
Société des traversiers du Québec

Rapport
d'activités
1996-1997

CANQ
TR
STQ
100
1996-97

Québec 

157058

317 511

Société des traversiers du Québec

**Rapport
d'activités
1996-1997**

CANQ
TR
STQ
100

1996-97

Québec 

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

*Monsieur Jean-Pierre Charbonneau
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 1997.*

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

Le ministre des Transports,

Jacques Brassard

Québec, juillet 1997

*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 1997.

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

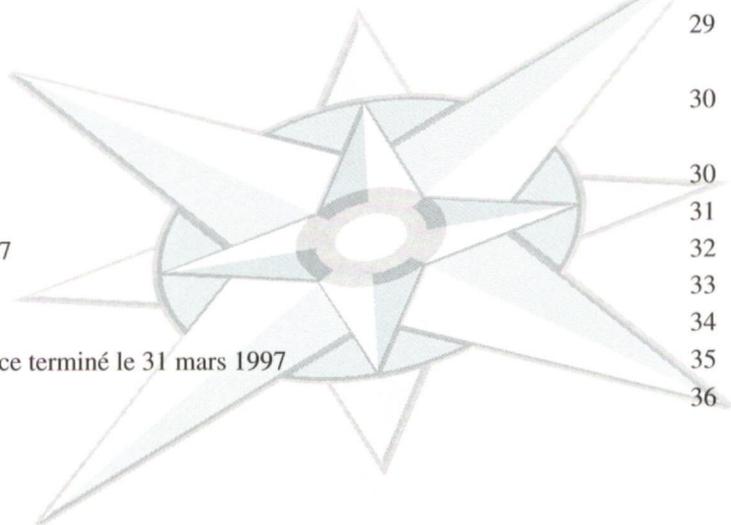
Le président-directeur général par intérim,

Patrice St-Amant, ing.

Québec, juillet 1997

Table des matières

Message du président-directeur général	9
Partie I — La Société des traversiers du Québec	13
■ Le portrait	13
■ Conseil d'administration et direction	13
■ Rétrospective de l'année	14
• La flotte	14
• L'achalandage	14
• L'exploitation	15
• Les infrastructures terrestres	16
• Les services administratifs et financiers	16
• Les ressources humaines	17
• Le conseil d'administration	17
• Le bilan de l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs	17
■ Résultats financiers	18
■ Traverses exploitées par la Société des traversiers du Québec (carte réseau)	20
■ Organigramme au 31 mars 1997	21
Partie II — Revue statistique	23
Tableau I Nombre de passagers transportés	23
Tableau II Nombre de véhicules transportés	24
Tableau III Les traversées en 1996-1997	26
Tableau IV Les finances	27
Tableau V Indicateurs de rendement	29
Partie III — États financiers	30
■ Rapport de la direction	30
■ Rapport du vérificateur	31
■ Résultats de l'exercice terminé le 31 mars 1997	32
■ Déficit de l'exercice terminé le 31 mars 1997	33
■ Bilan au 31 mars 1997	34
■ Évolution de la situation financière de l'exercice terminé le 31 mars 1997	35
■ Notes complémentaires 31 mars 1997	36



MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Au cours de l'exercice financier 1996-1997, la Société des traversiers du Québec a fêté son 25^e anniversaire de fondation. En effet, c'est le 4 juin 1971 que la STQ fut créée pour prendre la relève de l'entreprise privée qui avait déjà manifesté son intention de cesser l'exploitation du service de traversiers entre Québec et Lévis. Créée à l'origine pour n'exploiter que ce seul service de traversiers, la STQ a de nouveau été appelée à prendre la relève de l'entreprise privée, et ce, chaque fois que cette dernière devait procéder à de nouveaux investissements pour moderniser sa flotte ou ses installations ou qu'elle estimait ne plus pouvoir dégager de marge bénéficiaire suffisante pour maintenir son intérêt à continuer l'exploitation d'un service public.

C'est ainsi que du 1^{er} avril 1976 au 3 avril 1981, la STQ a pris en charge les traverses Matane-Baie-Comeau-Godbout, île aux Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive, Sorel-Saint-Ignace-de-Loyola, Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine et île aux Grues-Montmagny. De plus, fort de l'expérience acquise depuis 1971, le gouvernement du Québec a demandé à la STQ de prendre sous sa responsabilité la gestion du contrat d'exploitation de la traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon limitée et de celui de la traverse île d'Entrée-Cap-aux-Meules le 31 mars 1993, de même que la propriété de diverses installations terrestres appartenant au ministère des Transports du Québec et nécessaires à l'exploitation des traverses dont la responsabilité incombait à la STQ.

Ces 25 dernières années ont permis au personnel de la STQ d'acquérir des connaissances et une expertise importante en matière d'opération maritime et ont doté la STQ d'une flotte polyvalente et efficiente. De plus, les dirigeants et les employés de la STQ ont développé le goût du partenariat non seulement dans le domaine de l'exploitation de certaines traverses, mais également dans celui de la fourniture de certains services accessoires, de la promotion d'outils touristiques et publicitaires régionaux, de la conception et de la construction de navires, et autres.



L'expertise des employés de la STQ, la polyvalence de sa flotte et son goût du partenariat ont permis à la STQ d'atteindre de nouveau ses objectifs budgétaires pour l'exercice financier 1996-1997 et de travailler à divers grands projets. En effet, tel qu'il appert du rapport financier, les dépenses totales de la STQ ont diminué de 1,5 % malgré une augmentation substantielle des frais de carburant, de l'amortissement des immobilisations et des frais financiers. De plus, les revenus de transport ont augmenté de 1,9 % pour atteindre 10 370 907 \$.

Au moment des fortes inondations qui ont endommagé les routes sur la Côte-Nord, la STQ a participé activement, en collaboration avec l'Organisation de la sécurité civile du Québec et l'entreprise privée, au ravitaillement des villes de Baie-Comeau, de Sept-Îles et de plusieurs autres centres. De fait, le ravitaillement de la région de Sept-Îles et le rapatriement de nombreux touristes de cette région ont pu être assurés grâce à l'organisation et à la coordination d'un service temporaire de traversiers entre Matane et Sept-Îles. Ce service temporaire a été assuré grâce à la collaboration d'autres navires qui croisaient dans la région, permettant ainsi au N.M. Camille-Marcoux de maintenir, pour sa part, un lien continu entre Matane, Baie-Comeau et Godbout durant cette période difficile. Ce travail en partenariat a été fort apprécié de tous les intervenants.

D'un autre côté, la traverse de l'île aux Coudres s'est de nouveau fait remarquer par la qualité de son service. Grâce à l'accueil, à la courtoisie et au dévouement de son personnel, la STQ a obtenu le Prix de l'Entreprise publique de Charlevoix. C'est un grand honneur pour notre organisation dont les employés s'acquittent dignement de la mission.



L'expertise des employés de la STQ et le partenariat ont également favorisé la réalisation de grands projets au cours du présent exercice. C'est ainsi que les deux navires de la traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine ont été allongés d'environ 20 mètres. D'une longueur de 82 mètres, les N.M. Jos-Deschênes et Armand-Imbeau peuvent maintenant transporter 74 automobiles.

Cette augmentation de plus de 30 % de leur capacité se reflétera dans la diminution des files d'attente à cette traverse. De plus, le quai de Baie-Sainte-Catherine a aussi été prolongé pour faciliter l'accostage de ces navires plus longs. Ces travaux n'ont pu être réalisés avec succès et dans le respect des budgets alloués que grâce à la collaboration de tous les instants du personnel technique de la STQ et du personnel des Industries Davie inc.

La Société des traversiers du Québec et Industries Davie inc. se sont également attaqués à un autre grand projet durant cette période. En effet, le 11 juillet 1996, le ministre Jacques Brassard appuyait la ratification du devis final pour la construction d'un traversier polyvalent. Ce projet, qui fait aussi partie du plan de relance du chantier maritime de Lauzon, permettra à la STQ d'acquérir un nouveau traversier qui, tout en rajeunissant la flotte, augmentera la fiabilité des services offerts.

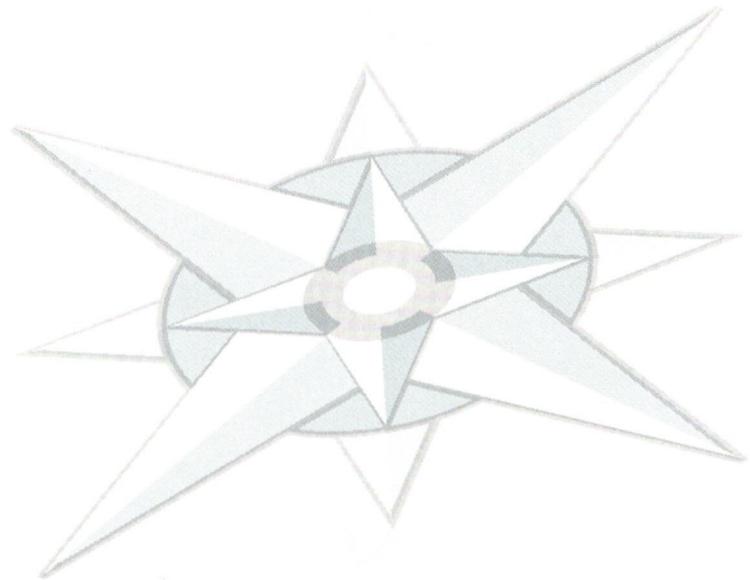
Conformément au redressement des finances publiques et afin d'atteindre les objectifs budgétaires fixés par le gouvernement du Québec, la STQ s'est lancée dans une opération de consultation de ses gestionnaires et partenaires du M.T.Q. et a procédé à la préparation d'un plan de réorganisation de ses services. Ce plan tient cependant compte des grandes orientations de la STQ, soit les besoins des usagers, la sécurité, la qualité des services et leur fiabilité. De plus, la restructuration des activités de la STQ a été préparée dans un esprit d'adaptation des services publics aux nouvelles réalités de l'an 2000, soit l'adéquation de l'offre à la demande, et ce, à un coût acceptable pour l'État. De plus, dans le contexte de cette restructuration des activités, des arrangements spéciaux ont été prévus pour minimiser les impacts découlant des abolitions de postes. Des discussions en ce sens ont été poursuivies conformément au processus de renouvellement des conventions collectives.

Les employés de la STQ, ses dirigeants et son conseil d'administration ont donc célébré fièrement ce 25^e anniversaire en mettant à profit toutes les connaissances, l'expérience et l'expertise acquises depuis le 4 juin 1971. Les dirigeants de la STQ ont souligné, tout au cours de cette année, l'apport de tous ceux et celles

qui ont contribué et continuent de contribuer au succès de notre entreprise. Permettez-moi de remercier tout le personnel pour son soutien et son dévouement. Au cours des 25 dernières années, nous avons réalisé de grands projets et assumé des mandats spéciaux grâce à la collaboration de tous et chacun. Un grand merci également aux membres du conseil d'administration pour leur aide et leur disponibilité tout au long de l'année.

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

Maire
Municipalité de Tadoussac

Madame Louise 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

Cette année encore, l'entretien et l'amélioration de la flotte des onze navires de la STQ ont tenu le personnel des services techniques fort occupé.

Le projet de réfection majeure des deux traversiers de Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine, annoncé en 1995, a été réalisé. On se rappelle que la croissance constante de l'achalandage à cet endroit occasionnait une sévère congestion sur les deux rives du Saguenay, en saison estivale. La STQ devait accroître la capacité de transport de ses navires afin d'assurer une meilleure fluidité du trafic et de réduire le temps d'attente des usagers. En même temps, le ministère des Transports du Québec autorisait la STQ à faire construire un navire polyvalent afin de rajeunir sa flotte. Ces projets ont nécessité un investissement de l'ordre de 66 millions de dollars.

C'est en mars 1996 que le N.M. Jos-Deschênes est entré en cale sèche au chantier Les Industries Davie inc. pour une opération majeure d'allongement et de rajeunissement. Il a repris son service à Tadoussac au mois de juillet. La deuxième phase des travaux, soit la modification des trains de propulsion, a été complétée à l'hiver 1997.



En septembre 1996, ce fut au tour du N.M. Armand-Imbeau de visiter la cale sèche du chantier Les Industries Davie inc. pour être allongé de vingt mètres. Les travaux ont été complétés au mois de décembre. La capacité d'embarquement de ces deux navires est passée de 55 à 74 véhicules.

La construction du navire polyvalent a débuté le 18 décembre 1996. Ce traversier à deux hélices et d'une puissance de 6 000 HP aura une capacité de 70 véhicules et de 400 passagers. Il sera utilisé comme navire suppléant à cinq des huit traverses exploitées par la STQ et accroîtra la fiabilité du service. En effet, ce traversier fournira une aide inestimable durant la saison d'hiver où les horaires sont parfois plus difficiles à respecter. Il remplacera les navires devant entrer en cale sèche pour des réparations ou pour des inspections régulières et pourra servir de navire d'appoint durant les fortes périodes d'achalandage. Le plan initial prévoit dix mois de travaux avant que le traversier ne puisse être livré à son propriétaire au cours du mois de septembre 1997.

Les N.M. Catherine-Legardeur et Trois-Rivières ont visité la cale sèche, tel qu'il avait été prévu au programme d'entretien. Un système de traitement des eaux usées a été installé sur le N.M. Grue-des-Îles. Le N.M. Lucien-L. a hérité d'un nouveau plan de génération et de distribution électrique. On a également procédé à l'installation d'une nouvelle télécommande sur le groupe propulsif du N.M. Lomer-Gouin.

Le N.M. Catherine-Legardeur a navigué à la traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine, la majeure partie de l'année, pour remplacer les traversiers qui ont été allongés. On l'a aussi utilisé comme troisième navire durant la saison d'été, à la suite d'une mesure temporaire adoptée par la STQ, en attendant que les deux traversiers allongés reprennent leur service.

Le N.M. Trois-Rivières a secondé le N.M. Lucien-L., durant la saison estivale, à la traverse Sorel–Saint-Ignace-de-Loyola.

• L'achalandage

L'achalandage a connu des hauts et des bas et le résultat final s'est soldé par une légère augmentation de 1,5 % pour le transport des véhicules. En effet, 1 831 173 véhicules ont emprunté nos services. La traverse Sorel–Saint-Ignace-de-Loyola a largement contribué à cette hausse en offrant aux automobilistes une alternative intéressante pendant les réparations du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. À titre

d'exemple, au cours du mois de juin, on a connu une augmentation de plus de 50 %.

Par contre, le nombre de piétons transportés a connu une réduction de 3,6 %, passant de 5 485 705 à 5 288 546. La température inclémente du mois de juillet, les inondations dans la région du Saguenay et sur la Côte-Nord et l'absence des Médiévales dans la ville de Québec expliquent cette baisse d'achalandage.

Les amateurs de motoneige, sport qui connaît un essor considérable, ont profité des abondantes chutes de neige de l'hiver 1997. Leur transport a contribué à l'atteinte des prévisions. En effet, de nombreux motoneigistes empruntent nos services, particulièrement les traverses Sorel-Saint-Ignace-de-Loyola, Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine et Matane-Baie-Comeau-Godbout, qui constituent un lien essentiel pour relier certains des nombreux sentiers de la province.

• L'exploitation

L'allongement des navires de la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine a nécessité le transfert du traversier N.M. Catherine-Legardeur de la région de Sorel à la région de Tadoussac. Quoique cette démarche ait provoqué certains mécontentements, il n'en reste pas moins que le service a été assuré de façon adéquate. Cette situation sera améliorée avec l'arrivée du navire polyvalent.

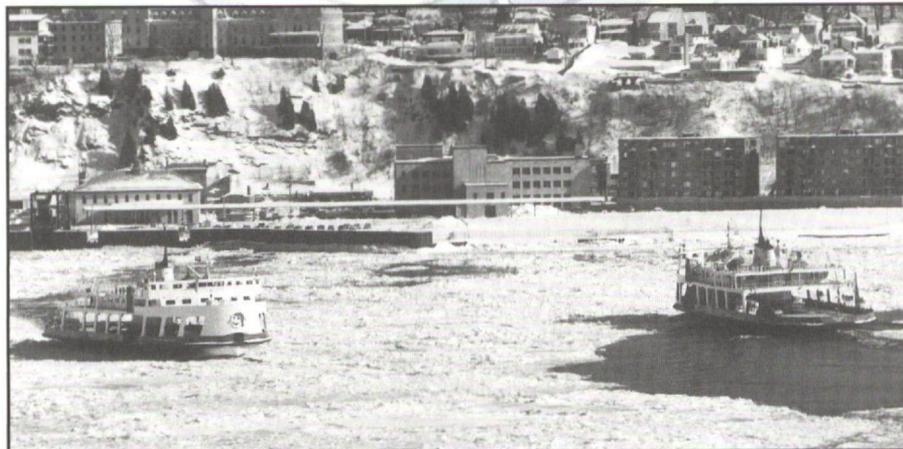
Des modifications ont été apportées au système de réservation à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout, à la suite de la demande de la clientèle touristique. Les heures d'ouverture du bureau ont été prolongées. De plus, à certains bureaux touristiques, les clients peuvent faire directement des réservations pour une traversée de leur choix.

Comme la publicité est omniprésente dans tous les

endroits publics, l'implantation d'un système de contrôle s'imposait. La STQ a opté pour un affichage uniforme et mieux ordonné tout en profitant d'une source de revenus intéressante qui n'est pas à négliger lorsque les services tarifés ne permettent pas l'autofinancement.

De nouveaux frais de service à la navigation ont été imposés par Transport Canada aux opérateurs de traversiers en dépit du fait que ces derniers ne font qu'une utilisation très réduite des aides à la navigation par rapport à tous les autres services maritimes commerciaux. Ces frais sont fixes et sont basés sur les tonnes de jauge brute enregistrées de chaque navire. Cette tarification imposée pour la première fois en 1996 subira une augmentation dès 1997. Des discussions sont aussi en cours pour établir une tarification pour le déglçage. La STQ entreprend des démarches pour que la capacité des traversiers à fonctionner dans la glace soit prise en considération afin de minimiser cette dépense. En effet, d'importantes sommes d'argent sont investies au moment de la construction des traversiers pour leur donner la capacité, la résistance et la sécurité nécessaires pour affronter les rigueurs de l'hiver. Le recours aux services des brise-glaces est minime à la STQ.

Le plan de réorganisation des services à la suite de la demande de restrictions budgétaires a entraîné une participation active des gestionnaires qui se sont prêtés à l'exercice. Chaque directeur local a dû examiner attentivement les services fournis à sa clientèle et participer,



par la suite, aux décisions. L'exercice a été difficile, puisqu'il fallait tenir compte des besoins de l'ensemble de la population. Reliées à ce projet, des rondes de négociations ont été entreprises avec l'ensemble des employés représentés par trois syndicats. La STQ s'attend à signer des ententes convenables pour le bénéfice de tous, compte tenu des impératifs de la situation.

• Les infrastructures terrestres

D'importants projets ont été réalisés par le service des infrastructures de la Société au cours du dernier exercice financier.

Les travaux de prolongement du quai de Baie-Sainte-Catherine, exécutés au coût de 932 712 \$, se sont échelonnés sur une période de six mois, entre avril et octobre 1996.

Des travaux de dragage ont été effectués près du quai garage de Tadoussac, afin de faciliter l'accostage des traversiers allongés.

À Sorel, la reconstruction du quai a été parachevée en novembre dernier. Une rampe d'embarquement temporaire a été utilisée pendant la durée des travaux. Le service a repris au terminal de Sorel à compter du 21 novembre 1996. Cela constitue la dernière étape du réaménagement complet des infrastructures terrestres de Sorel. Les nouvelles installations comprennent également une passerelle assurant une plus grande sécu-

rité aux piétons. Le ministère des Transports du Québec a été le maître d'œuvre des travaux commencés en 1995 et qui ont nécessité un investissement de 2 200 000 \$. Le personnel de la traverse a assuré un service adéquat à nos usagers par sa collaboration et l'excellent travail qu'il a fourni au cours de ces périodes.

La STQ a fait construire et installer une passerelle pour l'embarquement des piétons sur le quai de Matane.

De fortes vagues ayant causé des dommages aux installations de Godbout, la STQ a dû effectuer des réparations à la face sud du quai et solidifier l'enrochement de protection des voies de sortie.

• Les services administratifs et financiers

La deuxième année d'utilisation des nouveaux logiciels a permis comme prévu de les approfondir et même de demander des améliorations pour qu'ils répondent mieux aux besoins de la STQ. De plus, une « mini-réingénierie » des processus des services administratifs a été réalisée. Divers changements ont été suggérés par les employés à l'occasion de rencontres dont le but était l'examen des méthodes de travail. Toutes les améliorations apportées visaient un objectif commun : l'économie de temps. Cependant, en dépit d'ordinateurs et de logiciels plus rapides et plus performants, les systèmes d'information de plus en plus sophistiqués exigent une foule de données à saisir.

D'un autre côté, les services administratifs et financiers ont entamé une démarche d'élaboration d'indicateurs de performance. Pour ce faire, on a identifié deux activités, soit « l'approvisionnement » et la « comptabilité et l'administration », et quatre sous-activités, soit les engagements, dépenses et débours, les comptes à recevoir, la paie et le support informatique.

Les principaux objectifs des indicateurs retenus sont :

- l'amélioration de l'efficacité du personnel par l'établissement d'une rotation des tâches qui assure la flexibilité et la polyvalence de l'équipe ;
- l'amélioration des modes d'achat ;



- le respect des échéances spécifiées dans le manuel de la qualité ;
- la maîtrise des logiciels.

• Les ressources humaines

Reconnaissant l'importance d'investir dans la formation et le développement de son personnel, la Société a consacré l'équivalent de 1,7 % de sa masse salariale au plan de développement des ressources humaines. Au total, plus de 310 000 \$ et 1040 jours/personnes ont été consacrés à diverses activités de formation principalement dans le domaine de la sécurité de la clientèle et du personnel afin de se conformer à la législation en vigueur : le transport des marchandises dangereuses, le secourisme en milieu de travail, le simulateur de la salle des machines, l'aide électronique à la navigation incluant la cartographie et le pilotage et la formation à la passerelle. D'autres cours ont permis aux participants de parfaire leur connaissance en informatique ou dans les habiletés à mobiliser les ressources humaines. Enfin, plusieurs membres du personnel ont suivi avec succès des cours sur la qualité du service à la clientèle et la connaissance du milieu en collaboration avec les associations touristiques régionales. Amorcée l'année dernière, la STQ a poursuivi sa démarche de consultation auprès des associations syndicales afin de définir les besoins de formation et d'évaluer les activités réalisées.

En matière de santé et sécurité au travail, la Société a poursuivi son programme de réduction des accidents en collaboration avec les comités locaux de santé et sécurité. Dans les traverses concernées, des comités tripartites ont procédé à une analyse approfondie des risques reliés à la santé au travail afin d'élaborer des programmes de santé conformes à la législation et de fixer des priorités d'intervention.

Conformément à sa nouvelle politique de reconnaissance, la Société a souligné l'effort collectif en matière de prévention au travail et la performance remarquable du personnel de la traverse île aux Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive, puisque aucun accident de travail n'est survenu à cette traverse au cours des deux dernières années, soit en 1995 et en 1996.

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 15,6 millions de dollars.

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

Sorel–Saint-Ignace-de-Loyola	54
Québec–Lévis	111
Île aux Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive	40
Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine	62
Matane–Baie-Comeau–Godbout	92
Atelier 85	8
Siège social	26
Total	393

• Le conseil d'administration

Au cours de l'exercice 1996-1997, le conseil d'administration a tenu trois assemblées régulières.

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

Le coordonnateur pour l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs est M^e 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 1996-1997, les dépenses ont diminué de 1,5 % et les revenus totaux ont augmenté de 1,2 %. La perte avant participation gouvernementale est passée de 30 169 467 \$ à 29 412 243 \$, soit une baisse de 2,5 %.

Bien que nous ayons une diminution des dépenses totales, il y a eu de nombreuses fluctuations à la hausse ou à la baisse selon les postes. En ce qui a trait aux dépenses d'entretien et de réparation, on constate une baisse de 873 000 \$ pour les quais et de 2 575 000 \$ pour les cales sèches. En effet, l'année dernière, sept navires ont visité la cale sèche pour une somme totalisant 2 897 000 \$, alors que cette année, seuls deux navires ont été réparés au coût de 322 000 \$. Quant aux augmentations de dépenses, le carburant, l'amortissement des immobilisations et les frais financiers se sont accrus de 457 000 \$, 1 498 000 \$ et 823 000 \$ respectivement. Le prix du carburant a augmenté de 0,061 \$ le litre à compter du 1^{er} novembre 1996 et puisque aucune baisse significative n'est survenue avant le 1^{er} mai 1997, nous avons dû subir un prix très élevé durant cinq mois du présent exercice. Quant à l'amortissement des immobilisations et aux frais financiers, la hausse est attribuable à l'allongement des deux navires et du débarcadère de la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine. Les travaux ont totalisé 29 163 352 \$, soit 28 230 640 \$ pour les navires et 932 712 \$ pour le quai incluant les intérêts capitalisés durant la construction. Les actifs ont été amortis pour la partie de l'année où ils ont été en opération et nous avons effectué en décembre 1996 le premier versement pour le remboursement de l'emprunt à long terme de quinze ans.

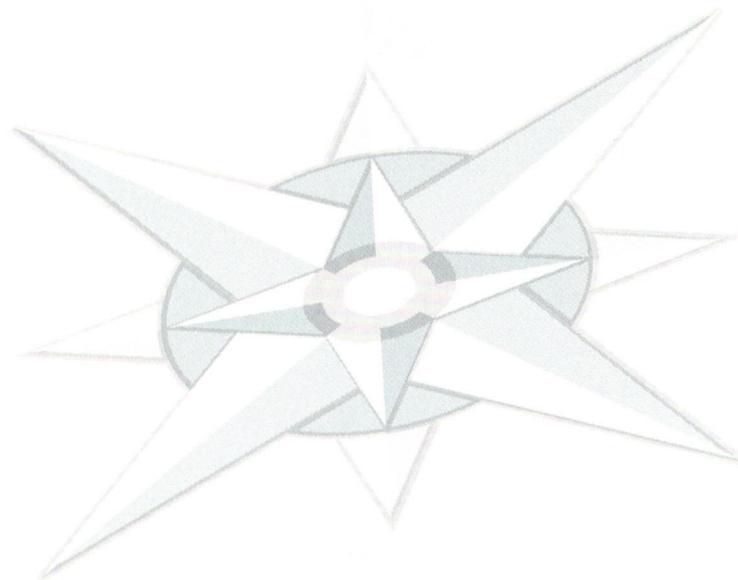
Les revenus de transport ont augmenté de 1,9 %, soit 196 720 \$ de plus qu'en 1995-1996 pour atteindre une somme inégalée de 10 370 907 \$, et ce, grâce à la traverse Sorel-Saint-Ignace-de-Loyola. En effet, les travaux effectués au pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine ont occasionné des augmentations d'achalandage variant de 21 % à 50 % pour les mois de mai à août à cette traverse et ont sauvé la situation en ce qui concerne les revenus. Ce sont les revenus les plus élevés jamais réalisés à Sorel, soit 2 900 000 \$, pour une augmentation de 470 000 \$ des revenus de transport. Aux

autres traverses, la température exécrable de juillet, les inondations dans la région du Saguenay et l'absence des Médiévales à Québec-Lévis ont amené des baisses d'achalandage ou de revenus. La perte de revenus est d'autant plus significative que nos augmentations de tarifs, qui devaient rapporter environ 2 % des revenus, visaient surtout le tarif passager en période estivale.

Le pourcentage d'autofinancement de l'ensemble de la Société est passé de 33,5 % à 35,1 %. Ce pourcentage, qui était indiqué à 35,0 % dans le rapport annuel de l'an dernier, a été révisé à 33,5 % pour le rendre comparatif à la nouvelle présentation des sommes versées par les assureurs pour réclamation d'accidents imputables aux navires, présentation adoptée dans les états financiers de 1996-1997. Ces sommes sont diminuées des frais d'exploitation alors qu'elles étaient jusqu'à maintenant comprises dans le poste « Autres revenus ». L'amélioration de 1,6 % de notre rentabilité est, en grande partie, fonction de l'augmentation exceptionnelle de nos revenus à Sorel et de la diminution de nos dépenses de cale sèche. Comme les traverses Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, île aux Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive et île aux Grues-Montmagny n'ont aucun droit de péage, le pourcentage d'autofinancement de la Société ne peut être augmenté de façon importante. Les années futures verront une baisse de notre pourcentage d'autofinancement, résultat d'une augmentation importante du service de la dette. En 1997-1998, le service de la dette pour les travaux réalisés à la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine sera de 2 986 140 \$; par la suite, et ce, jusqu'en l'an 2011, il sera de 3 532 830 \$ comparativement à 922 944 \$ pour le présent exercice. À cela, viendra s'ajouter le service de la dette du navire polyvalent présentement en construction et dont la livraison est prévue pour septembre 1997. Comme les intérêts durant la période de construction sont capitalisés, le montant à financer sera d'environ 38 000 000 \$.

L'avoir déficitaire de la Société continue d'augmenter et a atteint 5 252 068 \$ en raison 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 5 126 578 \$ au 31 mars 1997 et fait partie du déficit accumulé de la Société. De plus, afin de se conformer aux conventions comptables du gouvernement, la Société a comptabilisé à titre de passif les obligations découlant des congés de maladie accumulés par ses employés, ce qui a ajouté 240 031 \$ au déficit.



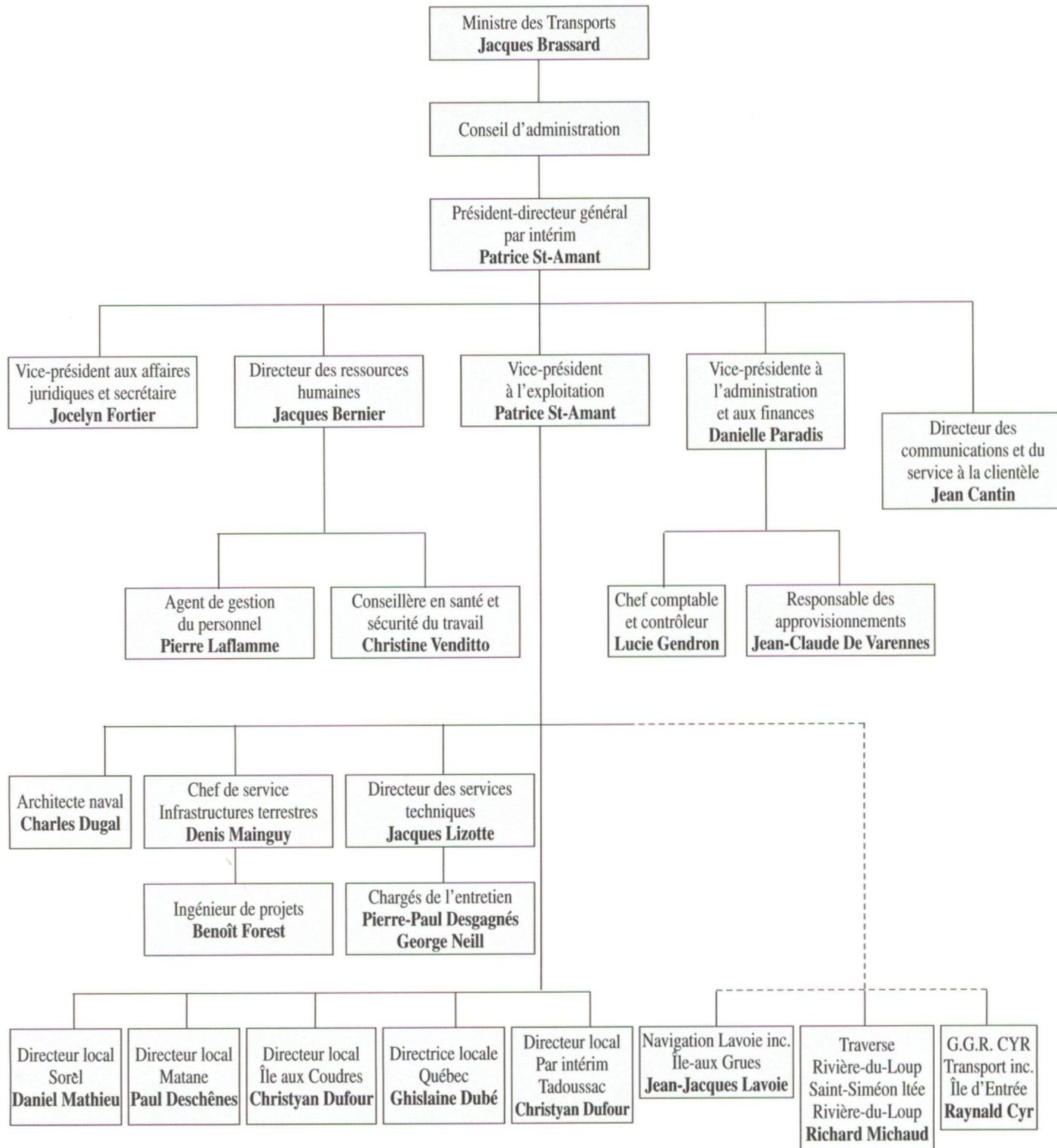
CARTE RÉSEAU

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 1997



Partie II — REVUE STATISTIQUE

■ TABLEAU I — NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS

Traverses exploitées par la Société

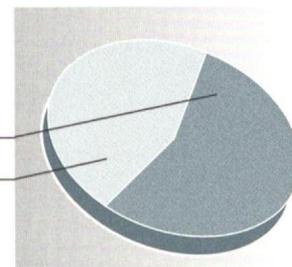
	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	832 657	880 678	901 112	875 675	991 428
Québec—Lévis	1 506 345	1 567 318	1 517 619	1 676 123	1 527 877
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	572 531	587 114	620 747	644 119	571 669
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 623 078	1 690 404	1 745 072	1 801 924	1 738 843
Matane—Baie-Comeau—Godbout	237 833	233 165	234 720	244 543	238 980
Sous-total	4 772 444	4 958 679	5 019 270	5 242 384	5 068 797

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997
Île aux Grues—Montmagny	41 482	41 192	44 916	46 483	45 422
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	—	186 543	197 047	192 147	169 892
Cap-aux-Meules—Île d'Entrée	—	3 796	4 604	4 691	4 435
Sous-total	41 482	231 531	246 567	243 321	219 749
TOTAL	4 813 926	5 190 210	5 265 837	5 485 705	5 288 546

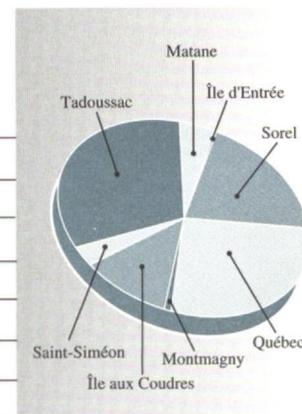
PASSAGERS PAYANTS / GRATUITS

	1996-1997	
		%
Passagers payants	2 926 638	55,3
Passagers gratuits	2 361 908	44,7
Total	5 288 546	100,0



TOTAL DES PASSAGERS PAR TRAVERSE

	1996-1997	
		%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	991 428	18,7
Québec—Lévis	1 527 877	28,9
Île aux Grues—Montmagny	45 422	0,9
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	571 669	10,8
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	169 892	3,2
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 738 843	32,9
Matane—Baie-Comeau—Godbout	238 980	4,5
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	4 435	0,1



■ TABLEAU II — NOMBRE DE VÉHICULES TRANSPORTÉS

BICYCLETTES :

	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	10 095	10 099	11 941	14 031	15 139
Québec—Lévis	42 901	47 980	49 770	60 515	57 024
Île aux Grues—Montmagny	1 724	2 013	3 224	3 417	3 791
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	—	313	371	520	353
TOTAL	54 720	60 405	65 306	78 483	76 307

VÉHICULES MOTORISÉS

Traverses exploitées par la Société

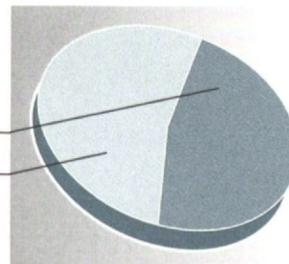
	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	370 727	399 676	412 992	412 685	487 256
Québec—Lévis	253 889	224 559	217 306	219 089	219 126
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	237 881	246 187	253 203	270 518	248 624
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	614 154	643 463	679 220	715 324	697 912
Matane—Baie-Comeau—Godbout	91 905	89 139	90 738	93 720	93 420
Sous-total	1 568 556	1 603 024	1 653 459	1 711 336	1 746 338

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997
Île aux Grues—Montmagny	15 459	15 608	15 747	16 640	16 607
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	—	72 293	77 385	75 604	68 222
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	—	3	1	9	6
Sous-total	15 459	87 904	93 133	92 253	84 835
Total	1 584 015	1 690 928	1 746 592	1 803 589	1 831 173

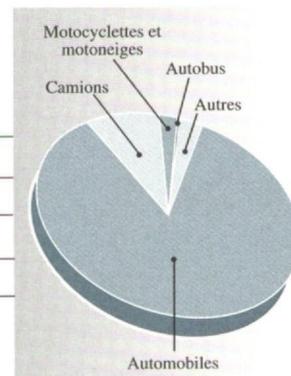
VÉHICULES PAYANTS / GRATUITS

	1996-1997	
		%
VÉHICULES PAYANTS	861 974	47,1
VÉHICULES GRATUITS	969 199	52,9
TOTAL	1 831 173	100,0



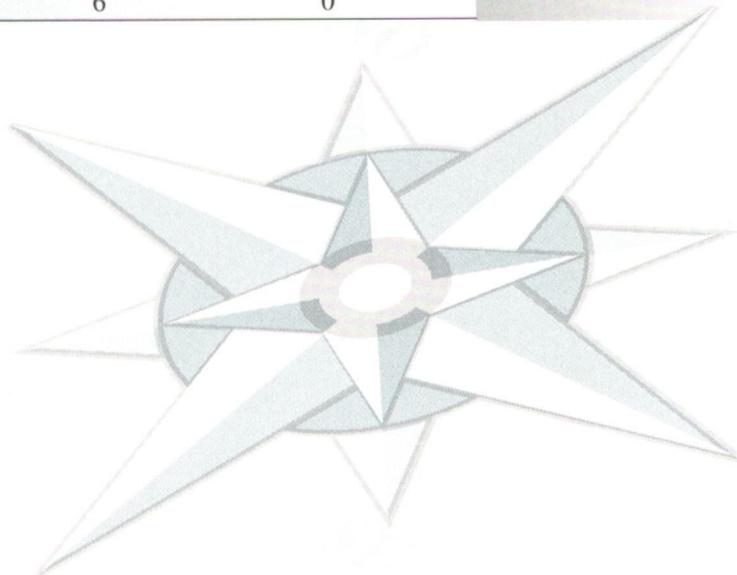
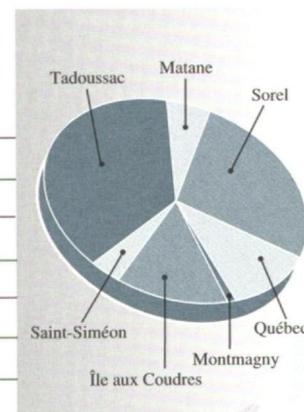
TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS

	1996-1997	
		%
Automobiles	1 566 191	85,5
Camions	173 783	9,5
Motocyclettes et motoneiges	36 793	2,0
Autobus	6 738	0,4
Autres	47 668	2,6
TOTAL	1 831 173	100,0



TOTAL DES VÉHICULES MOTORISÉS PAR TRAVERSE

	1996-1997	
		%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	487 256	26,6
Québec—Lévis	219 126	12,0
Île aux Grues—Montmagny	16 607	0,9
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la Rive	248 624	13,6
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	68 222	3,7
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	697 912	38,1
Matane—Baie-Comeau—Godbout	93 420	5,1
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	6	0



■ TABLEAU III — LES TRAVERSÉES EN 1996-1997

Traverses exploitées par la Société

	Prévues	Effectuées ¹	Annulées ²	Supplémentaires	% de réussite ³	Distance parcourue (en km approx.)
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	19 514	19 676	56	218	99,7	31 000
Québec—Lévis	25 458	25 696	67	305	99,7	26 000
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	9 903	10 054	2	153	100,0	37 000
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	37 274	36 434	1 639	799	95,6	58 000
Matane—Baie-Comeau—Godbout	1 500	1 568	4	72	99,7	91 000
TOTAL	93 649	93 428	1 768	1 547	98,1	243 000

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	1 086	1 122	3	39	99,7	9 000
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	1 768	1 727	43	2	97,6	44 000
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	838	736	104	2	87,6	10 000
Sous-total	3 692	3 585	150	43	95,9	63 000
TOTAL	97 341	97 013	1 918	1 590	98,0	306 000

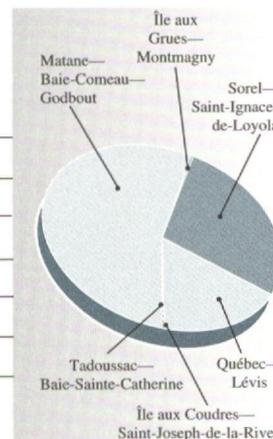
¹ Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.

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

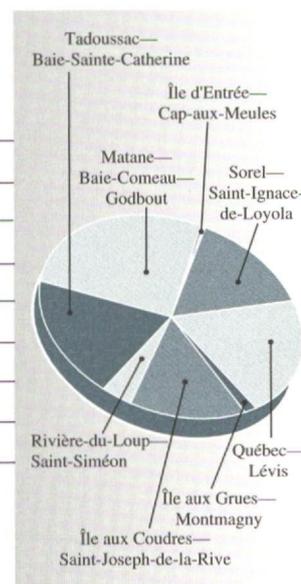
³ Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

■ TABLEAU IV — LES FINANCES
RÉSULTATS FINANCIERS PAR TRAVERSE

	1996-1997	
	\$	%
Revenus		
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	2 941 519	27,5
Québec—Lévis	1 933 375	18,1
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	14 713	0,1
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	45 955	0,4
Matane—Baie-Comeau—Godbout	5 760 375	53,8
Île aux Grues—Montmagny	6 000	0,1
	10 701 937	100,0



	1996-1997	
	\$	%
Dépenses		
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	5 509 377	14,7
Québec—Lévis	7 535 354	20,1
Île aux Grues—Montmagny ⁽¹⁾	658 174	1,7
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	5 391 110	14,4
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon ⁽¹⁾	1 373 460	3,7
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	6 812 182	18,2
Matane—Baie-Comeau—Godbout	10 080 722	26,9
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules ⁽¹⁾	122 196	0,3
	37 482 575 (2)	100,0

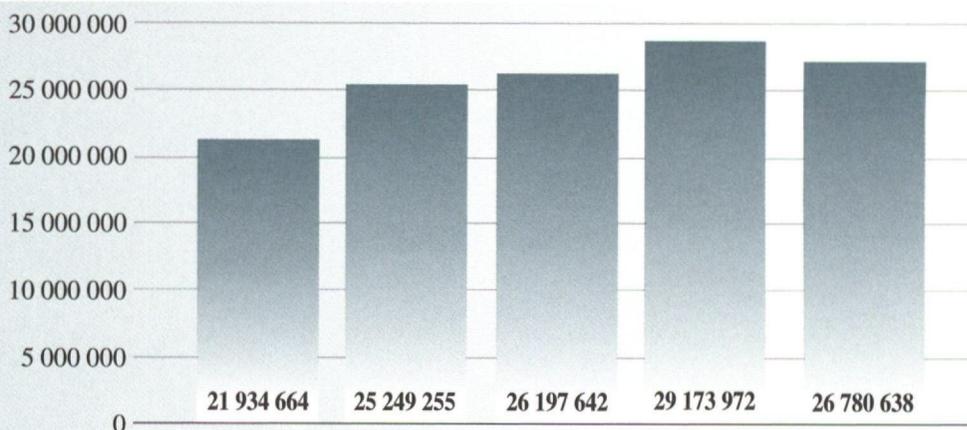


- (1) En vertu d'ententes de services avec trois transporteurs maritimes, les revenus 1996-1997 provenant des services de traversiers entre île aux Grues—Montmagny (2 070 \$), Rivière-du-Loup—Saint-Siméon (3 788 858 \$) et île d'Entrée—Cap-aux-Meules (14 020 \$) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.
- (2) La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations au montant de 2 631 605 \$ a été déduite des dépenses.

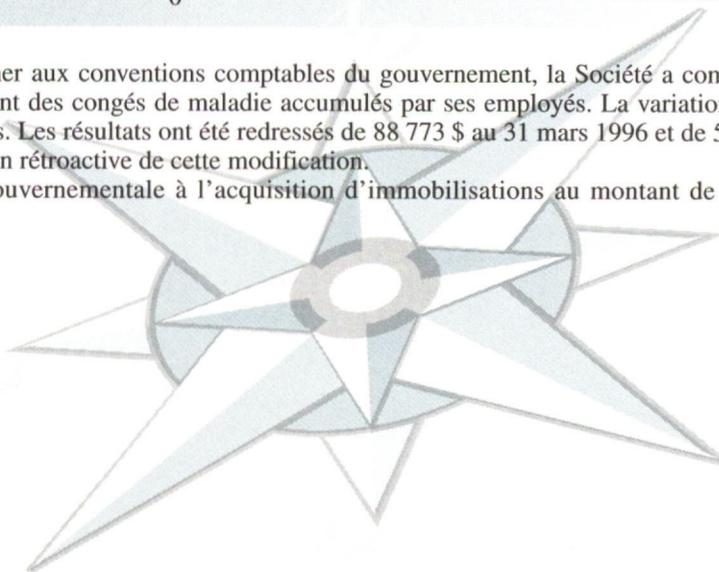
PERTE AVANT PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE AU FONCTIONNEMENT

	1992-1993	1993-1994	1994-1995	1995-1996 ⁽¹⁾	1996-1997 ⁽¹⁾⁽²⁾
	\$	\$	\$	\$	\$
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	3 010 176	2 821 894	3 067 944	3 500 718	2 567 858
Québec—Lévis	5 214 081	5 774 408	4 948 582	6 356 263	5 601 979
Île aux Grues—Montmagny	569 606	649 444	741 380	533 747	652 174
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	4 793 554	5 298 858	5 628 389	6 118 642	5 376 397
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	—	1 386 259	1 151 066	1 385 320	1 373 460
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	5 241 610	6 298 412	7 732 041	5 513 969	6 766 227
Matane—Baie-Comeau—Godbout	3 105 637	2 920 695	2 824 795	5 628 954	4 320 347
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	—	99 285	103 445	118 359	122 196

Pour l'ensemble



- (1) Afin de se conformer aux conventions comptables du gouvernement, la Société a comptabilisé à titre de passif les obligations découlant des congés de maladie accumulés par ses employés. La variation annuelle de ce compte sera portée aux dépenses. Les résultats ont été redressés de 88 773 \$ au 31 mars 1996 et de 59 729 \$ au 31 mars 1997 à la suite de l'application rétroactive de cette modification.
- (2) La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations au montant de 2 631 605 \$ été déduite des dépenses.



■ TABLEAU V — INDICATEURS DE RENDEMENT

Coût par kilomètre-passager transporté¹

		1995-1996	1996-1997
	Km	\$	\$
Traverses longue distance			
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	25,6	1,10	1,18
Matane—Baie-Comeau—Godbout	58,6	0,76	0,68
Traverses courte distance			
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	3,16	2,61
Québec—Lévis	1	4,99 ⁽²⁾	4,89
Île aux Grues—Montmagny	7,8	1,49	1,85
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	1,84 ⁽²⁾	1,71
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1,6	1,76 ⁽²⁾	1,93
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	14	2,03	2,19
Pour l'ensemble		1,40⁽²⁾	1,35

Pourcentage d'autofinancement⁽³⁾

	1995-1996	1996-1997
	%	%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	41,4	53,4
Québec—Lévis	24,6 ⁽²⁾	25,7
Île aux Grues—Montmagny ⁽⁴⁾	2,1	1,2
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	0,5 ⁽²⁾	0,3
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon ⁽⁴⁾	74,6	73,4
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1,0 ⁽²⁾	0,7
Matane—Baie-Comeau—Godbout	51,4	57,1
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules ⁽⁴⁾	11,4	10,3
Pour l'ensemble	33,5⁽²⁾	35,1

(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.

(2) La présentation dans les états financiers des sommes versées par les assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires a été modifiée en 1996-1997. Ces sommes sont diminuées des frais d'exploitation alors qu'elles étaient jusqu'à maintenant comprises dans le poste « Autres revenus ». Les chiffres de 1995-1996 ont été reclassés pour les rendre comparatifs avec la nouvelle présentation et le calcul des indicateurs qui en découle a été repris en conséquence.

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

(4) 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

■ RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de la Société des traversiers du Québec ont été dressés par la direction, qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris les estimations et les jugements importants. Cette responsabilité comprend le choix de conventions comptables énoncées à la note 2 des états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction maintient un système de contrôles comptables internes, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers fiables.

La Société reconnaît qu'elle est responsable de gérer ses affaires conformément aux lois et règlements qui la régissent.

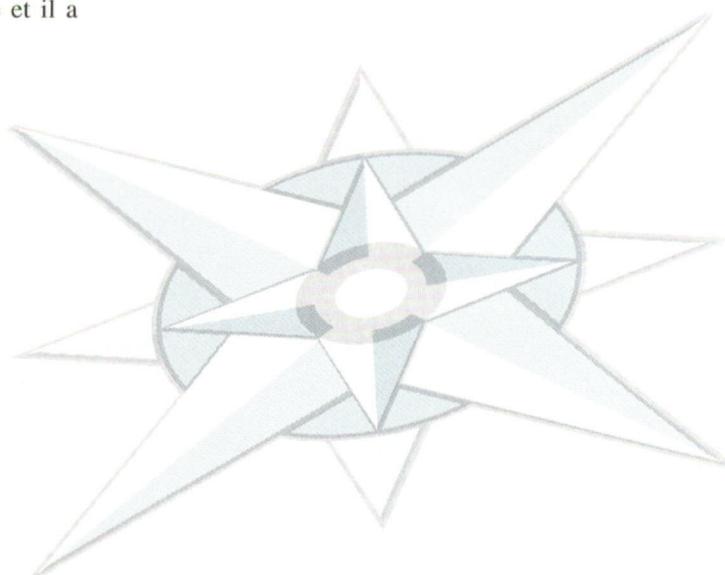
Le Conseil d'administration doit surveiller la façon dont la direction s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et il a approuvé les états financiers.

Le Vérificateur général du Québec a procédé à la vérification des états financiers de la Société des traversiers du Québec, conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et son rapport du vérificateur expose la nature et l'étendue de cette vérification et l'expression de son opinion.

Patrice St-Amant

Président-directeur général par intérim

Québec, le 30 mai 1997



Société des traversiers du Québec
États financiers de l'exercice terminé le 31 mars 1997

■ RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au Ministre des Finances

J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 1997 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.

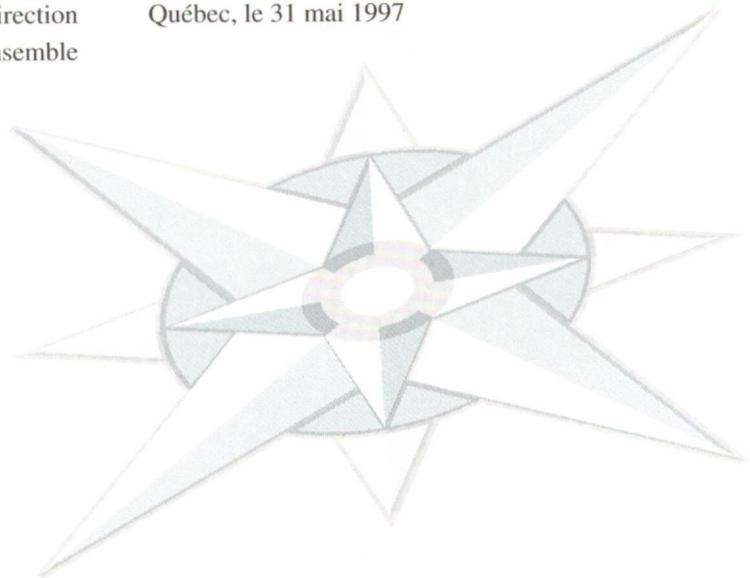
Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification 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 1997 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, compte tenu de l'application rétroactive de la modification apportée à la comptabilisation des indemnités de congés de maladie accumulés par les employés expliquée à la note 3, 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.

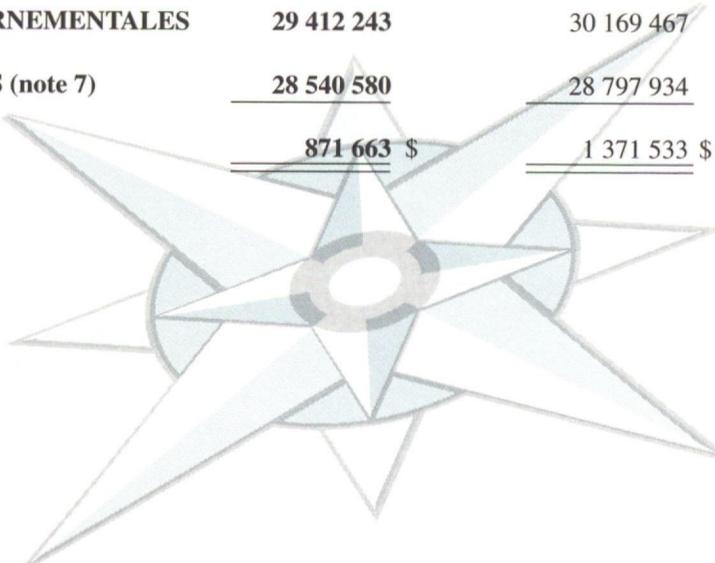
Québec, le 31 mai 1997



Société des traversiers du Québec

■ **RÉSULTATS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1997**

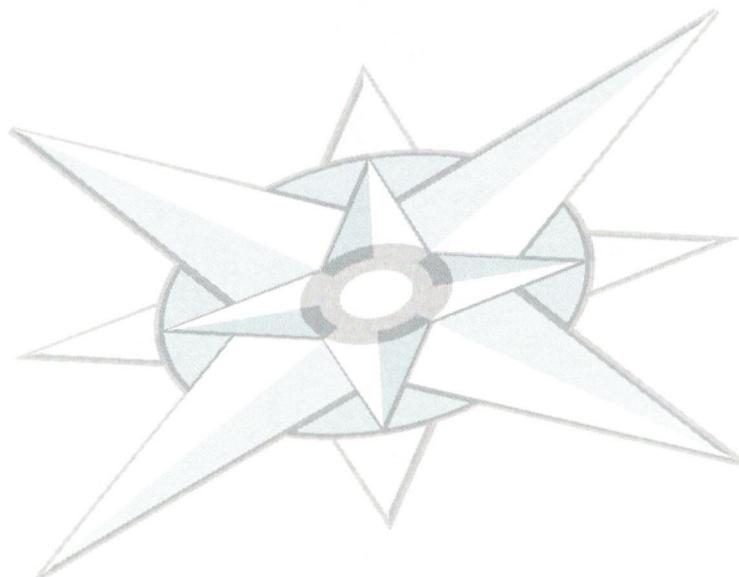
	1997	1996 (note 3)
DÉPENSES		
Frais d'exploitation (note 4)	29 278 533 \$	32 014 203 \$
Frais d'administration (note 5)	2 887 529	3 102 602
Amortissement des immobilisations	5 414 252	3 916 503
Frais financiers	<u>2 533 866</u>	<u>1 711 164</u>
	<u>40 114 180</u>	<u>40 744 472</u>
REVENUS		
Transport des véhicules	6 097 505	5 720 526
Transport des passagers	4 273 402	4 453 661
Autres (note 6)	<u>331 030</u>	<u>400 818</u>
	<u>10 701 937</u>	<u>10 575 005</u>
PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES	29 412 243	30 169 467
PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES (note 7)	<u>28 540 580</u>	<u>28 797 934</u>
PERTE NETTE	<u>871 663 \$</u>	<u>1 371 533 \$</u>



Société des traversiers du Québec

■ DÉFICIT DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1997

	1997	1996
DÉFICIT AU DÉBUT		
Solde déjà établi	5 580 645 \$	4 120 339 \$
Redressement		
Indemnités de congés de maladie accumulés par les employés (note 3)	<u>299 760</u>	<u>388 533</u>
Solde redressé	5 880 405	4 508 872
PERTE NETTE	<u>871 663</u>	<u>1 371 533</u>
DÉFICIT À LA FIN	<u><u>6 752 068</u></u> \$	<u><u>5 880 405</u></u> \$



Société des traversiers du Québec

■ BILAN AU 31 MARS 1997

	1997	1996 (note 3)
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	2 538 451 \$	2 663 744 \$
Débiteurs	655 605	1 017 704
Subventions à recevoir du gouvernement du Québec	196 338	—
Participation gouvernementale recouvrable (note 8)	<u>332 967</u>	<u>—</u>
	3 723 361	3 681 448
Participation gouvernementale recouvrable (note 8)	1 441 266	—
Placement - au coût (note 9)	27 500	27 500
Immobilisations (note 10)	<u>91 482 467</u>	<u>54 362 828</u>
	<u>96 674 594 \$</u>	<u>58 071 776 \$</u>
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	4 014 061 \$	4 383 099 \$
Versements sur la dette à long terme (note 11)	<u>2 461 790</u>	<u>1 463 657</u>
	6 475 851	5 846 756
Dette à long terme (note 11)	89 311 485	49 814 730
Participations gouvernementales reportées (note 12)	<u>6 139 326</u>	<u>6 790 695</u>
	<u>101 926 662 \$</u>	<u>62 452 181 \$</u>
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE (DÉFICITAIRE)		
Capital-actions (note 13)	1 500 000	1 500 000
Déficit	<u>(6 752 068)</u>	<u>(5 880 405)</u>
	<u>(5 252 068)</u>	<u>(4 380 405)</u>
	<u>96 674 594 \$</u>	<u>58 071 776 \$</u>
ENGAGEMENTS (note 14)		
POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION		
<p style="text-align: center;">Jean-Baptiste Roy</p> <hr style="width: 30%; margin: auto;"/> <p style="text-align: center;">Patrice St-Amant</p> <hr style="width: 30%; margin: auto;"/>		

Société des traversiers du Québec

■ ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'EXERCICE
TERMINÉ LE 31 MARS 1997

	1997	1996 (note 3)
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Perte nette	(871 663) \$	(1 371 533) \$
Éléments sans incidence sur les liquidités :		
Amortissement des immobilisations	5 414 252	3 916 503
Augmentation de la participation gouvernementale recouvrable	(1 441 266)	—
Virement de participations gouvernementales reportées	(857 372)	(995 495)
Perte sur aliénations d'immobilisations	12 483	7 865
	<u>2 256 434</u>	<u>1 557 340</u>
Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation	<u>(536 244)</u>	<u>2 485 728</u>
Liquidités provenant des activités d'exploitation	<u>1 720 190</u>	<u>4 043 068</u>
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Dette à long terme	42 225 581	10 688 240
Participation gouvernementale aux immobilisations	206 003	1 699 964
Remboursement de la dette à long terme	<u>(1 730 693)</u>	<u>(2 431 164)</u>
Liquidités provenant des activités de financement	<u>40 700 891</u>	<u>9 957 040</u>
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations	(42 547 371)	(11 748 764)
Produit d'aliénations d'immobilisations	997	1 451
Liquidités utilisées pour les activités d'investissement	<u>(42 546 374)</u>	<u>(11 747 313)</u>
(DIMINUTION) AUGMENTATION DES LIQUIDITÉS	<u>(125 293)</u>	<u>2 252 795</u>
ENCAISSE AU DÉBUT	<u>2 663 744</u>	<u>410 949</u>
ENCAISSE À LA FIN	<u>2 538 451</u> \$	<u>2 663 744</u> \$

Société des traversiers du Québec

■ NOTES COMPLÉMENTAIRES
31 MARS 1997

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, lequel comprend les intérêts encourus durant les travaux de construction ou de rénovation.

Les immobilisations sont amorties selon les méthodes et les taux suivants :

	<u>Méthode</u>	<u>Taux</u>
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	—

Participation gouvernementale recouvrable

La participation gouvernementale recouvrable correspond à l'écart entre, d'une part, la somme des dépenses d'intérêt encourues sur des emprunts du Fonds de financement afférents à l'acquisition d'immobilisations et de l'amortissement accumulé sur ces immobilisations et, d'autre part, les subventions du gouvernement du Québec reçues pour permettre les versements sur ces emprunts.

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. MODIFICATION D'UNE CONVENTION COMPTABLE

Afin de se conformer aux conventions comptables du gouvernement, la Société a comptabilisé à titre de passif les obligations découlant des congés de maladie accumulés par ses employés. La variation annuelle de ce compte sera portée à la dépense.

L'application rétroactive de cette modification a pour effet d'augmenter (diminuer) les postes suivants :

	1997	1996
Frais d'exploitation	(59 729) \$	(88 773) \$
Perte nette	(59 729)	(88 773)
Créditeurs et frais courus	240 031	299 760
Déficit	240 031	299 760

4. FRAIS D'EXPLOITATION

	1997	1996 (note 3)
Traitements et avantages sociaux	15 844 984 \$	16 041 021 \$
Contrats d'opération	1 724 319	1 729 662
Carburant	2 890 716	2 433 949
Entretien et réparation - navires	3 536 516	7 159 095
Entretien et réparation - quais	1 319 543	2 192 812
Entretien et réparation - bâtiments	399 356	294 516
Taxes foncières et scolaires	668 529	621 832
Assurances	1 270 626	1 097 937
Autres	1 623 944	1 528 359
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	—	(1 084 980)
	<u>29 278 533</u> \$	<u>32 014 203</u> \$

5. FRAIS D'ADMINISTRATION

	1997	1996
Traitements et avantages sociaux	2 267 658 \$	2 417 217 \$
Formation du personnel	116 378	152 276
Papeterie et impression	46 063	44 174
Honoraires professionnels	144 850	138 231
Autres	312 580	350 704
	<u>2 887 529</u> \$	<u>3 102 602</u> \$

6. AUTRES REVENUS

	1997	1996
Intérêts sur dépôts bancaires	58 821 \$	94 038 \$
Intérêt sur l'ajustement de la cotisation de la Commission de la santé et de la sécurité du travail	20 228	42 076
Dividendes	19 800	19 800
Stationnement et divers	69 436	90 773
Machines distributrices et concession alimentaire	168 978	150 596
Location de navires	6 250	11 400
Perte sur aliénations d'immobilisations	<u>(12 483)</u>	<u>(7 865)</u>
	<u>331 030 \$</u>	<u>400 818 \$</u>

7. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES

	1997	1996
Subventions du gouvernement du Québec	27 683 208 \$	27 802 439 \$
Virement de participations gouvernementales reportées (note 12)	<u>857 372</u>	<u>995 495</u>
	<u>28 540 580 \$</u>	<u>28 797 934 \$</u>

8. PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE RECOUVRABLE

Le gouvernement s'est engagé à verser à la Société les sommes nécessaires pour qu'elle soit en mesure de rencontrer ses obligations sur des emprunts du Fonds de financement servant à financer l'acquisition d'immobilisations, après s'être assuré que la Société n'est pas en mesure de le faire.

La participation recouvrable s'établit comme suit :

Amortissement des immobilisations	1 708 302 \$
Intérêts encourus sur les emprunts	<u>988 875</u>
	2 697 177
Participations gouvernementales reçues	<u>(922 944)</u>
	<u>1 774 233 \$</u>
Ce solde se rapporte aux éléments suivants du bilan :	
Emprunts du Fonds de financement (note 11)	28 896 316 \$
Coût non amorti des immobilisations financées à long terme (note 10)	<u>(27 455 050)</u>
	1 441 266
Intérêts courus sur ces emprunts	<u>332 967</u>
	<u>1 774 233 \$</u>

9. 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.

10. IMMOBILISATIONS

	1997				1996	
	FINANCÉES À LONG TERME (note 8) \$	ACQUISES DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (note 11) \$	ACQUISES PAR DONATION (note 12) \$	AUTRES \$	TOTAL \$	TOTAL \$
COÛT						
Terrains	—	—	63 794	18 145	81 939	81 939
Quais	932 712	23 108 643	3 795 452	74 622	27 911 429	26 978 717
Bâtiments	—	2 442 767	2 048 991	423 234	4 914 992	4 693 686
Navires*	28 230 640	—	33 874 738	24 656 904	86 762 282	45 479 360
Navires loués en vertu de contrats de location- acquisition	—	—	—	25 957 545	25 957 545	25 957 545
Ameublement et équipement	—	—	7 087	1 049 972	1 057 059	1 043 262
Matériel roulant	—	—	—	91 346	91 346	79 742
Améliorations locatives	—	—	215 930	637 793	853 723	853 723
	<u>29 163 352</u>	<u>25 551 410</u>	<u>40 005 992</u>	<u>52 909 561</u>	<u>147 630 315</u>	<u>105 167 974</u>
AMORTISSEMENT CUMULÉ						
Quais	23 318	4 286 510	2 653 595	44 740	7 008 163	5 932 536
Bâtiments	—	840 068	1 315 308	312 635	2 468 011	2 219 014
Navires	1 684 984	—	29 750 460	842 755	32 278 199	29 854 827
Navires loués en vertu de contrats de location- acquisition	—	—	—	13 030 302	13 030 302	11 501 049
Ameublement et équipement	—	—	6 955	701 562	708 517	681 988
Matériel roulant	—	—	—	50 664	50 664	47 414
Améliorations locatives	—	—	140 348	463 644	603 992	568 318
	<u>1 708 302</u>	<u>5 126 578</u>	<u>33 866 666</u>	<u>15 446 302</u>	<u>56 147 848</u>	<u>50 805 146</u>
VALEUR NETTE	<u>27 455 050</u>	<u>20 424 832</u>	<u>6 139 326</u>	<u>37 463 259</u>	<u>91 482 467</u>	<u>54 362 828</u>

* Au 31 mars 1997, ce poste inclut 23 754 233 \$ pour la construction d'un traversier polyvalent et aucun amortissement n'a été calculé sur ces coûts. Les intérêts capitalisés au cours de l'exercice pour ce traversier et pour les travaux de réfection des deux navires de la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine terminés dans l'année totalisent 612 454 \$ (1996 : 81 682 \$).

11. DETTE À LONG TERME

	1997	1996
Dû au gouvernement du Québec 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 temporaires du Fonds de financement, à des taux variant de 3,1 % à 3,4 %, relativement aux travaux de construction du traversier polyvalent qui seront refinancés à long terme	23 750 469	10 688 240
Emprunts du Fonds de financement, 8,49 %, remboursables par un versement de 1 219 725 \$ le 28 juin 1997 et par des versements semestriels de 1 766 415 \$ par la suite, échéant en juin 2011	28 896 316	—
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, à des taux de 10,6 % et 10,8 %, échéant jusqu'en 2001	<u>13 575 080</u>	<u>15 038 737</u>
	<u>91 773 275</u>	<u>51 278 387</u>
Versements échéant en deçà d'un an	<u>2 461 790</u>	<u>1 463 657</u>
	<u><u>89 311 485 \$</u></u>	<u><u>49 814 730 \$</u></u>

Les versements en capital à effectuer sur les emprunts au cours des cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

1998	833 157 \$
1999	1 180 766
2000	1 282 156
2001	1 392 252
2002	1 511 802

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

1998	3 074 244 \$
1999	3 074 244
2000	3 074 244
2001	<u>8 948 233</u>

Total des paiements minimums exigibles	18 170 965
Montant représentant les intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	<u>4 595 885</u>
	<u><u>13 575 080 \$</u></u>

12. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES REPORTÉES

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations :

	1997	1996
a) Gouvernement du Québec		
Solde au début	6 533 800 \$	5 799 588 \$
Participation de l'exercice	<u>206 003</u>	<u>1 699 964</u>
	6 739 803	7 499 552
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	<u>(829 524)</u>	<u>(965 752)</u>
Solde à la fin	<u>5 910 279</u>	<u>6 533 800</u>
b) Gouvernement du Canada		
Solde au début	256 895	286 638
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	<u>(27 848)</u>	<u>(29 743)</u>
Solde à la fin	<u>229 047</u>	<u>256 895</u>
	<u>6 139 326 \$</u>	<u>6 790 695 \$</u>

Ce solde se rapporte aux éléments suivants:

Terrains	63 794 \$	63 794 \$
Quais	1 141 857	1 201 954
Bâtiments	733 683	586 311
Navires	4 124 278	4 852 092
Ameublement et équipement	132	166
Améliorations locatives	<u>75 582</u>	<u>86 378</u>
	<u>6 139 326 \$</u>	<u>6 790 695 \$</u>

13. CAPITAL-ACTIONS

	1997	1996
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>

14. 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 1997, la dépense de loyer pour les locaux de la gare s'élève à 44 695 \$ et la rémunération versée aux transporteurs totalise 1 724 319 \$.

Au 31 mars 1997 les engagements de la Société s'établissent comme suit :

	Bail	Ententes de services *
1998	45 000 \$	1 605 000 \$
1999	45 000	1 219 000
2000	45 000	1 222 000
2001	45 000	1 100 000
2002 et subséquemment	<u>157 500</u>	<u>—</u>
	<u>337 500 \$</u>	<u>5 146 000 \$</u>

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

- Les engagements relatifs à des contrats pour la construction d'un traversier polyvalent totalisent 13,4 millions \$ au 31 mars 1997.

15. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers, la Société est apparentée avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis, soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec. La Société n'a conclu aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

16. 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 421 205 \$ (1996 : 421 871 \$). 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 interentreprises 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 220 664 \$ (1996 : 227 927 \$).

17. INSTRUMENTS FINANCIERS

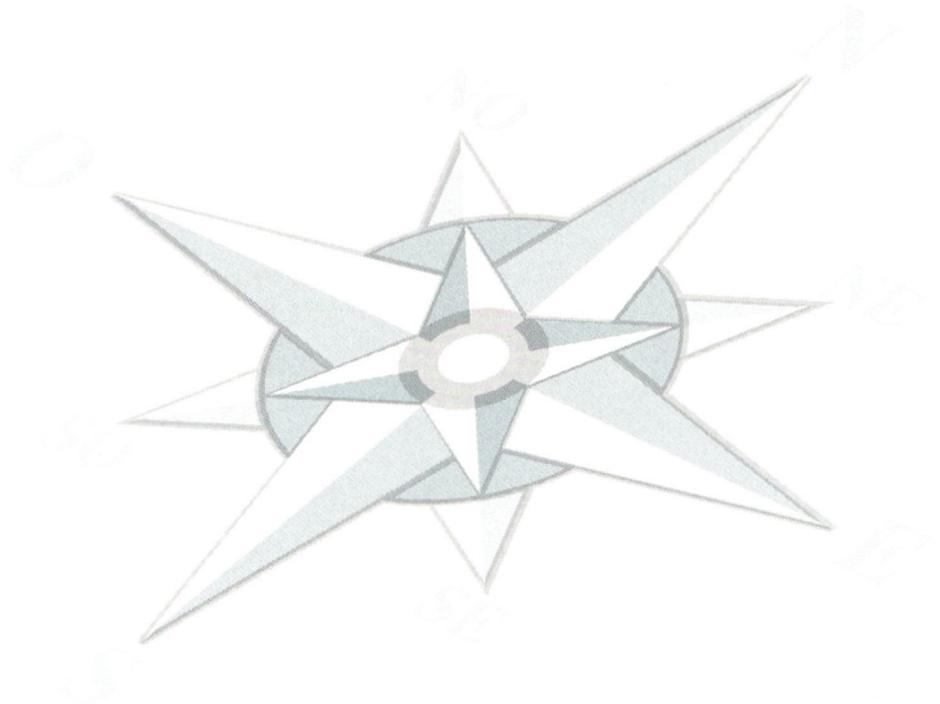
Les valeurs comptables des actifs et des passifs financiers à court terme constituent une estimation raisonnable de leur juste valeur en raison de l'échéance rapprochée de ces instruments.

La juste valeur du placement n'a pu être évaluée avec suffisamment de fiabilité.

La juste valeur des emprunts temporaires pour les travaux de construction du traversier polyvalent correspond à la valeur comptable car ils ont été refinancés en fin d'année. La juste valeur des autres dettes ne peut être estimée avec suffisamment de fiabilité compte tenu de l'absence de marché pour ce type de dette.

18. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de 1996 ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée en 1997.





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

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 104 290

Imprimé au Québec (Canada)

2,00 \$