au total, plus de 325 000 \$ et 1 125 jours-personnes furent consacrés à diverses activités de formation, principalement dans les domaines de la navigation électronique avec simulateur radar, de la bureautique, des habiletés à la gestion du changement et de l'acquisition de brevets supérieurs. La Société amorçait également une démarche participative avec les syndicats afin de déterminer les besoins de formation pour l'ensemble du personnel et de dégager les priorités du plan de développement.

Parce que la Société s'était donné comme objectif d'améliorer la sécurité et l'environnement de travail afin de réduire le nombre d'accidents de travail, elle adoptait donc une politique corporative en matière de santé et de sécurité au travail. Elle mettait en place également un plan de réduction des accidents en collaboration avec les comités locaux de santé et sécurité comprenant le suivi trimestriel à partir d'indicateurs de performance.

La direction de la Société, consciente que l'évaluation du rendement est essentielle, notamment dans la clarification des mandats et des fonctions, la communication des attentes et des résultats, s'est engagée dans un processus d'évaluation continue de ses gestionnaires.

Au chapitre des relations de travail, les onze conventions collectives liant la Société aux trois organisations syndicales sont venues à expiration le 30 juin 1995. Ces conventions n'ont cependant pu être renouvelées au cours du dernier exercice.

La direction des ressources humaines a coordonné les travaux d'un comité aviseur chargé de doter le personnel de soutien de nouveaux outils bureautiques intégrés. Elle a poursuivi également l'implantation d'un système d'information de gestion des ressources humaines. Au cours du dernier exercice, l'effectif total de la Société s'est maintenu à près de 400 employés et la masse salariale versée à l'ensemble du personnel a atteint 16 millions \$.



**RÉPARTITION DE L'EFFECTIF DE LA SOCIÉTÉ
(en équivalents temps complet)**

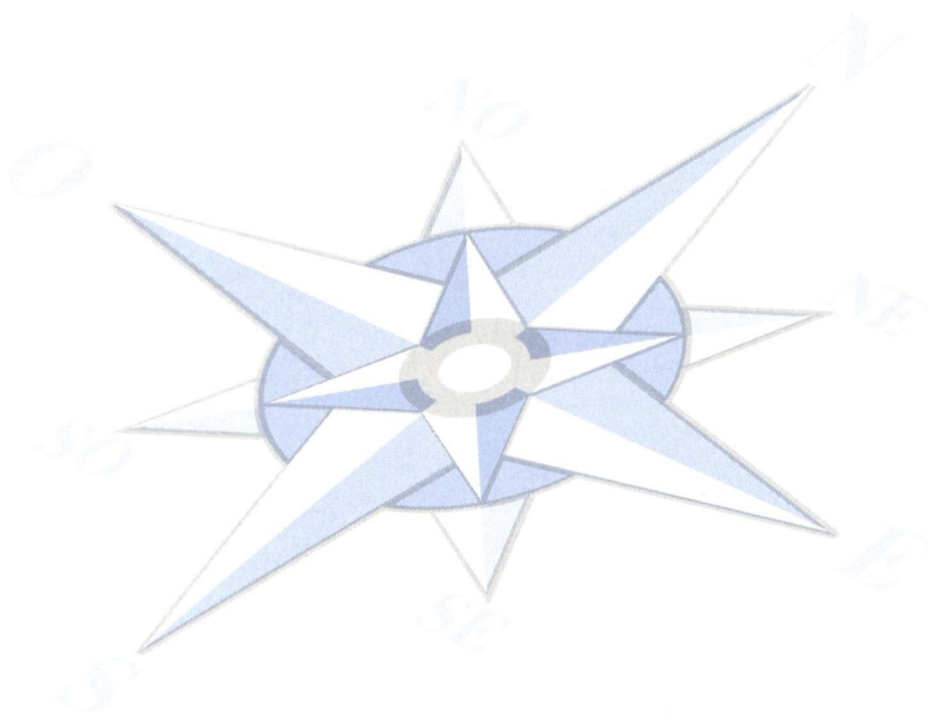
Sorel-Saint-Ignace-de-Loyola	52
Québec-Lévis	107
Île aux Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive	41
Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine	62
Matane-Baie-Comeau-Godbout	92
Atelier 85	10
Siège social	27
Total	391

- **Le conseil d'administration**

Au cours de l'exercice 1995-1996, le conseil d'administration a tenu trois assemblées régulières et une assemblée spéciale.

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

Le coordonateur 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 1995-1996, les dépenses ont augmenté de 12,1 % et les revenus, de 12,6 %. La perte avant participation gouvernementale est passée de 27 054 824 \$ à 30 258 240 \$, soit une hausse de 11,8 %.

Les causes principales de cette hausse sont l'entretien et les réparations des navires et des quais dont les coûts ont augmenté de 3 389 000 \$ et 1 063 000 \$ respectivement. La flotte de navires, principalement les navires d'appoint N.M. Lucien-L. et N.M. Trois-Rivières, a été améliorée. De plus, les coûts de réparation du N.M. Alphonse-Desjardins, à la suite de son accident de mars 1995, sont imputés au présent exercice. En effet, les réparations ont été retardées à cause des délais de livraison des pièces. Les réparations en cale sèche totalisaient 1 259 000 \$ l'année dernière, alors que cette année, sept navires ont visité la cale sèche pour un total de 2 897 000 \$. Une seule cale sèche d'urgence a été effectuée pour l'accident du N.M. Joseph-Savard en février 1996. La cale sèche du N.M. Camille-Marcoux, de loin la plus onéreuse, s'élève à 1 267 000 \$. En ce qui concerne les quais, on a effectué des travaux importants à Matane, à Godbout et à Québec, ce qui explique l'accroissement des coûts.

Les revenus de transport ont augmenté de 3,6 %, soit 352 178 \$ de plus qu'en 1994-1995. Il s'agit d'une somme inégalée de 10 174 187 \$ et ce, sans augmentation de la grille tarifaire. Cette hausse est attribuable à l'accroissement de l'achalandage à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout, en dehors de la saison estivale, et à Québec-Lévis, en raison de la température exceptionnelle et du succès des Médievales. Des revenus de 5 800 000 \$ et de 2 000 000 \$ ont été réalisés respectivement à ces deux traverses. Quant à la traverse Sorel-Saint-Ignace-de-Loyola, il y a stagnation de l'achalandage et par conséquent des revenus. Pour ce qui est des autres revenus, l'augmentation est essentiellement due aux recouvrements des assureurs pour des réclamations d'accidents imputables aux navires.

Le pourcentage d'autofinancement de l'ensemble de la Société est passé de 35,6 % à 35,0 %. La baisse de 15,9 % du pourcentage d'autofinancement à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout est essentiellement fonction de la cale sèche du N.M. Camille-Marcoux.

Quant à l'augmentation des pourcentages d'auto-financement aux traverses île aux Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive et Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, où il y a gratuité, elle s'explique par les recouvrements des assureurs pour des accidents. Il est illusoire d'espérer augmenter de façon importante le pourcentage d'autofinancement de la Société sans l'abolition de la gratuité aux trois traverses n'ayant aucun droit de péage, c'est-à-dire les traverses Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, île aux Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive et île aux Grues-Montmagny.

Le gouvernement a versé à la Société une subvention d'immobilisation de 1 700 000 \$ pour lui permettre de réaliser les options d'achat sur les navires N.M. Armand-Imbeau et Jos-Deschênes de la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, navires construits et financés il y a 15 ans. Ces mêmes navires qui ne fournissent plus à la tâche en saison estivale ont fait l'objet de contrats d'environ 28 000 000 \$ pour leur allongement. Au 31 mars 1996, les débours relativement à ces contrats atteignent 10 238 000 \$. Un autre million sera investi pour l'allongement du débarcadère de Baie-Sainte-Catherine. Le gouvernement a également autorisé la Société à faire construire un traversier polyvalent et un contrat de 37 000 000 \$ a été signé. Ces investissements majeurs vont réduire la vulnérabilité de la Société qui réalise son mandat avec un nombre de navires inférieur au minimum requis, ce qui peut compromettre la qualité de ses services.

Depuis trois 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 3 957 861 \$ au 31 mars 1996 et fait partie du déficit accumulé de la Société.

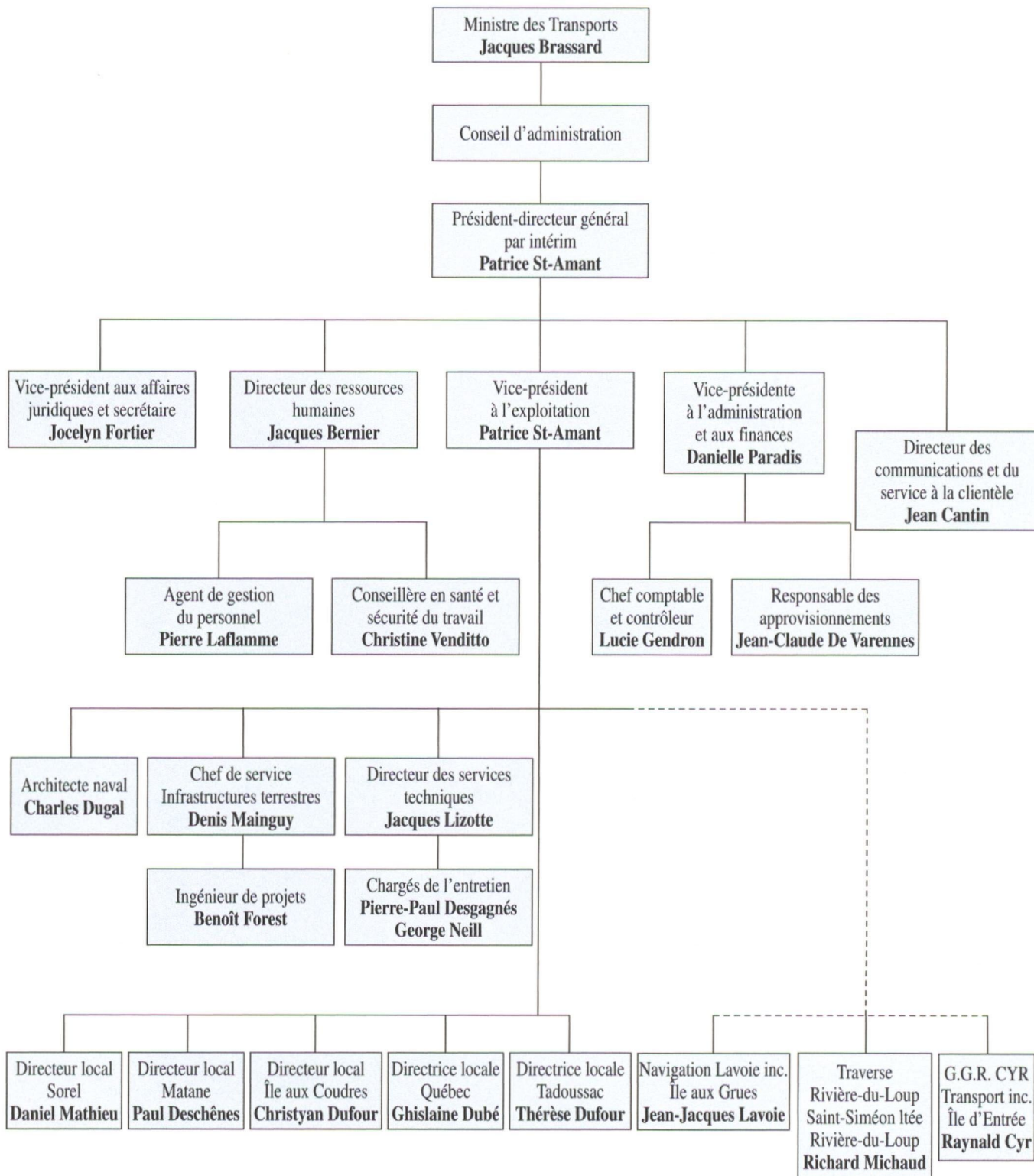
■ CARTE RÉSEAU

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
8	Matane–Godbout	55,3	2 h 15 min
9	Île d'Entrée–Cap-aux-Meules	14	55 min



■ ORGANIGRAMME AU 31 MARS 1996



Partie II — REVUE STATISTIQUE

■ TABLEAU I — NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS

Traverses exploitées par la Société

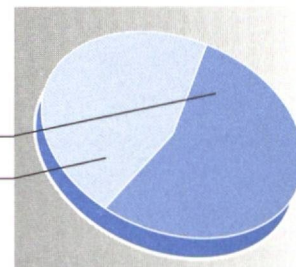
	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	919 203	832 657	880 678	901 112	875 675
Québec—Lévis	1 506 885	1 506 345	1 567 318	1 517 619	1 676 123
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	559 271	572 531	587 114	620 747	644 119
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 590 995	1 623 078	1 690 404	1 745 072	1 801 924
Matane—Baie-Comeau—Godbout	257 995	237 833	233 165	234 720	244 543
Sous-total	4 834 349	4 772 444	4 958 679	5 019 270	5 242 384

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996
Île aux Grues—Montmagny	46 918	41 482	41 192	44 916	46 483
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	—	—	186 543	197 047	192 147
Cap-aux-Meules—Île d'Entrée	—	—	3 796	4 604	4 691
Sous-total	46 918	41 482	231 531	246 567	243 321
TOTAL	4 881 267	4 813 926	5 190 210	5 265 837	5 485 705

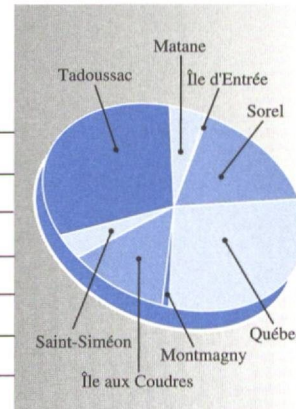
PASSAGERS PAYANTS/GRATUITS

	1995-1996	
		%
Passagers payants	2 987 114	54,5
Passagers gratuits	2 498 591	45,5
Total	5 485 705	100,0



TOTAL DES PASSAGERS PAR TRAVERSE

	1995-1996	
		%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	875 675	16,0
Québec—Lévis	1 676 123	30,6
Île aux Grues—Montmagny	46 483	0,8
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	644 119	11,7
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	192 147	3,5
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 801 924	32,8
Matane—Baie-Comeau—Godbout	244 543	4,5
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	4 691	0,1



■ TABLEAU II — NOMBRE DE VÉHICULES TRANSPORTÉS

BICYCLETTES :

	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	6 969	10 095	10 099	11 941	14 031
Québec—Lévis	41 097	42 901	47 980	49 770	60 515
Île aux Grues—Montmagny	2 476	1 724	2 013	3 224	3 417
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	—	—	313	371	520
TOTAL	50 542	54 720	60 405	65 306	78 483

VÉHICULES MOTORISÉS

Traverses exploitées par la Société

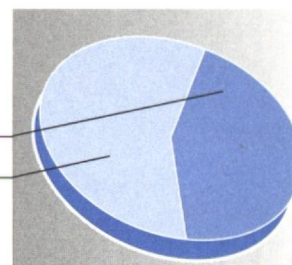
	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	398 680	370 727	399 676	412 992	412 685
Québec—Lévis	265 117	253 889	224 559	217 306	219 089
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	233 702	237 881	246 187	253 203	270 518
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	612 327	614 154	643 463	679 220	715 324
Matane—Baie-Comeau—Godbout	99 492	91 905	89 139	90 738	93 720
Sous-total	1 609 318	1 568 556	1 603 024	1 653 459	1 711 336

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996
Île aux Grues—Montmagny	16 905	15 459	15 608	15 747	16 640
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	—	—	72 293	77 385	75 604
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	—	—	3	1	9
Sous-total	16 905	15 459	87 904	93 133	92 253
TOTAL	1 626 223	1 584 015	1 690 928	1 746 592	1 803 589

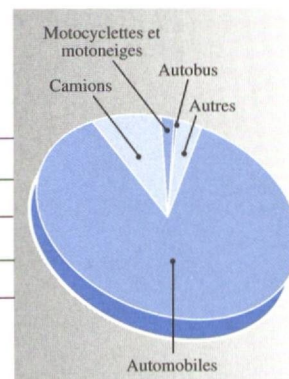
VÉHICULES PAYANTS/GRATUITS

	1995-1996	
		%
VÉHICULES PAYANTS	795 370	44,1
VÉHICULES GRATUITS	1 008 219	55,9
TOTAL	1 803 589	100,0



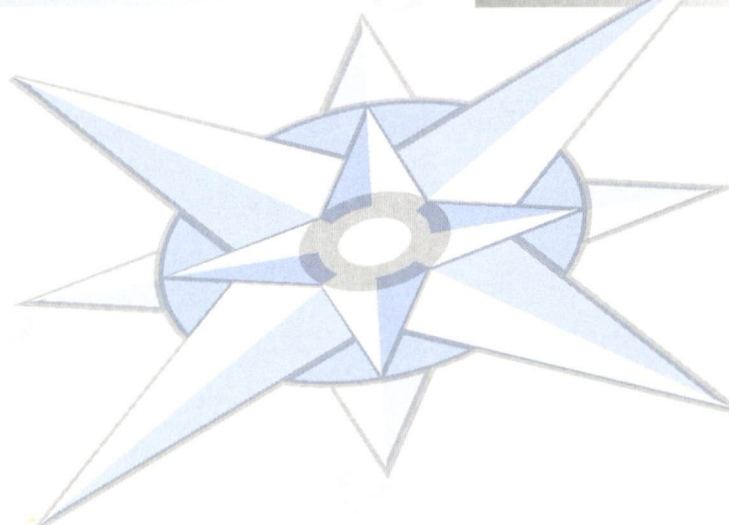
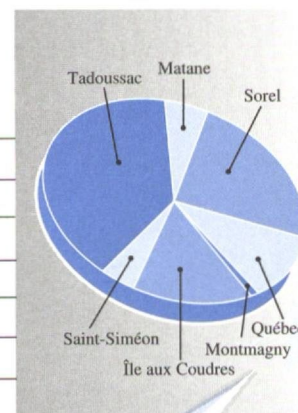
TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS

	1995-1996	
		%
Automobiles	1 556 531	86,3
Camions	159 934	8,9
Motocyclettes et motoneiges	29 787	1,6
Autobus	7 004	0,4
Autres	50 333	2,8
TOTAL	1 803 589	100,0



TOTAL DES VÉHICULES MOTORISÉS PAR TRAVERSE

	1995-1996	
		%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	412 685	22,9
Québec—Lévis	219 089	12,1
Île aux Grues—Montmagny	16 640	0,9
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	270 518	15,0
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	75 604	4,2
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	715 324	39,7
Matane—Baie-Comeau—Godbout	93 720	5,2
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	9	0



■ TABLEAU III — LES TRAVERSÉES EN 1995-1996

Traverses exploitées par la Société

	Prévues	Effectuées ⁽¹⁾	Annulées ⁽²⁾	Supplémentaires	% de réussite ⁽³⁾	Distance parcourue (en km approx.)
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	19 272	19 306	54	88	99,7	31 000
Québec—Lévis	24 156	24 097	634	575	97,4	24 000
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	9 886	10 068	22	204	99,8	37 000
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	35 026	36 209	347	1 530	99,0	58 000
Matane—Baie-Comeau—Godbout	1 484	1 531	15	62	99,0	90 000
Sous-total	89 824	91 211	1 072	2 459	98,8	240 000

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	Prévues	Effectuées ⁽¹⁾	Annulées ⁽²⁾	Supplémentaires	% de réussite ⁽³⁾	Distance parcourue (en km approx.)
Île aux Grues—Montmagny	1 026	1 064	10	48	99,0	8 000
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	1 692	1 647	45	—	97,3	42 000
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	832	754	80	2	90,4	11 000
Sous-total	3 550	3 465	135	50	96,2	61 000
TOTAL	93 374	94 676	1 207	2 509	98,7	301 000

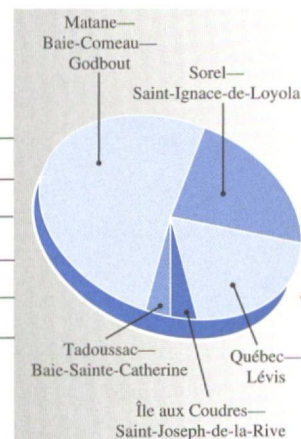
⁽¹⁾ Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.

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

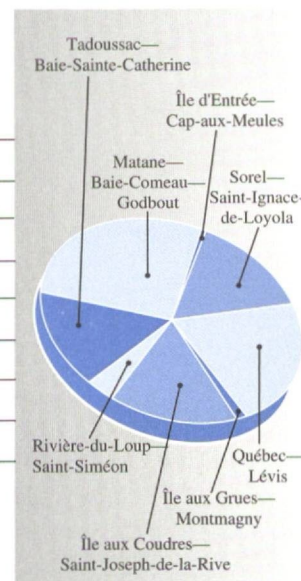
⁽³⁾ Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

■ TABLEAU IV — LES FINANCES
RÉSULTATS FINANCIERS PAR TRAVERSE

Revenus	1995-1996	
	\$	%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	2 476 622	21,2
Québec—Lévis	2 496 047	21,4
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	395 387	3,4
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	350 722	3,0
Matane—Baie-Comeau—Godbout	5 941 207	51,0
	11 659 985	100,0



Dépenses	1995-1996	
	\$	%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	5 977 340	14,6
Québec—Lévis	8 854 055	21,6
Île aux Grues—Montmagny ⁽¹⁾	533 747	1,3
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	6 514 029	15,9
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon ⁽¹⁾	1 385 320	3,4
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	5 969 719	14,6
Matane—Baie-Comeau—Godbout	11 570 161	28,3
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules ⁽¹⁾	118 359	0,3
	40 922 730⁽²⁾	100,0

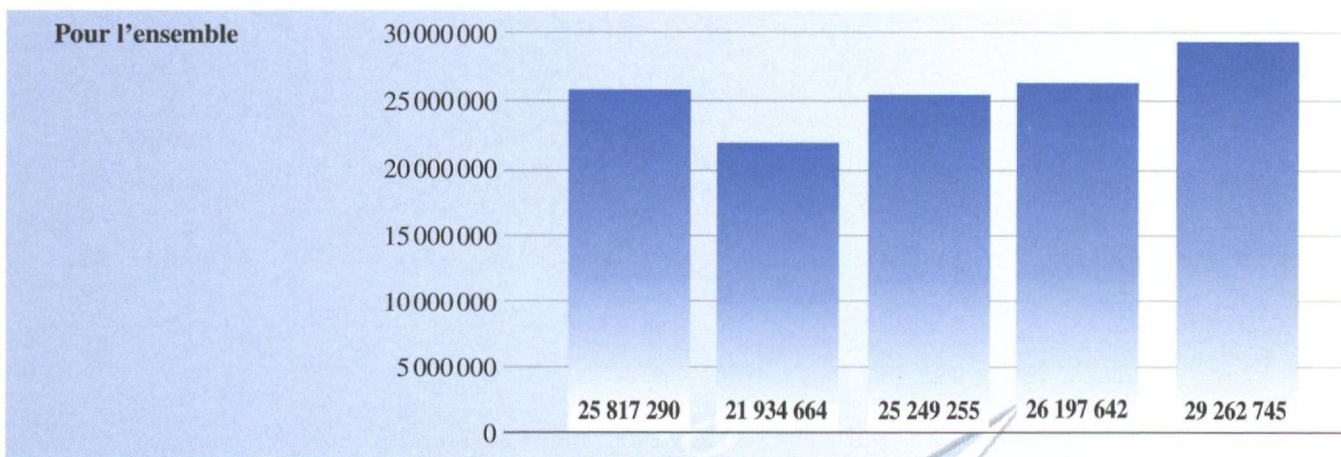


⁽¹⁾ En vertu d'ententes de services avec trois transporteurs maritimes, les revenus 1995-1996 provenant des services de traversiers entre île aux Grues—Montmagny (11 144 \$), Rivière-du-Loup—Saint-Siméon (4 066 064 \$) et île d'Entrée—Cap-aux-Meules (15 266 \$) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.

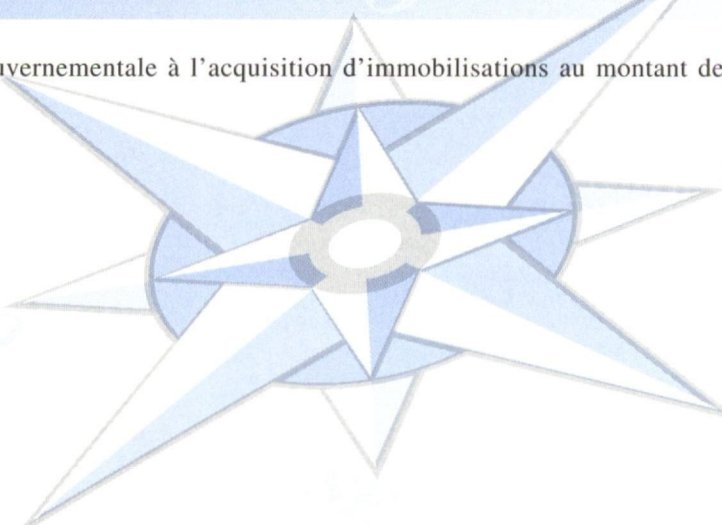
⁽²⁾ La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations au montant de 995 495 \$ a été déduite des dépenses.

PERTE AVANT PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE AU FONCTIONNEMENT

	1991-1992	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996 ⁽¹⁾
	\$	\$	\$	\$	\$
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	3 227 262	3 010 176	2 821 894	3 067 944	3 500 718
Québec—Lévis	5 197 306	5 214 081	5 774 408	4 948 582	6 358 008
Île aux Grues—Montmagny	505 941	569 606	649 444	741 380	533 747
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	5 162 468	4 793 554	5 298 858	5 628 389	6 118 642
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	—	—	1 386 259	1 151 066	1 385 320
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	6 378 664	5 241 610	6 298 412	7 732 041	5 618 997
Matane—Baie-Comeau—Godbout	5 433 269	3 105 637	2 920 695	2 824 795	5 628 954
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	—	—	99 285	103 445	118 359
Frais non imputés	(87 620)	—	—	—	—



⁽¹⁾ La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations au montant de 995 495 \$ été déduite des dépenses.



■ TABLEAU V — INDICATEURS DE RENDEMENT

Coût par kilomètre-passager transporté⁽¹⁾

		1994-1995	1995-1996
	Km	\$	\$
Traverses longue distance			
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	25,6	1,06	1,10
Matane—Baie-Comeau—Godbout	58,6	0,57	0,76
Traverses courte distance			
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	2,69	3,16
Québec—Lévis	1	4,48	5,24
Île aux Grues—Montmagny	7,8	2,11	1,49
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	1,68	1,99
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1,6	2,15	1,89
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	14	1,83	2,03
Pour l'ensemble		1,28	1,44

⁽¹⁾ Cet indicateur mesure l'efficacité des activités en comparant la clientèle desservie aux ressources utilisées. L'amortissement et les contrats de location de navires sont exclus de nos dépenses aux fins de calcul du coût/kpt.

Pourcentage d'autofinancement⁽¹⁾

	1994-1995	1995-1996
	%	%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	45,0	41,4
Québec—Lévis	28,0	28,2
Île aux Grues—Montmagny ⁽²⁾	0,4	2,1
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	0,1	6,1
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon ⁽²⁾	78,0	74,6
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	0,4	5,9
Matane—Baie-Comeau—Godbout	67,0	51,4
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules ⁽²⁾	12,2	11,4
Pour l'ensemble	35,6	35,0

⁽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 1996

■ RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au Ministre des Finances

J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 1996 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.

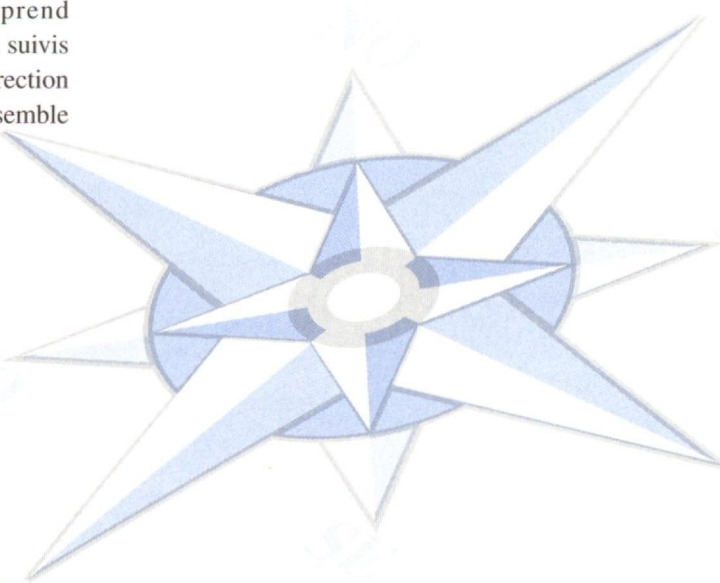
Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification 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 1996 ainsi que les résultats de ses opérations et de 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 21 juin 1996



Société des traversiers du Québec

■ RÉSULTATS ET DÉFICIT DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1996

	1996	1995
DÉPENSES		
Frais d'exploitation (note 3)	33 187 956 \$	27 978 705 \$
Frais d'administration (note 4)	3 102 602	3 146 175
Amortissement des immobilisations	3 916 503	4 330 406
Intérêts sur obligations découlant de contrats de location-acquisition	<u>1 711 164</u>	<u>1 952 837</u>
	<u>41 918 225</u>	<u>37 408 123</u>
REVENUS		
Transport des véhicules	5 720 526	5 537 700
Transport des passagers	4 453 661	4 284 309
Autres (note 5)	<u>1 485 798</u>	<u>531 290</u>
	<u>11 659 985</u>	<u>10 353 299</u>
PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES	30 258 240	27 054 824
PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES (note 6)	<u>28 797 934</u>	<u>25 736 373</u>
PERTE NETTE	<u>1 460 306</u>	<u>1 318 451</u>
DÉFICIT AU DÉBUT	4 120 339	2 801 888
DÉFICIT À LA FIN	<u>5 580 645 \$</u>	<u>4 120 339 \$</u>

Société des traversiers du Québec

■ BILAN AU 31 MARS 1996

	1996	1995
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	2 663 744 \$	410 949 \$
Débiteurs et intérêts courus	1 017 704	219 267
Subventions à recevoir du gouvernement du Québec	—	2 615 977
	<u>3 681 448</u>	<u>3 246 193</u>
Placement - au coût (note 7)	27 500	27 500
Immobilisations (note 8)	<u>54 362 828</u>	<u>46 539 883</u>
	<u><u>58 071 776</u></u> \$	<u><u>49 813 576</u></u> \$
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	4 083 339 \$	3 326 378 \$
Versements sur obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 10)	<u>1 463 657</u>	<u>2 431 164</u>
	5 546 996	5 757 542
Dû au gouvernement du Québec (note 9)	36 239 650	25 551 410
Obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 10)	13 575 080	15 038 737
Participations gouvernementales reportées (note 11)	<u>6 790 695</u>	<u>6 086 226</u>
	<u>62 152 421</u>	<u>52 433 915</u>
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE (DÉFICITAIRE)		
Capital-actions (note 12)	1 500 000	1 500 000
Déficit	<u>(5 580 645)</u>	<u>(4 120 339)</u>
	<u>(4 080 645)</u>	<u>(2 620 339)</u>
	<u><u>58 071 776</u></u> \$	<u><u>49 813 576</u></u> \$
ENGAGEMENTS (note 13)		
POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION		

Patrice St-Amant

Jean-B Roy

Société des traversiers du Québec

■ ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'EXERCICE
TERMINÉ LE 31 MARS 1996

	1996	1995
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Perte nette	(1 460 306) \$	(1 318 451) \$
Éléments sans incidence sur les liquidités :		
Amortissement des immobilisations	3 916 503	4 330 406
Virement de participations gouvernementales reportées	(995 495)	(857 182)
Perte sur aliénations d'immobilisations	7 865	4 098
	<u>1 468 567</u>	<u>2 158 871</u>
Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation	<u>2 574 501</u>	<u>177 665</u>
Liquidités provenant des activités d'exploitation	<u>4 043 068</u>	<u>2 336 536</u>
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Dû au gouvernement du Québec	10 688 240	—
Participation gouvernementale aux immobilisations	1 699 964	2 368 105
Remboursement des obligations découlant de contrats de location-acquisition	<u>(2 431 164)</u>	<u>(1 945 681)</u>
Liquidités provenant des activités de financement	<u>9 957 040</u>	<u>422 424</u>
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations	(11 748 764)	(2 491 860)
Produit d'aliénations d'immobilisations	1 451	1 727
Liquidités utilisées pour les activités d'investissement	<u>(11 747 313)</u>	<u>(2 490 133)</u>
AUGMENTATION DES LIQUIDITÉS	2 252 795	268 827
ENCAISSE AU DÉBUT	<u>410 949</u>	<u>142 122</u>
ENCAISSE À LA FIN	<u>2 663 744</u> \$	<u>410 949</u> \$

Société des traversiers du Québec

■ NOTES COMPLÉMENTAIRES 31 MARS 1996

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

	1996	1995
Traitements et avantages sociaux	16 129 794 \$	15 550 821 \$
Location de navires	—	599 314
Contrats d'opération	1 729 662	1 487 709
Carburant	2 433 949	2 312 394
Entretien et réparation - navires	7 159 095	3 770 185
Entretien et réparation - quais	2 192 812	1 129 773
Entretien et réparation - bâtiments	294 516	299 838
Taxes foncières et scolaires	621 832	593 632
Assurances	1 097 937	1 003 384
Autres	1 528 359	1 231 655
	<u>33 187 956 \$</u>	<u>27 978 705 \$</u>

4. FRAIS D'ADMINISTRATION

	1996	1995
Traitements et avantages sociaux	2 417 217 \$	2 574 831 \$
Formation du personnel	152 276	148 815
Papeterie et impression	44 174	37 119
Honoraires professionnels	138 231	141 008
Autres	350 704	244 402
	<u>3 102 602 \$</u>	<u>3 146 175 \$</u>

5. AUTRES REVENUS

	1996	1995
Intérêts sur dépôts bancaires	94 038 \$	130 151 \$
Intérêt sur l'ajustement de la cotisation de la Commission de la santé et de la sécurité du travail	42 076	28 513
Dividendes	19 800	17 600
Stationnement et divers	90 773	74 421
Machines distributrices et concession alimentaire	150 596	136 722
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	1 084 980	139 581
Location de navires	11 400	8 400
Perte sur aliénations d'immobilisations	(7 865)	(4 098)
	<u>1 485 798 \$</u>	<u>531 290 \$</u>

6. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES

	1996	1995
Subventions de fonctionnement du gouvernement du Québec	27 802 439 \$	24 879 191 \$
Virement de participations gouvernementales reportées (note 11)	995 495	857 182
	<u>28 797 934 \$</u>	<u>25 736 373 \$</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

	1996				1995	
	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	407 931	—	4 693 686	4 675 186
Navires *	—	33 874 738	11 604 622	25 957 545	71 436 905	59 885 294
Ameublement et équipement	—	7 087	1 036 175	—	1 043 262	951 202
Matériel roulant	—	—	79 742	—	79 742	64 025
Améliorations locatives	—	215 930	637 793	—	853 723	853 723
	<u>25 551 410</u>	<u>39 799 989</u>	<u>13 859 030</u>	<u>25 957 545</u>	<u>105 167 974</u>	<u>93 490 086</u>
AMORTISSEMENT CUMULÉ						
Quais	3 295 871	2 593 498	43 167	—	5 932 536	4 824 842
Bâtiments	661 990	1 256 677	300 347	—	2 219 014	1 946 106
Navires	—	29 022 646	832 181	11 501 049	41 355 876	38 947 267
Ameublement et équipement	—	6 921	675 067	—	681 988	644 499
Matériel roulant	—	—	47 414	—	47 414	54 849
Améliorations locatives	—	129 552	438 766	—	568 318	532 640
	<u>3 957 861</u>	<u>33 009 294</u>	<u>2 336 942</u>	<u>11 501 049</u>	<u>50 805 146</u>	<u>46 950 203</u>
VALEUR NETTE	<u>21 593 549</u>	<u>6 790 695</u>	<u>11 522 088</u>	<u>14 456 496</u>	<u>54 362 828</u>	<u>46 539 883</u>

* Au 31 mars 1996, ce poste inclut 10 237 728 \$ pour les travaux de réfection à la structure des deux navires de la traverse Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine et 464 223 \$ pour le traversier polyvalent. Aucun amortissement n'a été calculé sur ces coûts.

9. DÛ AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

	1996	1995
Somme payable à demande, sans intérêt et selon des modalités qui seront convenues entre le ministre des Finances et la Société en vertu d'une entente signée le 19 avril 1993 relative à la cession par le gouvernement du Québec à la Société de bâtiments et de quais	25 551 410 \$	25 551 410 \$
Emprunts du Fonds de financement, à des taux variant de 5,1 % à 5,2 %, relativement aux travaux de construction et de réfection de traversiers qui seront refinancés à long terme	<u>10 688 240</u>	<u>—</u>
	<u><u>36 239 650 \$</u></u>	<u><u>25 551 410 \$</u></u>

10. OBLIGATIONS DÉCOULANT DE CONTRATS DE LOCATION-ACQUISITION

	1996	1995
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, à des taux de 10,6 % et 10,8 %, échéant jusqu'en 2001	15 038 737 \$	17 469 901 \$
Versements échéant en deçà d'un an	<u>1 463 657</u>	<u>2 431 164</u>
	<u><u>13 575 080 \$</u></u>	<u><u>15 038 737 \$</u></u>

Les paiements minimums exigibles sur les obligations découlant des contrats de location-acquisition s'établissent comme suit :

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	21 245 209
Montant représentant les intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	<u>6 206 472</u>
	<u><u>15 038 737 \$</u></u>

11. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES REPORTÉES

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations :

	1996	1995
a) Gouvernement du Québec		
Solde au début	5 799 588 \$	4 256 818 \$
Participation de l'exercice	<u>1 699 964</u>	<u>2 368 105</u>
	7 499 552	6 624 923
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	<u>(965 752)</u>	<u>(825 335)</u>
Solde à la fin	<u>6 533 800</u>	<u>5 799 588</u>
b) Gouvernement du Canada		
Solde au début	286 638	318 485
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	<u>(29 743)</u>	<u>(31 847)</u>
Solde à la fin	<u>256 895</u>	<u>286 638</u>
	<u>6 790 695 \$</u>	<u>6 086 226 \$</u>

Ce solde se rapporte aux éléments suivants :

Terrains	63 794 \$	63 794 \$
Quais	1 201 954	1 265 215
Bâtiments	586 311	651 457
Navires	4 852 092	4 008 379
Ameublement et équipement	166	207
Améliorations locatives	<u>86 378</u>	<u>97 174</u>
	<u>6 790 695 \$</u>	<u>6 086 226 \$</u>

12. CAPITAL-ACTIONS

	1996	1995
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 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 1996, la dépense de loyer pour les locaux de la gare s'élève à 43 667 \$ et la rémunération versée aux transporteurs totalise 1 729 662 \$.

Au 31 mars 1996 les engagements de la Société s'établissent comme suit :

	Bail	Ententes de services *
1997	45 000 \$	1 653 000 \$
1998	45 000	1 655 000
1999	45 000	1 269 000
2000	45 000	1 272 000
2001	45 000	1 150 000
2002 et subséquemment	<u>157 500</u>	<u>—</u>
	<u>382 500 \$</u>	<u>6 999 000 \$</u>

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

— La Société a été autorisée par le gouvernement du Québec à faire construire un traversier polyvalent, à faire réaliser des travaux de réfection à la structure des deux traversiers qui sont en service sur le Saguenay et à modifier le débarcadère de Baie-Sainte-Catherine pour tenir compte de l'allongement des navires, au coût total de 66,6 millions \$ incluant les coûts de développement et de surveillance mais excluant les intérêts capitalisés durant la période de construction.

Au 31 mars 1996, des contrats d'une valeur de 65,6 millions \$ ont été accordés et les coûts à cette date totalisent 10,7 millions \$.

14. RÉGIMES DE RETRAITE

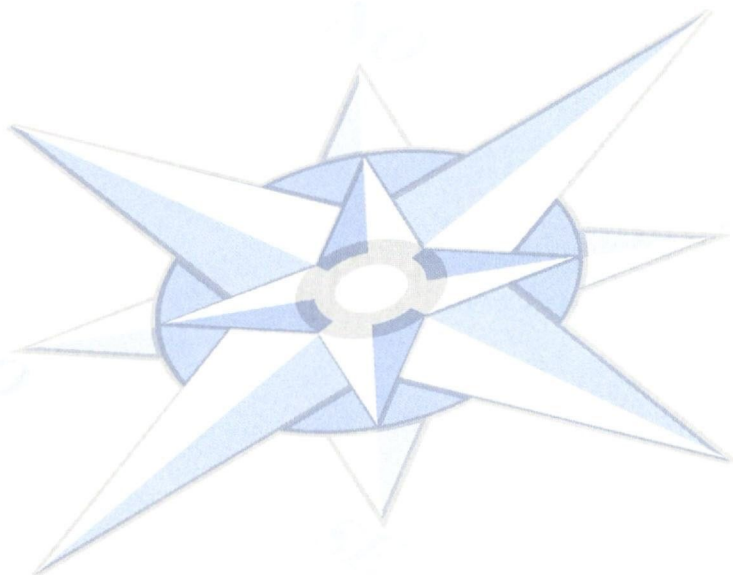
— Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP)

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 421 871 \$ (1995: 414 745 \$). 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 227 927 \$ (1995: 221 986 \$).



*Société
des traversiers
du Québec*



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

ISBN 2-551-17126-1

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 093 760



ac (Canada)

2,00 \$