
Société des traversiers du Québec

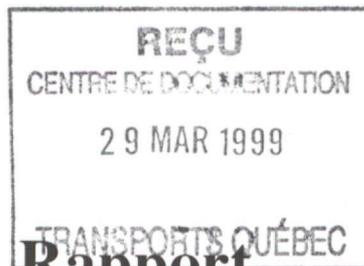
Rapport
d'activités
1997-1998

CANQ
TR
STQ
100
1997-98

Québec 

157058

Société des traversiers du Québec



Rapport d'activités 1997-1998

CAI/Q
TR
STQ
100
1997-98

Québec 

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

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec, 1998
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN : 2-551-19006-1
© Gouvernement 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 1998.*

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

Le ministre des Transports,

Jacques Brassard

Québec, juillet 1998

*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 1998.*

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

Le président-directeur général,

Liguori Hinse, ing.

Québec, juillet 1998

Table des matières

Message du président-directeur général	9
Partie I — La Société des traversiers du Québec	12
■ Portrait	12
■ Conseil d'administration et direction	12
■ Rétrospective de l'année	13
• La flotte	13
• L'achalandage	13
• L'exploitation	13
• Les infrastructures terrestres	14
• Les services administratifs et financiers	14
• Les ressources humaines	15
• Le conseil d'administration	16
• Le bilan de l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs	16
• Le groupe de travail relatif aux rôles et fonctions des organismes gouvernementaux	16
• La politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française	17
■ Résultats financiers	18
■ Carte réseau	20
■ Organigramme au 31 mars 1998	21
Partie II — Revue statistique	23
Tableau I Nombre de passagers transportés	23
Tableau II Nombre de véhicules transportés	25
Tableau III Les traversées en 1997-1998	27
Tableau IV Les finances	28
Tableau V Pourcentage d'autofinancement	29
Partie III — États financiers	30
■ Rapport de la direction	30
■ Rapport du vérificateur	31
■ Résultats et déficit de l'exercice terminé le 31 mars 1998	32
■ Bilan au 31 mars 1998	33
■ Évolution de la situation financière de l'exercice terminé le 31 mars 1998	34
■ Notes complémentaires 31 mars 1998	35

MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

L'exercice financier 1997-1998 de la Société des traversiers du Québec (STQ) a été rempli de réalisations importantes. Depuis l'automne, la flotte de la Société compte douze navires pour offrir à la population un service sécuritaire et fiable. En effet, le 20 octobre 1997 un nouveau traversier s'est ajouté à la flotte des navires de la STQ, soit le *N.M. Félix-Antoine-Savard*. Au cours de l'hiver, des essais dans les traverses ont permis à plusieurs équipages de se familiariser avec l'équipement moderne du traversier polyvalent. À cause de son tirant d'eau, ce traversier pourra desservir toutes les traverses, à l'exception des traverses île aux Grues—Montmagny et île d'Entrée—Cap-aux-Meules.

Depuis le printemps, à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, la clientèle profite de deux traversiers allongés qui offrent une capacité accrue de 25 %. Afin d'assurer la sécurité de ses usagers, la Société a doté les gares de Matane et de Baie-Comeau de passerelles pour les piétons. Ceux-ci n'ont plus à côtoyer les véhicules sur la rampe, lors de l'embarquement ou du débarquement.

Par ailleurs, au cours de l'année 1997-1998, la STQ avait le mandat d'augmenter ses revenus et de diminuer ses dépenses dans le but de contribuer au plan gouvernemental de redressement des finances publiques. Un exercice rigoureux a été fait et recherchait d'une part, l'atteinte d'une meilleure adéquation entre l'offre et la demande de services. D'autre part, il visait la réorganisation des services, des opérations et du travail en ciblant l'atteinte des objectifs budgétaires tout en minimisant les effets négatifs sur le service à la clientèle et le personnel de la STQ.

Un ajustement tarifaire a été mis en vigueur dès le 1^{er} avril 1997 et a permis de réaliser des revenus additionnels de plus de 800 000 \$ (en excluant les revenus exceptionnels de la traverse de Sorel en 1996-1997). Des efforts ont été déployés tout au

long de l'année pour réorganiser les services et rationaliser l'utilisation du personnel. À la fin de l'année, la STQ avait un effectif réduit d'environ 9 %. Cette diminution s'est réalisée dans le contexte des discussions avec les syndicats, alors que les trois conventions collectives de travail ont été signées pour des périodes variant de trois à sept ans. Tous les départs ont été effectués à la suite des mises à la retraite alors que des fonds avaient déjà été prévus à cet effet. Personne n'a été mis à pied dans ce processus de rationalisation. Les réductions apportées dans divers frais d'exploitation ont permis une diminution de 1,1 % des dépenses totales. Il faut cependant mentionner que le service de la dette a connu une hausse de 3,8 millions de dollars à la suite de la réalisation des grands projets de rallongement des deux navires de Tadoussac, de la modification du quai de Baie-Sainte-Catherine et de la construction du *N.M. Félix-Antoine-Savard*.

En raison de la mise en application des décisions de rationalisation, l'exercice financier 1997-1998 aura été témoin de départs importants à la retraite pour plusieurs employés et employées. Certains ont saisi l'occasion de prendre une retraite planifiée, d'autres ont anticipé leur retraite grâce aux programmes offerts. Ce sont de nombreuses années d'expérience et de belles amitiés qui partent. Nous profitons de l'occasion pour souligner l'apport de ces personnes à la Société, les remercier pour leurs bons et loyaux services et leur souhaiter une heureuse retraite.

De plus, au cours de cet exercice, la Société a conclu des ententes avec le Syndicat canadien des officiers de marine marchande, le Syndicat international des marins canadiens et les syndicats affiliés à la CSN pour le renouvellement des conventions collectives de travail. Dans un contexte de négociations parfois difficiles, le service a connu quelques perturbations à la suite des moyens de pression.

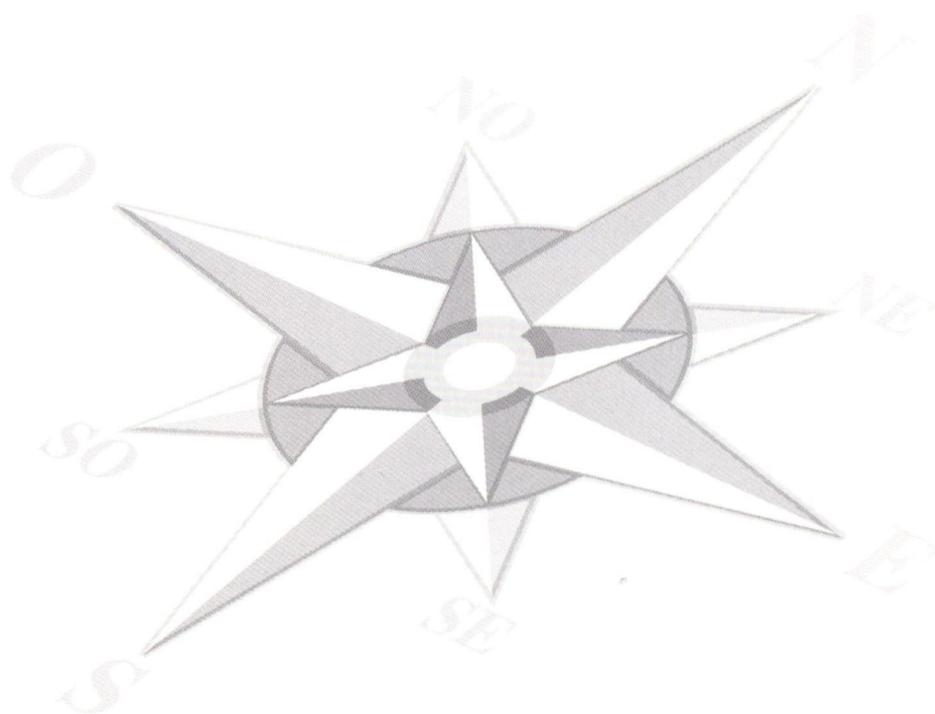
Les statistiques d'achalandage démontrent une diminution dans le transport des personnes et des véhicules, soit une baisse de 4,1 % pour les passagers et de 2,6 % pour les véhicules. Par contre, le transport de camions et de camions-remorques a connu une hausse significative de 14,3 %, particulièrement à Matane et à Tadoussac.

Après le départ du président-directeur général en novembre 1995, M. Patrice St-Amant, vice-président à l'exploitation, désigné par le gouvernement du Québec a assuré l'intérim à la direction de la Société. M. St-Amant a aussi relevé le défi d'exercer la double fonction de vice-président à l'exploitation et de président-directeur général pendant plus de deux ans.

Je tiens donc à remercier M. St-Amant pour ces deux années consacrées à la direction de la Société, les gestionnaires qui ont contribué à une administration saine et efficace et tout le personnel qui a fourni des services de qualité aux usagers.

Le président-directeur général,

LIGUORI HINSE, ing.



Partie I — LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

■ 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 :

- fournir des services de qualité;
- assurer la sécurité des usagers et la fiabilité des services de traversiers par le maintien en bon état des installations et de l'équipement, avec le souci du respect de l'environnement;
- gérer ses activités et ses ressources en favorisant l'esprit d'innovation, le partenariat et l'efficacité;
- contribuer à l'essor touristique et social des régions;
- associer et soutenir son personnel, assurer la santé et la sécurité de ce dernier, 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

Liguori Hinse

Président-directeur général
Société des traversiers du Québec

Yvan Desgagnés

Homme d'affaires
Saint-Irénée

Nicole L. Bergeron

Coordonnatrice
Projet Taxibus-Deux Rives
Sorel

Louise Levasseur

Directrice générale
Société nationale des Québécois de la Côte-Nord
Baie-Comeau

Alain Poirier

Avocat
Centre communautaire juridique Bas-Saint-Laurent-
Gaspésie
Matane

DIRECTION

Président-directeur général

Liguori Hinse

Vice-président à l'exploitation

Patrice St-Amant

Vice-président aux affaires juridiques et secrétaire

Jocelyn Fortier

Vice-présidente à l'administration et aux finances

Danielle Paradis

Directeur des ressources humaines

Jacques Bernier

Directeur des communications et du service à la clientèle

Jean Cantin

■ RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

• La flotte

Au cours de l'exercice 1997-1998, un nouveau navire s'est ajouté à la flotte de la STQ. La construction des composantes avait débuté en décembre 1996, alors que l'assemblage sur le lit de lancement a débuté le 1^{er} avril 1997 par la pose officielle de la quille. Le baptême a eu lieu le 5 juillet 1997 et la livraison, le 20 octobre suivant. Un concours populaire avait été lancé au sein de la population afin de trouver un nom à ce nouveau traversier. Parmi toutes les suggestions reçues, le jury a retenu « Félix-Antoine-Savard ». Mgr Félix-Antoine Savard a fait sa marque au Québec comme bâtisseur, professeur à la Faculté des lettres de l'Université Laval, écrivain et poète, et finalement comme fondateur de la papeterie artisanale Saint-Gilles à Saint-Joseph-de-la-Rive.



Ce traversier a été conçu pour de plus longues traversées et bénéficie d'un certificat de navigation pour les Eaux secondaires I. Il peut néanmoins s'adapter à la plupart des systèmes d'embarquement déjà en place dans les traverses de courte durée.

La flotte compte maintenant douze navires dont huit peuvent affronter les pires conditions de glace. Un seul navire, le *N.M. Alphonse-Desjardins*, a été mis en cale sèche pour une inspection de la coque, après cinq ans de navigation. Moins de 0,2 % des traversées ont été annulées à cause de bris mécaniques, ce qui démontre l'excellent état de la machinerie et la qualité de la main-d'œuvre d'entretien. Le retour des deux navires rallongés à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine a nécessité moins de déplacements des navires dans l'ensemble de la flotte.

• L'achalandage

Un total de 5 069 319 passagers et 1 784 205 véhicules ont été transportés par les traversiers sous la responsabilité de la STQ. Ceci représente une diminution de 4,1 % pour les passagers et de 2,6 % pour les véhicules. Plusieurs raisons peuvent expliquer ces résultats :

- l'arrêt des services causé par des grèves perlées en juin, en novembre et en décembre;
- l'augmentation de la tarification dans les services payants qui occasionne toujours une légère baisse instantanée de l'utilisation des services;
- une température plutôt mauvaise en mai et en juin 1997;
- un retour à la normale à la traverse Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, qui avait connu une augmentation exceptionnelle en 1996-1997 compte tenu des travaux au pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. De plus, à Québec, des travaux majeurs sur le boulevard Champlain à proximité de la traverse ont perturbé la circulation pendant de longs mois. Il faut cependant noter que l'achalandage des camions a connu un essor très important, de sorte que le taux d'occupation des navires a été plus élevé qu'au cours des autres années. En effet, le nombre de camions et de camions-remorques a augmenté de 14,3 % et cette augmentation s'est reflétée surtout aux traverses Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine et Matane—Baie-Comeau—Godbout, avec des hausses respectives en camions-remorques de 25 % et de 12 %. Cette situation traduit une très grande activité commerciale entre la Côte-Nord et les autres régions. La STQ a déjà commencé à élaborer des projets pour faire face à cette situation dès l'été 1998.

• L'exploitation

Le service de l'exploitation a fonctionné une autre année sous la gouverne directe du président intérimaire.

À compter du printemps, deux navires rallongés ont desservi la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. L'écoulement de la circulation s'est fait plus rapidement. Pendant la période la plus achalandée de l'été, soit juillet, il s'est formé certaines lignes d'attente inévitables. L'augmentation constante du nombre de camions sur cette route a largement profité de l'allongement des navires. Quoique le nombre de véhicules à cette traverse ait baissé dans l'ensemble, le nombre de camions-remorques traversés a augmenté de plus de 25 %.

L'équipe de l'exploitation a participé activement au projet de construction du *N.M. Félix-Antoine-Savard* en plus de voir à ses activités régulières. Dès la livraison de ce navire, un programme de formation a été suivi par les équipes des traverses susceptibles d'utiliser ce navire.

La STQ a participé activement aux discussions concernant les droits de déglacement que le ministère des Transports fédéral veut imposer aux utilisateurs de notre grand fleuve durant l'hiver. La STQ représentait l'Association canadienne des opérateurs de traversiers et a fait valoir l'aspect public des services rendus par les traversiers, de même que l'importance des investissements additionnels faits lors de la construction d'un navire pouvant naviguer dans les glaces.

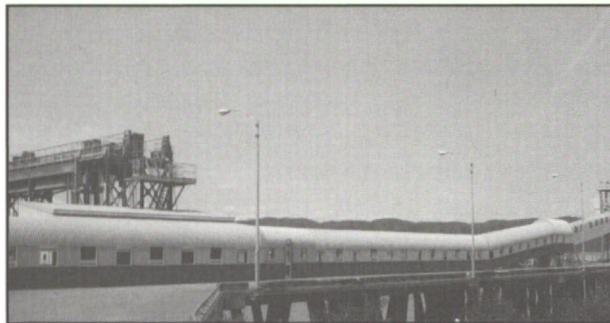
Une évaluation environnementale a été confiée à une firme d'experts pour s'assurer que les opérations de la Société à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine sont tout à fait conformes aux normes actuelles. C'était la deuxième traverse à être inspectée et les quelques recommandations d'ordre mineur ont été effectuées.

• Les infrastructures terrestres

Le service des infrastructures terrestres a aussi connu une année bien remplie. L'accent a été mis sur la sécurité des usagers et l'amélioration du service à la clientèle.

Ainsi, la gare de Matane a été rénovée afin de permettre l'accès direct à la nouvelle passerelle pour

les piétons. Les travaux de construction de la nouvelle passerelle piétonnière et du corridor d'accès sur le quai de Baie-Comeau ont été terminés à l'hiver 1998.



Un nouveau tablier d'embarquement sécuritaire a été installé sur la rampe d'embarquement de l'île aux Grues à l'été 1997 en remplacement des anciens panneaux de bois.

Les plans et devis pour la construction d'une nouvelle gare à Baie-Comeau ont été terminés et la STQ a procédé aux appels d'offres à l'hiver 1998. La construction du nouveau bâtiment est prévu pour l'été et l'automne 1998.

Afin de répondre à la demande grandissante du trafic lourd à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, la Société a élaboré un projet de remplacement des rampes d'embarquement qui étaient en place depuis près de 20 ans.

• Les services administratifs et financiers

La transition à l'an 2000 monopolisera une grande partie des énergies jusqu'à cette échéance incontournable. En 1995, au moment de changer les logiciels comptables, aucun logiciel n'avait encore corrigé la problématique de l'an 2000. Le virage technologique et la pression exercée par les clients du fournisseur de la STQ ont forcé celui-ci à réécrire tous ses produits en environnement Windows. L'avantage de ce virage est d'offrir une solution orientée vers l'avenir permettant de supporter adéquatement le changement de siècle, d'interagir avec d'autres logiciels et d'exploiter la base de données à partir des outils de

bureautique offrant des facilités d'extraction de l'information. La première des cinq étapes prévues pour la transition a été réalisée en novembre et en décembre 1997, soit le remplacement du serveur Unix par un serveur Windows NT et des terminaux par des ordinateurs personnels. Suivra le remplacement progressif des différents logiciels. Tous ces changements exigent le transfert des données et de nombreux jours de formation dans le respect des échéances.

Un objectif de la planification stratégique est d'évaluer le rendement en ciblant les façons de faire par un suivi périodique d'indicateurs de gestion. Au cours de l'exercice, des équipes de travail multidisciplinaires ont développé 22 indicateurs corporatifs et 15 indicateurs départementaux pertinents, faciles à comprendre et signifiants pour la Société dans son ensemble et pour chacun des services en particulier. Afin de s'assurer que les données sont fiables et produites à point nommé, des efforts devront être fournis l'année prochaine pour définir la méthode à utiliser pour produire l'information et les règles régissant son flux et son utilisation.

• Les ressources humaines

Au cours du dernier exercice financier, le personnel de la Société des traversiers du Québec a vécu d'importants changements. Dans la foulée des départs à la retraite survenus dans l'ensemble du secteur public en 1997, 37 employés et employées de la Société se sont prévalus des programmes de retraite, ce qui représente près de 12 % de l'effectif régulier. Nous tenons à souligner la contribution exceptionnelle de toutes ces personnes qui nous quittent après 20, 30 ou parfois même 40 ans de service et nous leur souhaitons une longue et heureuse retraite.

Au chapitre des relations de travail, toutes les conventions collectives liant la Société au Syndicat canadien des officiers de marine marchande, aux syndicats affiliés à la CSN et au Syndicat international des marins canadiens ont été renouvelées au cours du dernier exercice. Dans le contexte de négociations parfois difficiles, la Société était consciente des efforts demandés à l'ensemble

de son personnel. Quelques arrêts de travail ont perturbé les opérations aux traverses Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, Québec—Lévis et Matane—Baie-Comeau—Godbout au cours des mois de juin, novembre et décembre.

Toujours soucieuse de la formation et du perfectionnement de son personnel, la Société consacrait, au cours de l'exercice 1997-1998, plus de 1,6 % de la masse salariale, soit près de 300 000 \$, à diverses activités visant à accroître les compétences et connaissances des employés et employées. Au total, plus de 7000 heures de formation ont été dispensées dans des domaines aussi divers que la sécurité en mer, les mesures d'urgence, le secourisme, la gestion, le maintien des compétences des officiers de navigation et des officiers mécaniciens, de même que l'informatique.

La Société poursuivait également ses efforts dans la prévention des accidents de travail. Ainsi, la collaboration et l'engagement du personnel, des membres des comités de santé et de sécurité et des gestionnaires ont permis de réduire de façon significative le nombre et la fréquence des accidents. La Société tient à souligner que les membres du personnel de la traverse île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive n'ont subi aucun accident de travail, et ce, pour une troisième année consécutive.



À la fin du dernier exercice financier, l'effectif total de la Société s'établissait à 356 employés et employées, soit une réduction d'environ 9,7 % par rapport à l'effectif au 31 mars 1997. La masse salariale versée à l'ensemble du personnel a atteint 15,7 millions de dollars.

RÉPARTITION DE L'FFECTIF DE LA SOCIÉTÉ
au 31 mars 1998
(en équivalents temps complet)

Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	52
Québec—Lévis	96
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	37
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	54
Matane—Baie-Comeau—Godbout	82
Atelier 85	9
Siège social	26
Total	356

• **Le conseil d'administration**

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

En mars 1998, le gouvernement du Québec a nommé cinq nouveaux administrateurs, soit MM. Liguori Hinse, président-directeur général, Yvan Desgagnés, vice-président du conseil, M^{mes} Nicole L. Bergeron, Louise Levasseur et M^c Alain Poirier.



Ces cinq nouveaux administrateurs ont été nommés pour combler les postes laissés vacants à la suite du départ de M. Clermont Gignac et de l'arrivée à terme des mandats de M^{me} Louise Boucher et de MM. Jean-Baptiste Roy, Roger G. Grégoire et

Thomas Maher. La STQ profite de l'occasion pour exprimer toute sa reconnaissance à ces administrateurs qui, durant leur mandat, ont contribué à la bonne gestion des affaires de la Société et elle souhaite la bienvenue aux nouveaux administrateurs.

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

M^c Jocelyn Fortier, vice-président aux affaires juridiques et secrétaire, coordonne l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs. À la STQ, douze édifices et douze 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.

Le 18 décembre 1997, le conseil d'administration de la Société a adopté des amendements à la politique sur la protection des non-fumeurs en vigueur à la Société afin de rendre totalement non fumeur l'ensemble des bureaux, édifices, gares et navires de la STQ. La nouvelle politique de la Société a été lancée le 20 janvier 1998, à l'occasion de la semaine des non-fumeurs, avec comme objectif d'entrée en vigueur le 31 mai 1998 lors de la journée internationale des non-fumeurs. Pour ce faire, la Société a mis en place un important programme de communication et de sensibilisation s'échelonnant du 20 janvier au 31 mai.

• **Le groupe de travail relatif aux rôles et fonctions des organismes gouvernementaux**

Le 9 avril 1997, le Conseil exécutif du gouvernement du Québec a créé le Groupe de travail relatif aux rôles et fonctions des organismes gouvernementaux. Celui-ci était présidé par M. Joseph Facal, député de Fabre et adjoint parlementaire du premier ministre. Il avait pour mandat d'identifier les organismes dont le maintien est absolument nécessaire au gouvernement pour

remplir sa mission, d'abolir les organismes non nécessaires ou de transférer leurs activités à d'autres instances, d'intégrer au regroupement les organismes dont les mandats sont liés ou complémentaires, de réviser les critères de constitution des organismes gouvernementaux, les modes de gestion et les sources de financement des organismes gouvernementaux.

Visée par le mandat du groupe de travail, la Société a collaboré avec ce dernier et elle a soumis un mémoire rappelant son historique, ses productions et réalisations et les raisons du maintien de la Société des traversiers du Québec en tant qu'organisme absolument nécessaire au gouvernement pour remplir sa mission.

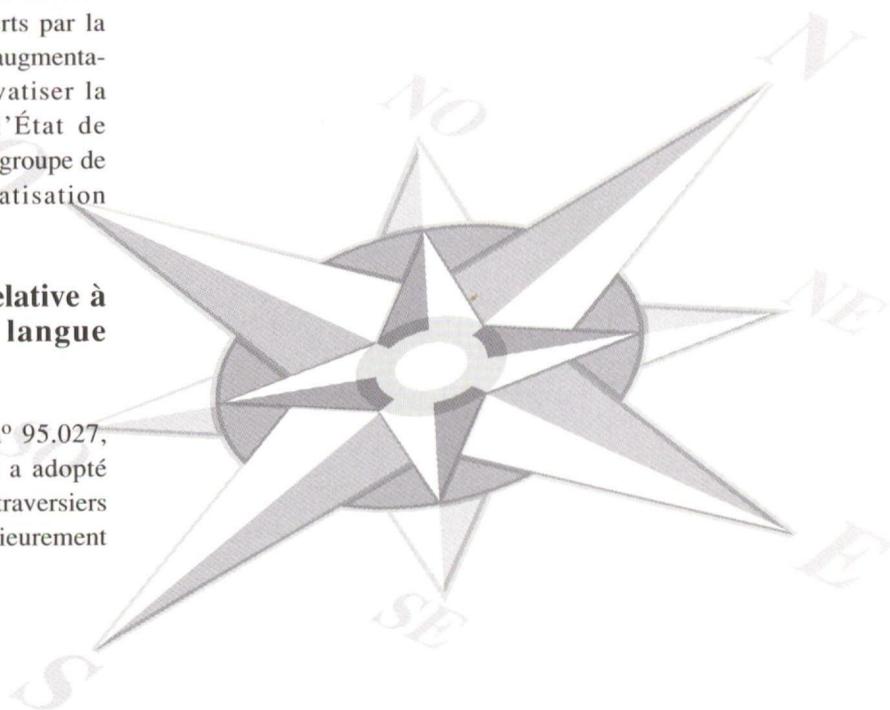
Le rapport du groupe de travail relatif aux rôles et fonctions des organismes gouvernementaux a été déposé en septembre 1997. Dans sa conclusion, le rapport souligne que la Société offre un service public parfois indispensable, qu'il peut être difficile de trouver une relève à la Société dans le secteur privé, que la rentabilité des services offerts par la Société ne pourrait être atteinte sans une augmentation significative des tarifs et que privatiser la Société équivaldrait à demander à l'État de subventionner l'entreprise privée. Enfin, le groupe de travail ne recommandait pas la privatisation de la Société.

- **La politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française**

Le 22 février 1996, par sa résolution n° 95.027, le conseil d'administration de la Société a adopté la politique linguistique de la Société des traversiers du Québec. Cette politique avait été antérieurement avalisée par l'Office de la langue française.

Consécutivement à l'adoption par le conseil des ministres le 12 novembre 1996 de la Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française dans l'administration, et à la demande de l'Office de la langue française, la STQ a préparé et transmis à l'Office de la langue française, le 13 janvier 1998, un nouveau projet de politique linguistique. Celui-ci, préparé par un comité ad hoc de la politique linguistique de la Société des traversiers du Québec, prévoit que le comité de la politique linguistique et permanence de la francisation sera formellement constitué lors de l'adoption de la politique linguistique.

La Société des traversiers du Québec prévoit soumettre sa nouvelle politique linguistique à l'aval de son conseil d'administration à la première assemblée qui suivra la date de réception de l'avis de l'Office de la langue française.



■ RÉSULTATS FINANCIERS

Durant l'exercice 1997-1998, les dépenses ont augmenté de 17,9 % et les revenus totaux, de 3,6 %. La perte avant participations gouvernementales est passée de 29 412 243 \$ à 36 208 184 \$, soit une hausse de 23,1 %. Cette hausse spectaculaire est attribuable à l'amortissement des immobilisations et aux frais financiers des deux navires rallongés de la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine et des modifications au quai de Baie-Sainte-Catherine et du *N.M. Félix-Antoine-Savard*. L'écart entre les deux exercices pour l'amortissement des immobilisations et les frais financiers est respectivement de 4 844 219 \$ et de 2 762 502 \$ pour un total de 7 606 721 \$. Si on élimine ces dépenses pour les deux projets mentionnés, nous avons une baisse de 1,1 % des dépenses, soit 425 000 \$, et de 3,0 % de la perte avant participations gouvernementales, soit 811 000 \$. Il est important de souligner que l'écart entre, d'une part, la somme des dépenses d'intérêts encourues sur les emprunts et de l'amortissement sur les immobilisations et, d'autre part, les subventions du gouvernement reçues pour permettre les versements sur ces emprunts ne nous est pas versé, mais est comptabilisé comme participation gouvernementale recouvrable. Au 31 mars 1998, cette participation accumulée totalise 7 366 023 \$. Lorsque les subventions reçues pour les versements des emprunts seront supérieures aux dépenses d'intérêts et d'amortissement des immobilisations, l'excédent viendra réduire la participation gouvernementale recouvrable.

La diminution pondérée des dépenses de 1,1 % ne reflète pas tout à fait les efforts déployés pour effectuer la réorganisation des services annoncée le 20 mars 1997. Les postes où l'on constate des hausses sont la masse salariale et les autres frais d'exploitation. La masse salariale augmente de 0,5 %, soit 84 000 \$. En effet, le paiement des indemnités de départ, les salaires imputés au *N.M. Félix-Antoine-Savard* et les augmentations de salaires de 1 % au 1^{er} janvier 1997 et au 1^{er} janvier 1998 ont contribué à cette hausse. D'autre part, les rationalisations et la diminution de l'armement sur les

navires ont fait passer l'effectif de la Société en équivalents temps complet de 394 à 373 pour une diminution de 5,3 %. Ce processus s'est effectué graduellement tout au cours de l'année et n'a été complété qu'en fin d'exercice où l'effectif s'établit à 356 pour une diminution de 9,7 %. C'est donc en 1998-1999 qu'on pourra constater une réduction notable de la masse salariale. Quant aux autres frais d'exploitation, l'augmentation de 96 000 \$ est attribuable aux droits de port, d'électricité et de gardiennage du *N.M. Félix-Antoine-Savard* lorsque le navire n'est pas en service, de même qu'aux frais de déplacement de l'équipage qui a effectué les essais du navire aux différentes traverses. En ce qui a trait à la baisse des dépenses, le carburant, les contrats d'exploitation, l'entretien et la réparation des infrastructures terrestres ont diminué respectivement de 200 000 \$, 180 000 \$ et 241 000 \$. Le prix du carburant a accusé une baisse significative de 0,039 \$ le 1^{er} mai 1997 et n'a connu aucune fluctuation majeure pour le reste de l'année. Le montant du contrat d'exploitation pour la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon limitée est revenu à la normale, car l'an passé les revenus de la traverse avaient été affectés considérablement par les inondations dans la région du Saguenay amenant ainsi un relèvement de la rémunération. Quant aux dépenses d'entretien des infrastructures, elles ont été limitées au minimum pour compenser les réductions annoncées qui n'ont pu être effectuées.

Les revenus de transport ont augmenté de 3,8 %, c'est-à-dire 397 776 \$ de plus qu'en 1996-1997 pour atteindre une somme inégalée de 10 768 683 \$. Si on ignore les revenus exceptionnels de 435 000 \$ réalisés à la traverse Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola l'an dernier en raison des travaux effectués au pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, le pourcentage d'augmentation grimpe à 8,4 % pour un montant de 832 776 \$. Le 1^{er} avril 1997, des augmentations tarifaires devant générer des revenus supplémentaires de 1 144 000 \$ sont entrées en vigueur. La traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout a dépassé pour la

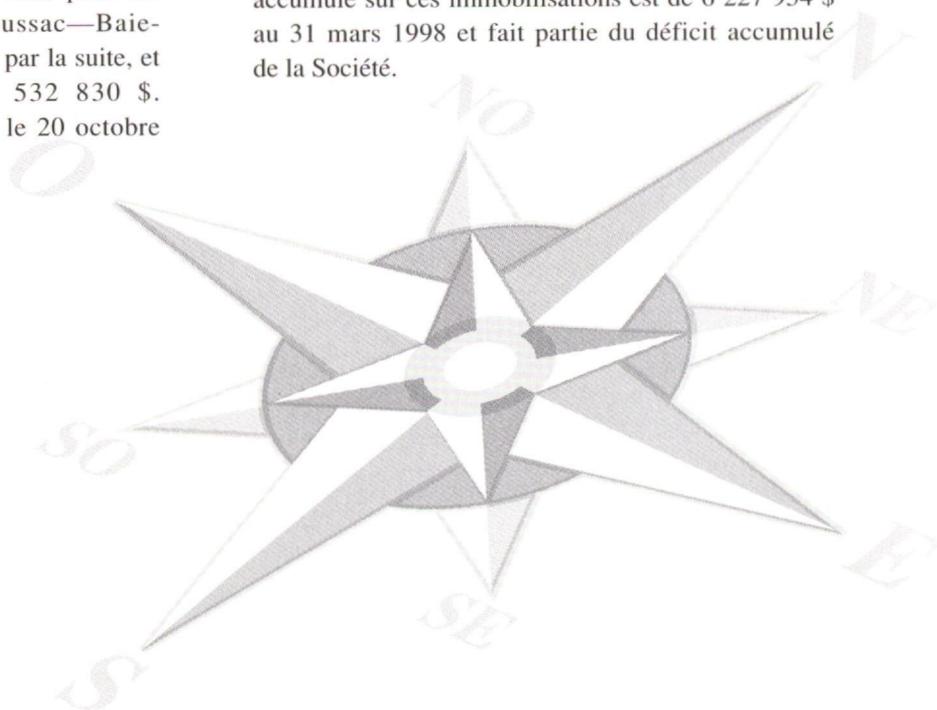
première fois les six millions de dollars de revenus grâce à une hausse de l'achalandage des camions. La traverse Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola a retrouvé son achalandage normal et respecté les attentes. Quant à la traverse Québec—Lévis, les résultats sont inférieurs de 335 000 \$ aux prévisions.

L'augmentation importante du tarif du laissez-passer mensuel (20 \$ versus 10 \$), la réduction du service de nuit à compter du 1^{er} mai, l'extrapolation des arrêts de service par la population et les nombreux travaux sur les routes avoisinant le secteur de la traverse ont amené une baisse de 10 % de l'achalandage des passagers et de 8 % de celui des véhicules.

Le pourcentage d'autofinancement de l'ensemble de la Société est passé de 35,1 % à 34,2 %. L'année dernière, nous faisons une mise en garde concernant la diminution de notre pourcentage d'autofinancement dans les années futures, résultat d'une augmentation importante du service de la dette. Au cours de l'exercice, le service de la dette pour les travaux réalisés à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine a été de 2 986 140 \$; par la suite, et ce, jusqu'en 2011, il sera de 3 532 830 \$. Le *N.M. Félix-Antoine-Savard*, livré le 20 octobre

1997 au coût de 37 930 000 \$, a ajouté un montant de 1 725 967 \$ au service de la dette de l'exercice, soit le premier versement; par la suite, et ce, jusqu'en 2018, il sera de 3 451 934 \$. Il est utile de rappeler que 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 et constituent un autre facteur qui empêche l'amélioration de notre pourcentage d'autofinancement.

L'avoir déficitaire de la Société continue d'augmenter et a atteint 6 885 227 \$ 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 6 227 954 \$ au 31 mars 1998 et fait partie du déficit accumulé de la Société.



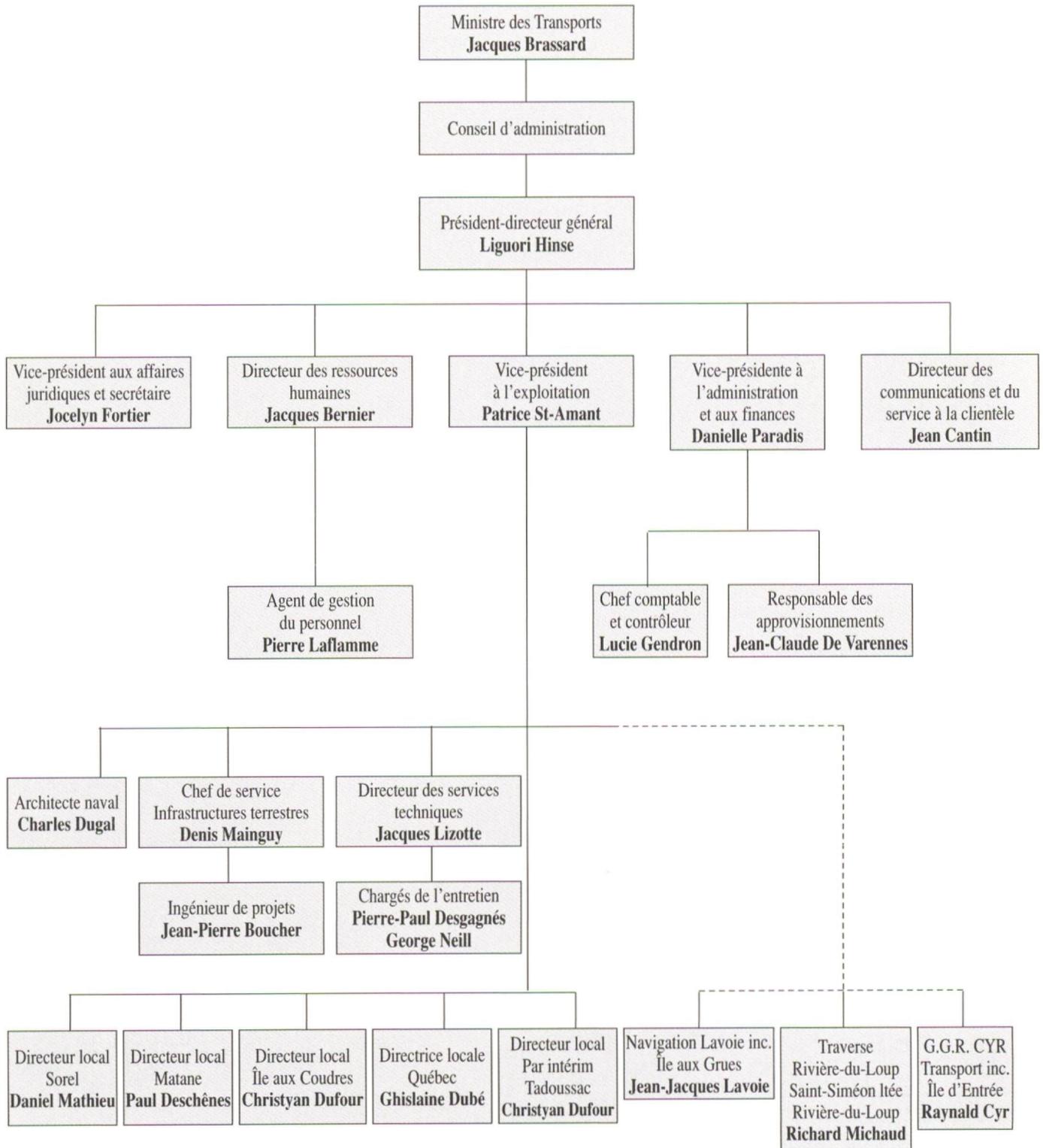
CARTE RÉSEAU

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
7 • Matane—Godbout	55,3	2 h 15 min
8 Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	14,0	55 min



■ ORGANIGRAMME AU 31 MARS 1998



Partie II — REVUE STATISTIQUE

■ TABLEAU I — NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS

Traverses exploitées par la Société

	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	880 678	901 112	875 675	991 428	865 264
Québec—Lévis	1 567 318	1 517 619	1 676 123	1 527 877	1 377 630
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	587 114	620 747	644 119	571 669	584 173
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 690 404	1 745 072	1 801 924	1 738 843	1 777 992
Matane—Baie-Comeau—Godbout	233 165	234 720	244 543	238 980	231 534
Sous-total	4 958 679	5 019 270	5 242 384	5 068 797	4 836 593

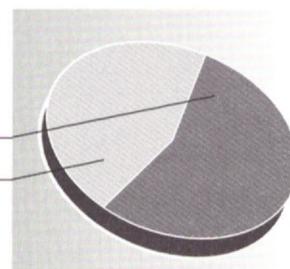
Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998
Île aux Grues—Montmagny	41 192	44 916	46 483	45 422	44 105
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	186 543	197 047	192 147	169 892	183 810
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	3 796	4 604	4 691	4 435	4 811
Sous-total	231 531	246 567	243 321	219 749	232 726

TOTAL	5 190 210	5 265 837	5 485 705	5 288 546	5 069 319
--------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------

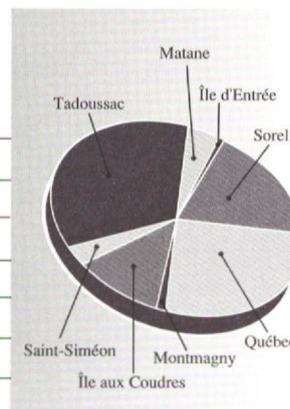
PASSAGERS PAYANTS / GRATUITS

	1997-1998	
		%
Passagers payants	2 656 550	52,4
Passagers gratuits	2 412 769	47,6
Total	5 069 319	100,0



TOTAL DES PASSAGERS PAR TRAVERSE

	1997-1998	
		%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	865 264	17,1
Québec—Lévis	1 377 630	27,2
Île aux Grues—Montmagny	44 105	0,9
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	584 173	11,5
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	183 810	3,6
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 777 992	35,1
Matane—Baie-Comeau—Godbout	231 534	4,5
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	4 811	0,1



■ TABLEAU II — NOMBRE DE VÉHICULES TRANSPORTÉS

BICYCLETTES :

	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	10 099	11 941	14 031	15 139	15 932
Québec—Lévis	47 980	49 770	60 515	57 024	50 038
Île aux Grues—Montmagny	2 013	3 224	3 417	3 791	3 785
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive				4 982	4 653
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	313	371	520	353	526
TOTAL	60 405	65 306	78 483	81 289	74 934

VÉHICULES MOTORISÉS

Traverses exploitées par la Société

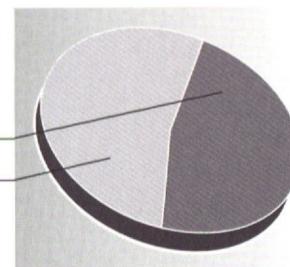
	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	399 676	412 992	412 685	487 256	413 953
Québec—Lévis	224 559	217 306	219 089	219 126	201 109
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	246 187	253 203	270 518	248 624	260 095
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	643 463	679 220	715 324	697 912	729 387
Matane—Baie-Comeau—Godbout	89 139	90 738	93 720	93 420	90 204
Sous-total	1 603 024	1 653 459	1 711 336	1 746 338	1 694 748

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998
Île aux Grues—Montmagny	15 608	15 747	16 640	16 607	16 272
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	72 293	77 385	75 604	68 222	73 185
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	3	1	9	6	---
Sous-total	87 904	93 133	92 253	84 835	89 457
Total	1 690 928	1 746 592	1 803 589	1 831 173	1 784 205

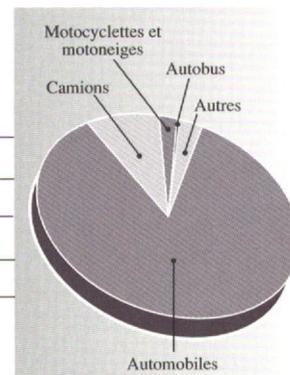
VÉHICULES PAYANTS / GRATUITS

	1997-1998	
		%
Véhicules payants	770 702	43,2
Véhicules gratuits	1 013 503	56,8
TOTAL	1 784 205	100,0



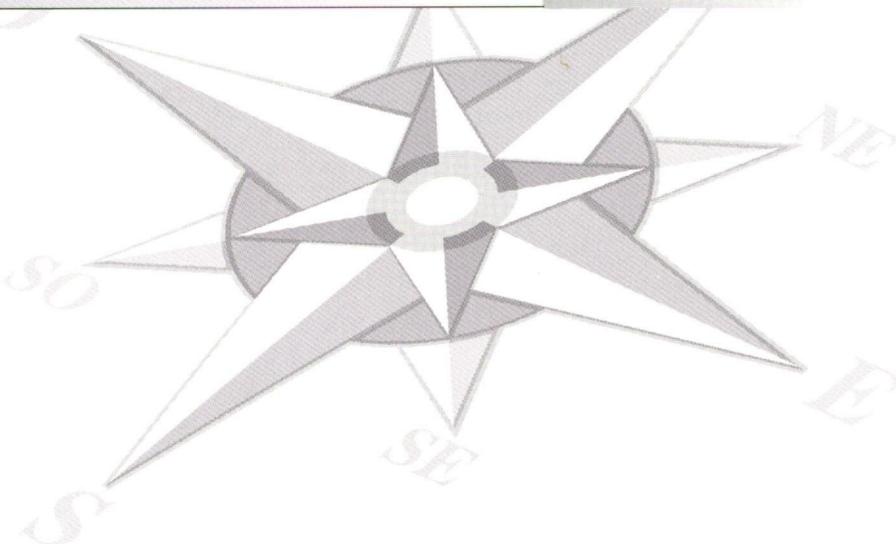
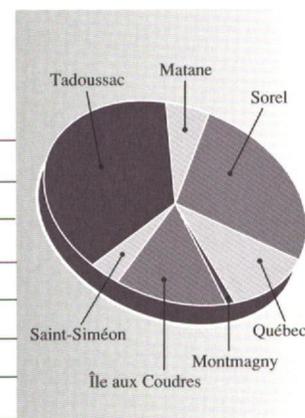
TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS

	1997-1998	
		%
Automobiles	1 498 968	84,0
Camions	198 584	11,1
Motocyclettes et motoneiges	36 902	2,1
Autobus	6 589	0,4
Autres	43 162	2,4
TOTAL	1 784 205	100,0



TOTAL DES VÉHICULES MOTORISÉS PAR TRAVERSE

	1997-1998	
		%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	413 953	23,2
Québec—Lévis	201 109	11,3
Île aux Grues—Montmagny	16 272	0,9
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	260 095	14,6
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	73 185	4,1
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	729 387	40,9
Matane—Baie-Comeau—Godbout	90 204	5,0
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	---	0



■ TABLEAU III — LES TRAVERSÉES EN 1997-1998

Traverses exploitées par la Société

	Prévues	Effectuées ¹	Annulées ²	Supplémentaires	% de réussite ³	Distance parcourue (en km approx.)
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	18 328	18 103	253	28	98,6	29 000
Québec—Lévis	23 503	23 164	378	39	98,4	23 000
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	9 684	9 865	9	190	99,9	37 000
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	32 412	32 623	409	620	98,7	52 000
Matane—Baie-Comeau—Godbout	1 496	1 622	21	147	98,6	94 000
Sous-total	85 423	85 377	1 070	1 024	98,7	235 000

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	1 056	1 074	8	26	99,2	8 000
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	1 736	1 717	19	0	98,9	44 000
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	844	718	128	2	84,8	10 000
Sous-total	3 636	3 509	155	28	95,7	62 000
TOTAL	89 059	88 886	1 225	1 052	98,6	297 000

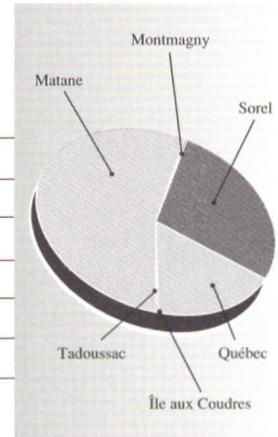
¹ Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.

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

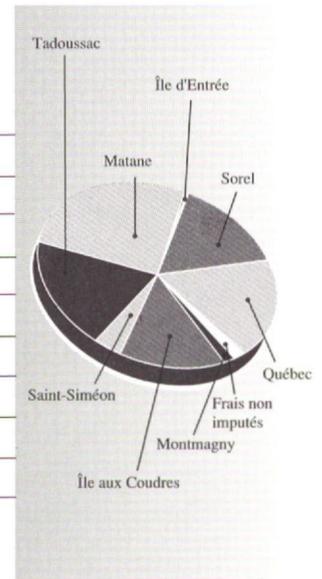
³ Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

■ TABLEAU IV — LES FINANCES
RÉSULTATS FINANCIERS PAR TRAVERSE

Revenus	1997-1998	
	\$	%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	2 648 491	23,9
Québec—Lévis	2 035 567	18,3
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	17 821	0,2
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	51 302	0,4
Matane—Baie-Comeau—Godbout	6 328 810	57,1
Île aux Grues—Montmagny	6 000	0,1
	11 087 991	100,0



Dépenses	1997-1998	
	\$	%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	5 018 505	12,3
Québec—Lévis	7 558 426	18,5
Île aux Grues—Montmagny ⁽¹⁾	821 137	2,0
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	5 675 438	13,9
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon ⁽¹⁾	1 167 689	2,9
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	8 602 233	21,0
Matane—Baie-Comeau—Godbout	9 254 721	22,6
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules ⁽¹⁾	128 091	0,3
Frais non imputés	2 642 643	6,5
	40 868 883 (2)	100,0

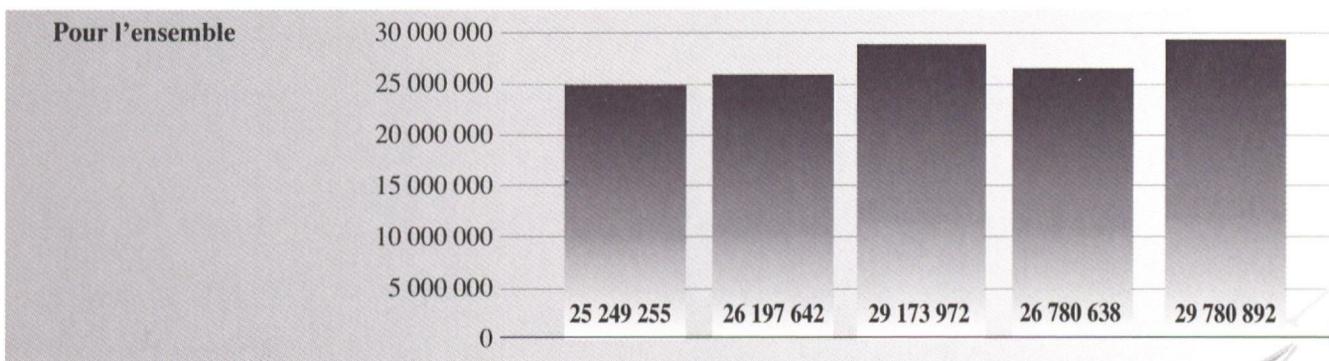


(1) En vertu d'ententes de services avec trois transporteurs maritimes, les revenus 1997-1998 provenant des services de traversiers entre île aux Grues—Montmagny (2 496 \$), Rivière-du-Loup—Saint-Siméon (4 349 965 \$) et île d'Entrée—Cap-aux-Meules (14 822 \$) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.

(2) La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations au montant de 6 427 292 \$ a été déduite des dépenses.

PERTE AVANT PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE AU FONCTIONNEMENT

	1993-1994	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998 ⁽¹⁾
	\$	\$	\$	\$	\$
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	2 821 894	3 067 944	3 500 718	2 567 858	2 370 014
Québec—Lévis	5 774 408	4 948 582	6 356 263	5 601 979	5 522 859
Île aux Grues—Montmagny	649 444	741 380	533 747	652 174	815 137
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	5 298 858	5 628 389	6 118 642	5 376 397	5 657 617
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	1 386 259	1 151 066	1 385 320	1 373 460	1 167 689
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	6 298 412	7 732 041	5 531 969	6 766 227	8 550 931
Matane—Baie-Comeau—Godbout	2 920 695	2 824 795	5 628 954	4 320 347	2 925 911
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	99 285	103 445	118 359	122 196	128 091
Frais non imputés ⁽²⁾					2 642 643



(1) La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations au montant de 6 427 292 \$ a été déduite des dépenses.

(2) Les frais non imputés représentent les coûts du *N.M. Félix-Antoine-Savard*.

■ TABLEAU V — POURCENTAGE D'AUTOFINANCEMENT⁽¹⁾

	1996-1997	1997-1998
	%	%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	53,4	52,8
Québec—Lévis	25,7	26,9
Île aux Grues—Montmagny ⁽²⁾	1,2	1,0
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	0,3	0,3
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon ⁽²⁾	73,4	78,8
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	0,7	0,6
Matane—Baie-Comeau—Godbout	57,1	68,4
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules ⁽²⁾	10,3	10,4
Pour l'ensemble	35,1	34,2

(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

■ 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.

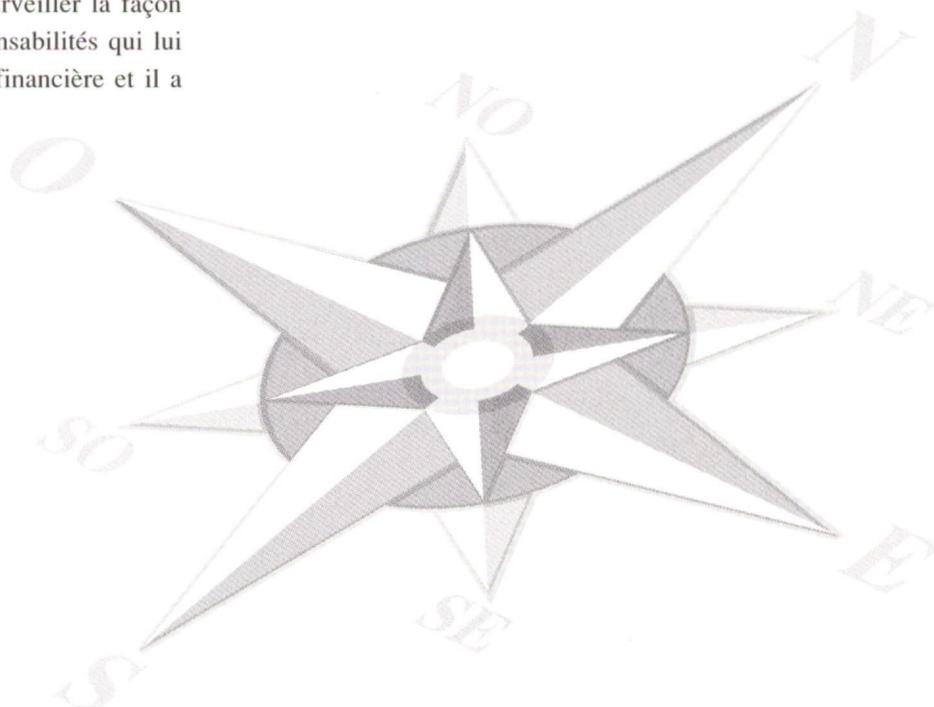
Le Conseil d'administration doit surveiller la façon dont la direction s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et il a approuvé les états financiers.

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.

Liguori Hinse, ing.

Président-directeur général

Québec, le 8 juin 1998



Société des traversiers du Québec
États financiers de l'exercice terminé le 31 mars 1998

■ RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au Ministre des Finances

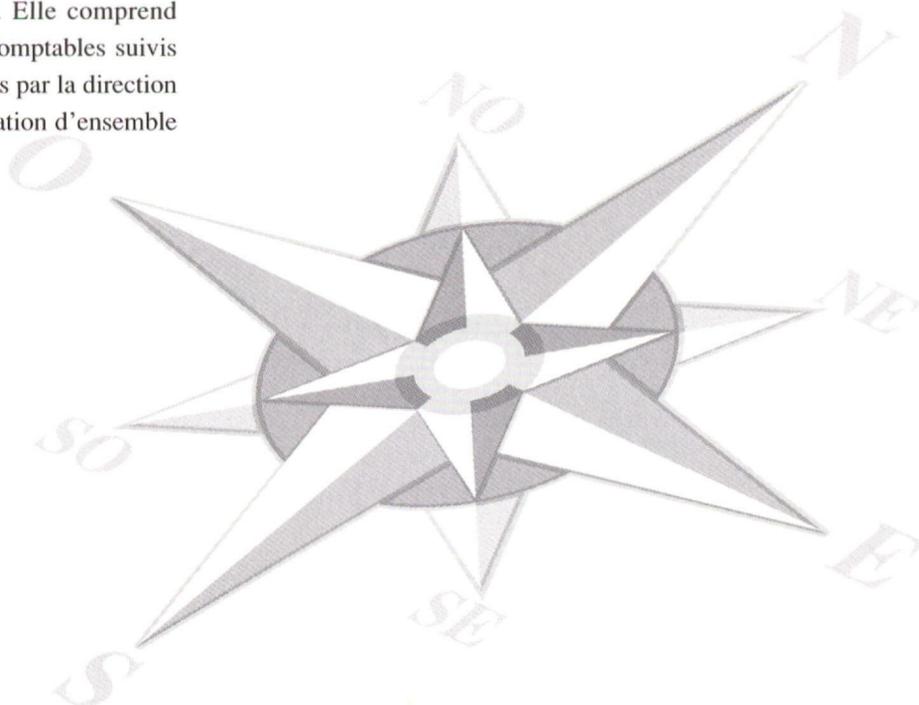
J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 1998 ainsi que l'état des résultats et du déficit et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité 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 1998 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, FCA

Québec, le 8 juin 1998



Société des traversiers du Québec

■ RÉSULTATS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1998

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
DÉPENSES		
Frais d'exploitation (note 3)	28 908 798 \$	29 278 533 \$
Frais d'administration (note 4)	2 930 736	2 887 529
Amortissement des immobilisations	10 332 641	5 414 252
Frais financiers	<u>5 124 000</u>	<u>2 533 866</u>
	<u>47 296 175</u>	<u>40 114 180</u>
REVENUS		
Transport des véhicules	6 123 396	6 097 505
Transport des passagers	4 645 287	4 273 402
Autres (note 5)	<u>319 308</u>	<u>331 030</u>
	<u>11 087 991</u>	<u>10 701 937</u>
PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES	36 208 184	29 412 243
PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES (note 6)	<u>34 575 025</u>	<u>28 540 580</u>
PERTE NETTE	1 633 159	871 663
DÉFICIT AU DÉBUT	<u>6 752 068</u>	<u>5 880 405</u>
DÉFICIT À LA FIN	<u>8 385 227 \$</u>	<u>6 752 068 \$</u>

Société des traversiers du Québec

■ BILAN AU 31 MARS 1998

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	1 497 734 \$	2 538 451 \$
Dépôt à terme	1 100 000	-
Débiteurs (note 7)	744 451	851 943
Participation gouvernementale recouvrable (note 8)	<u>1 142 515</u>	<u>332 967</u>
	4 484 700	3 723 361
Participation gouvernementale recouvrable (note 8)	6 223 508	1 441 266
Placement - au coût (note 9)	27 500	27 500
Immobilisations (note 10)	<u>96 406 284</u>	<u>91 482 467</u>
	<u>107 141 992 \$</u>	<u>96 674 594 \$</u>
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	4 111 418 \$	4 014 061 \$
Versements sur la dette à long terme (note 11)	<u>3 893 464</u>	<u>2 461 790</u>
	8 004 882	6 475 851
Dette à long terme (note 11)	98 660 430	89 311 485
Participations gouvernementales reportées (note 12)	<u>7 361 907</u>	6 139 326
	<u>114 027 219</u>	<u>101 926 662</u>
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE (DÉFICITAIRE)		
Capital-actions (note 13)	1 500 000	1 500 000
Déficit	(8 385 227)	(6 752 068)
	<u>(6 885 227)</u>	<u>(5 252 068)</u>
	<u>107 141 992 \$</u>	<u>96 674 594 \$</u>
ENGAGEMENTS (note 14)		
POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION		
<u>Liguori Hinse</u>		
<u>Yvan Desgagnés</u>		

Société des traversiers du Québec

■ ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'EXERCICE
TERMINÉ LE 31 MARS 1998

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Perte nette	(1 633 159)\$	(871 663)\$
Éléments sans incidence sur les liquidités :		
Amortissement des immobilisations	10 332 641	5 414 252
Augmentation de la participation gouvernementale recouvrable	(4 782 242)	(1 441 266)
Virement de participations gouvernementales reportées	(835 502)	(857 372)
Perte sur aliénations d'immobilisations	46 733	12 483
	<u>3 128 471</u>	<u>2 256 434</u>
Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation	<u>(604 699)</u>	<u>(536 244)</u>
Liquidités provenant des activités d'exploitation	<u>2 523 772</u>	<u>1 720 190</u>
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Dette à long terme	14 179 531	42 225 581
Participation gouvernementale aux immobilisations	2 058 083	206 003
Remboursement de la dette à long terme	<u>(3 398 912)</u>	<u>(1 730 693)</u>
Liquidités provenant des activités de financement	<u>12 838 702</u>	<u>40 700 891</u>
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations	(15 303 775)	(42 547 371)
Produit d'aliénations d'immobilisations	584	997
Liquidités utilisées pour les activités d'investissement	<u>(15 303 191)</u>	<u>(42 546 374)</u>
AUGMENTATION (DIMINUTION) DES LIQUIDITÉS	59 283	(125 293)
LIQUIDITÉS AU DÉBUT	<u>2 538 451</u>	<u>2 663 744</u>
LIQUIDITÉS À LA FIN	<u>2 597 734</u> \$	<u>2 538 451</u> \$

Les liquidités de la Société comprennent l'encaisse et le dépôt à terme.

Société des traversiers du Québec

■ NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 1998

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 :

	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	—

Participation gouvernementale recouvrable

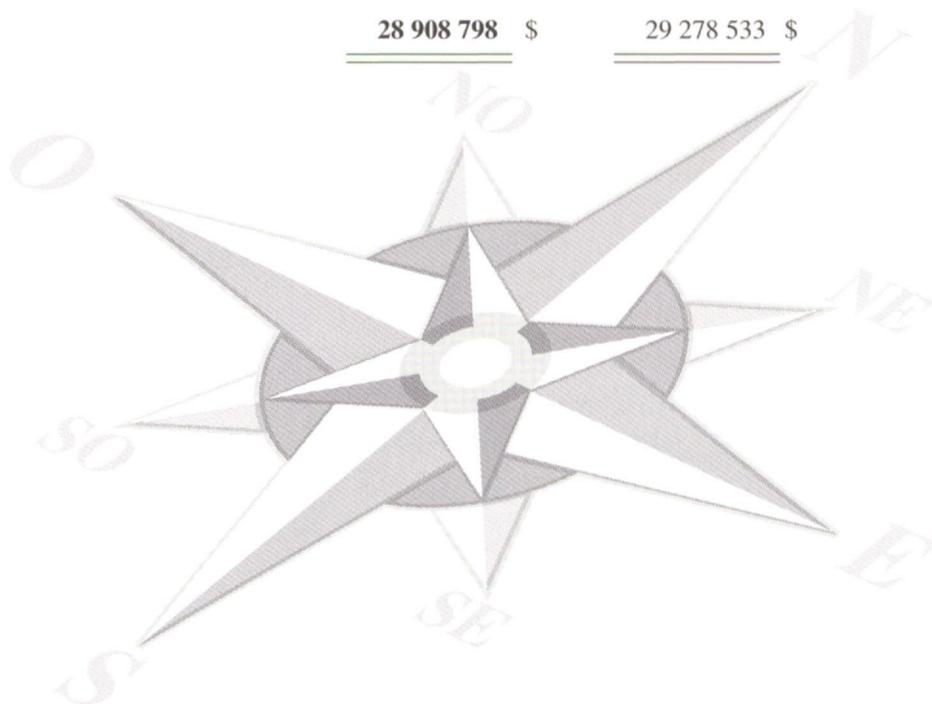
La participation gouvernementale recouvrable correspond à l'écart entre, d'une part, la somme des dépenses d'intérêt encourues sur des emprunts du Fonds de financement afférents à l'acquisition d'immobilisations et de l'amortissement accumulé sur ces immobilisations et, d'autre part, les subventions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

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Traitements et avantages sociaux	15 995 980 \$	15 844 984 \$
Contrats d'opération	1 544 208	1 724 319
Carburant	2 690 519	2 890 716
Entretien et réparation - navires	3 583 141	3 536 516
Entretien et réparation - quais	991 776	1 319 543
Entretien et réparation - bâtiments	486 276	399 356
Taxes foncières et scolaires	669 068	668 529
Assurances	1 236 965	1 270 626
Autres	1 720 018	1 623 944
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	<u>(9 153)</u>	<u>-</u>
	<u>28 908 798 \$</u>	<u>29 278 533 \$</u>

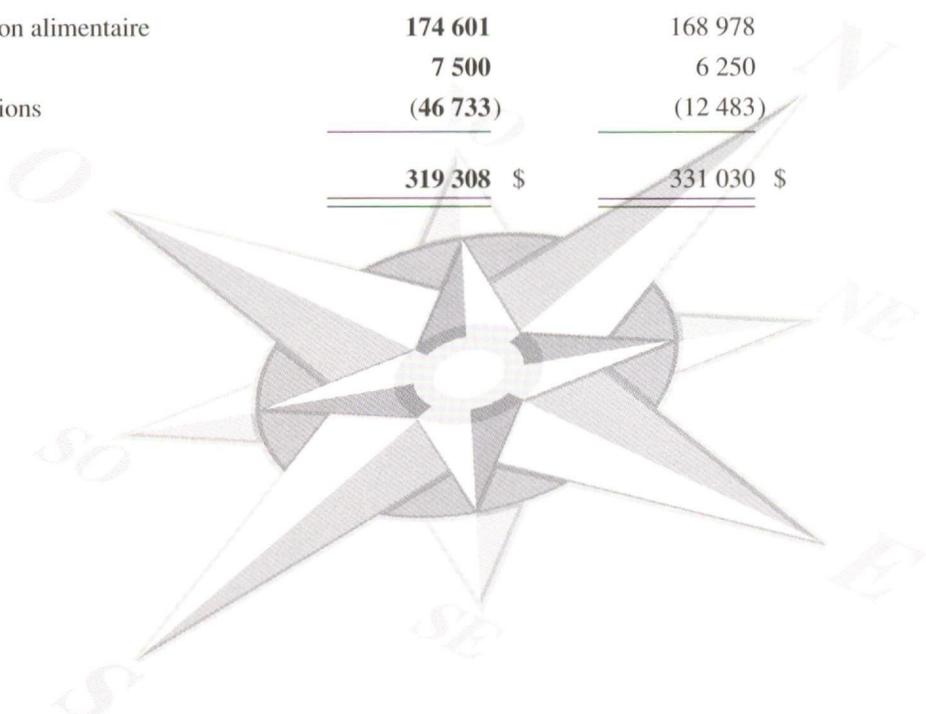


4. FRAIS D'ADMINISTRATION

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Traitements et avantages sociaux	2 200 689 \$	2 267 658 \$
Formation du personnel	121 780	116 378
Papeterie et impression	48 146	46 063
Honoraires professionnels	206 532	144 850
Autres	<u>353 589</u>	<u>312 580</u>
	<u>2 930 736</u> \$	<u>2 887 529</u> \$

5. AUTRES REVENUS

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Intérêts sur dépôts bancaires	51 003 \$	58 821 \$
Intérêts sur l'ajustement de la Commission de la santé et de la sécurité du travail	14 713	20 228
Dividendes	19 800	19 800
Stationnement et divers	98 424	69 436
Machines distributrices et concession alimentaire	174 601	168 978
Location de navires	7 500	6 250
Perte sur aliénations d'immobilisations	<u>(46 733)</u>	<u>(12 483)</u>
	<u>319 308</u> \$	<u>331 030</u> \$

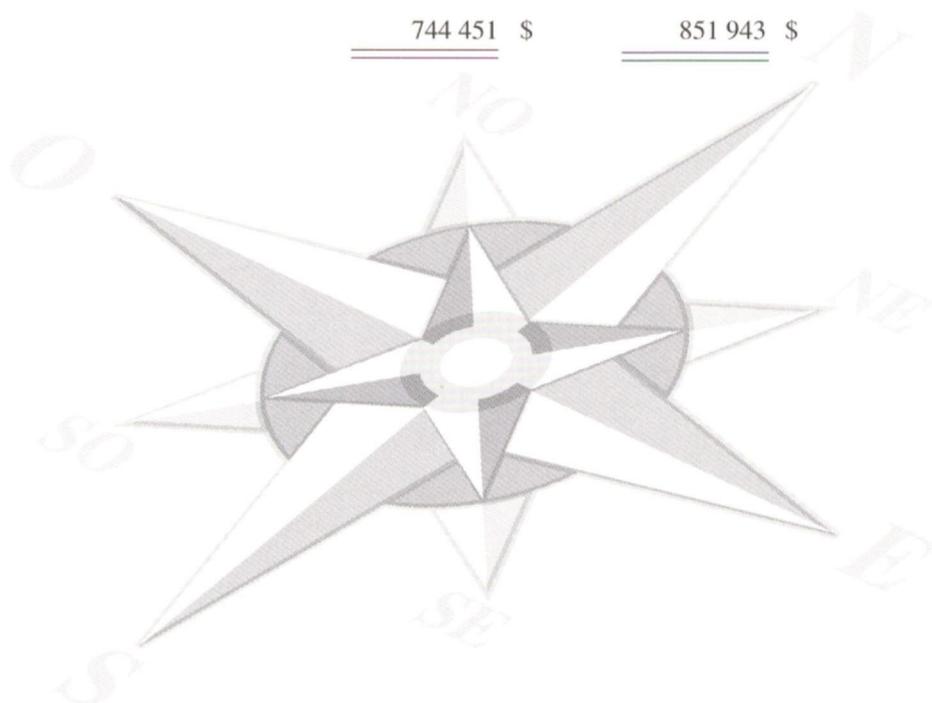


6. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Subventions du gouvernement du Québec	33 739 523 \$	27 683 208 \$
Virement de participations gouvernementales reportées (note 12)	<u>835 502</u>	<u>857 372</u>
	<u><u>34 575 025</u></u> \$	<u><u>28 540 580</u></u> \$

7. DÉBITEURS

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Secteur du transport	310 786 \$	220 840 \$
Secteur gouvernemental	18 477	120 231
Subvention à recevoir du ministère des Transports	200 000	196 338
Réclamations d'accident à recevoir	150 000	284 906
Autres	<u>65 188</u>	<u>29 628</u>
	<u><u>744 451</u></u> \$	<u><u>851 943</u></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 :

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Solde au début	1 774 233 \$	-
Amortissement des immobilisations	6 552 521	1 708 302
Intérêts encourus sur les emprunts	<u>3 751 377</u>	<u>988 875</u>
	12 078 131	2 697 177
Participations gouvernementales reçues	<u>(4 712 108)</u>	<u>(922 944)</u>
Solde à la fin	<u><u>7 366 023</u></u> \$	<u><u>1 774 233</u></u> \$

Ce solde se rapporte aux éléments suivants du bilan :

Emprunts du Fonds de financement (note 11)	65 056 037 \$	28 896 316 \$
Coût non amorti des immobilisations financées à long terme (note 10)	<u>(58 832 529)</u>	<u>(27 455 050)</u>
	6 223 508	1 441 266
Intérêts courus sur ces emprunts	<u>1 142 515</u>	<u>332 967</u>
	<u><u>7 366 023</u></u> \$	<u><u>1 774 233</u></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

	1998				1997	
	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	27 911 429
Bâtiments	—	2 442 767	2 861 867	423 234	5 727 868	4 914 992
Navires*	66 160 640	—	33 874 738	902 671	100 938 049	86 762 282
Navires loués en vertu de contrats de location- acquisition	—	—	—	25 957 545	25 957 545	25 957 545
Ameublement et équipement	—	—	7 087	1 248 307	1 255 394	1 057 059
Matériel roulant	—	—	—	91 346	91 346	91 346
Améliorations locatives	—	—	215 930	637 793	853 723	853 723
	<u>67 093 352</u>	<u>25 551 410</u>	<u>40 818 868</u>	<u>29 353 663</u>	<u>162 817 293</u>	<u>147 630 315</u>
AMORTISSEMENT CUMULÉ						
Quais	68 788	5 227 616	2 710 687	46 235	8 053 326	7 008 163
Bâtiments	—	1 000 338	1 464 250	323 695	2 788 283	2 468 011
Navires	8 192 035	—	30 369 104	851 743	39 412 882	32 278 199
Navires loués en vertu de contrats de location- acquisition	—	—	—	14 731 923	14 731 923	13 030 302
Ameublement et équipement	—	—	6 982	715 079	722 061	708 517
Matériel roulant	—	—	—	62 868	62 868	50 664
Améliorations locatives	—	—	151 144	488 522	639 666	603 992
	<u>8 260 823</u>	<u>6 227 954</u>	<u>34 702 167</u>	<u>17 220 065</u>	<u>66 411 009</u>	<u>56 147 848</u>
VALEUR NETTE	<u>58 832 529</u>	<u>19 323 456</u>	<u>6 116 701</u>	<u>12 133 598</u>	<u>96 406 284</u>	<u>91 482 467</u>

* Les intérêts capitalisés au cours de l'exercice pour la construction ou la rénovation de navires totalisent 562 092 \$ (1997 : 612 454 \$).

11. DETTE À LONG TERME

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Dû au gouvernement du Québec payable sur demande, sans intérêt et selon des modalités qui seront convenues entre le ministre des Finances et la Société en vertu d'une entente 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	—	23 750 469
Emprunts du Fonds de financement, 8,49 %, remboursables par des versements semestriels de 1 766 415 \$ échéant en juin 2011	28 063 159	28 896 316
Emprunt du Fonds de financement, 6,96 %, remboursable par des versements semestriels de 1 725 967 \$ échéant en janvier 2018	36 992 878	—
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, à des taux de 10,6 % et 10,8 %, échéant jusqu'en 2001	<u>11 946 447</u>	<u>13 575 080</u>
	102 553 894	91 773 275
Versements échéant en deçà d'un an	<u>3 893 464</u>	<u>2 461 790</u>
	98 660 430 \$	89 311 485 \$

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

1999	2 081 257 \$
2000	2 245 853
2001	2 423 592
2002	2 615 532
2003	2 822 819

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

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

Total des paiements minimums exigibles	15 096 721
Montant représentant les intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	<u>3 150 274</u>
	11 946 447 \$

12. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES REPORTÉES

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations :

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
a) Gouvernement du Québec		
Solde au début	5 910 279 \$	6 533 800 \$
Participation de l'exercice	2 058 083	206 003
	7 968 362	6 739 803
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(809 360)	(829 524)
Solde à la fin	<u>7 159 002</u>	<u>5 910 279</u>
b) Gouvernement du Canada		
Solde au début	229 047	256 895
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(26 142)	(27 848)
Solde à la fin	<u>202 905</u>	<u>229 047</u>
	<u>7 361 907 \$</u>	<u>6 139 326 \$</u>

Ce solde se rapporte aux éléments suivants:

Terrains	63 794 \$	63 794 \$
Quais	1 084 765	1 141 857
Bâtiments	1 397 617	733 683
Navires	3 505 634	4 124 278
Ameublement et équipement	105	132
Améliorations locatives	64 786	75 582
	<u>6 116 701</u>	<u>6 139 326</u>
Solde non dépensé de la subvention à l'acquisition d'immobilisations	<u>1 245 206</u>	<u>—</u>
	<u>7 361 907 \$</u>	<u>6 139 326 \$</u>

13. CAPITAL-ACTIONS

	<u>1998</u>	<u>1997</u>
Autorisé :		
100 000 actions d'une valeur nominale de 100 \$ chacune		
Émis et payé :		
15 000 actions	<u>1 500 000 \$</u>	<u>1 500 000 \$</u>

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 1998, la dépense de loyer pour les locaux de la gare s'élève à 44 936 \$ et la rémunération versée aux transporteurs totalise 1 544 208 \$.

Au 31 mars 1998 les engagements de la Société s'établissent comme suit :

	<u>Bail</u>	<u>Ententes de services*</u>
1999	45 000 \$	1 729 533 \$
2000	45 000	1 322 000
2001	45 000	1 200 000
2002	45 000	—
2003 et subséquemment	112 500	—
	<u>292 500 \$</u>	<u>4 251 533 \$</u>

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

- Le 11 février 1998 le gouvernement du Québec a autorisé le versement d'une subvention de 1 300 000 \$ à la Société pour qu'elle procède à la construction d'une gare maritime au terminal routier de Baie-Comeau. La Société du port ferroviaire de Baie-Comeau/Hauterive sera locataire dans le nouveau bâtiment et assumera le coût des aménagements nécessaires à son logement, soit 180 000 \$. Un contrat de 1 486 564 \$ a été signé le 13 mai 1998 pour la construction de la gare et des honoraires professionnels de 57 132 \$ ont été capitalisés au 31 mars 1998.

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 397 824 \$ (1997 : 421 205 \$). Les obligations de la Société envers ce régime gouvernemental se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

— Autres régimes

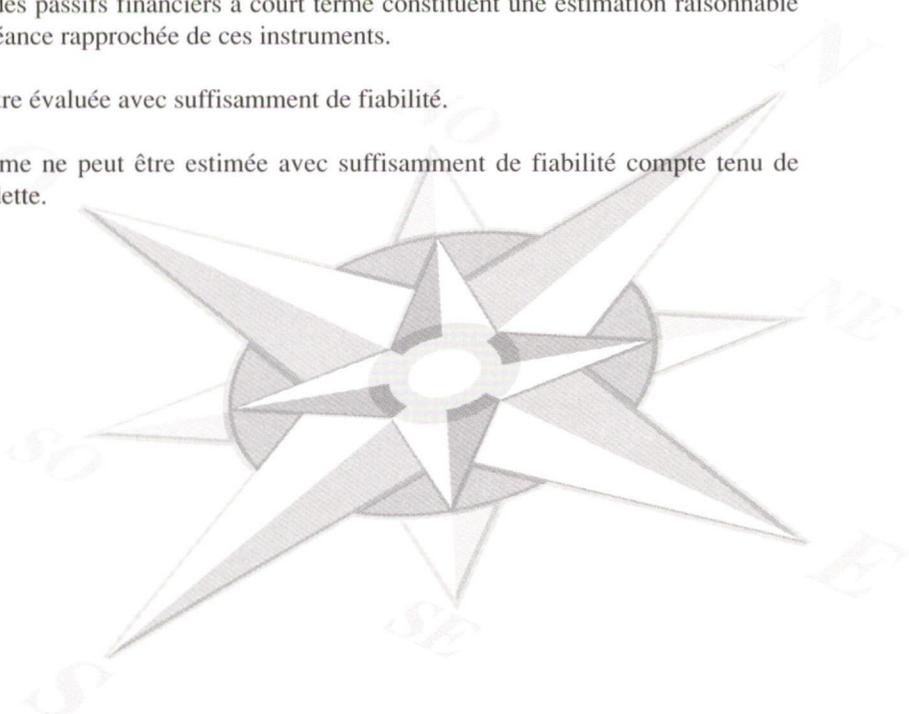
Les autres employés participent à deux régimes de retraite interentreprises et la responsabilité de la Société se limite aux cotisations pour services courants à titre d'employeur. Les cotisations de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 220 395 \$ (1997 : 220 664 \$).

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 dettes à long terme ne peut être estimée avec suffisamment de fiabilité compte tenu de l'absence de marché pour ce type de dette.





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

ISBN 2-551-19006-1

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 128 363

2,00 \$