
Société des traversiers du Québec

**Rapport
d'activités
2000-2001**

Québec 

Cette publication a été rédigée par
la Société des traversiers du Québec

Siège social :

Société des traversiers du Québec
109, rue Dalhousie
Québec (Québec) G1K 9A1
Téléphone : (418) 643-2019
Télécopieur : (418) 643-7308
Courriel : stq@traversiers.gouv.qc.ca
Site Web : <http://www.traversiers.gouv.qc.ca>

La forme masculine utilisée dans cette publication désigne aussi bien les femmes que les hommes. Elle n'est utilisée que dans le but d'alléger la présentation du texte et d'en faciliter la compréhension.

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec, 2001
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN : 2-551-2140-1
© Gouvernement du Québec

*Monsieur Jean-Pierre Charbonneau
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
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 2001.

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

*Le ministre délégué aux Transports
et à la Politique maritime,*

Jacques Baril

Québec, juin 2001

*Monsieur Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports
et à la Politique maritime
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 2001.*

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

Le président-directeur général,

André D'Astous

Québec, juin 2001

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES	
Message du président-directeur général	9
Partie I - La Société des traversiers du Québec	11
1. Présentation générale	11
1.1 Mission, valeurs et orientations	11
1.2 Conseil d'administration	11
1.3 Direction	12
1.4 Organigramme au 31 mars 2001	13
1.5 Le réseau	14
2. Orientations et principales réalisations	15
2.1 Orientation 1 : Assurer des services de qualité	15
➤ Service à la clientèle	15
2.2 Orientation 2 : 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	18
➤ Ressources humaines	18
➤ Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française	20
2.3 Orientation 3 : 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	21
➤ Système de gestion de la sécurité	21
➤ Exploitation	21
2.4 Orientation 4 : Contribuer à l'essor touristique et social des régions	24
➤ Comités consultatifs	24
➤ Publicité et communication	24
➤ Achalandage total	27
2.5 Orientation 5 : Gérer ses activités et ses ressources en favorisant l'esprit d'innovation, le partenariat et l'efficience	28
➤ Information de gouverne	28
➤ Indicateurs de gestion	29
➤ Administration et finances	30
➤ Taux d'autofinancement	33

Table des matières

Partie II - Revue statistique	35
Section I - Passagers transportés	35
Section II - Bicyclettes transportées	35
Section III - Véhicules transportés convertis en unités équivalentes automobiles (UEA)	36
Section IV - Les traversées en 2000-2001	39
Partie III - États financiers	41
Rapport de la direction	41
Rapport du vérificateur	42
Résultats et déficit de l'exercice terminé le 31 mars 2001	43
Bilan au 31 mars 2001	44
Flux de trésorerie de l'exercice terminé le 31 mars 2001	45
Notes complémentaires	46
Annexe 1 : Code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration	55

MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le rapport d'activités 2000-2001 de la Société des traversiers du Québec est caractérisé par la croissance de ses actifs et par une continuité dans l'attention accordée à l'amélioration des services à la clientèle et à la gestion de la sécurité.

Les résultats du sondage annuel sur la satisfaction de la clientèle reflètent d'ailleurs bien les efforts déployés par la Société depuis quelques années. En effet, l'exercice 2000-2001 démontre une hausse généralisée de la satisfaction de la clientèle, qui est passée de 80,2 % à 84,4 %, que ce soit au regard de son personnel, des services de traversiers, des gares ou des navires. La Société a également poursuivi ses rencontres avec les comités consultatifs régionaux, forums privilégiés qui permettent de recueillir les commentaires et les attentes du milieu.

La Société continue également son investissement au chapitre de la gestion de la sécurité. En effet, un nouveau système d'évacuation du navire a été aménagé sur le *N.M. Alphonse-Desjardins*. Par ailleurs, l'équipement de combat d'incendie a été remplacé à bord des navires de la traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine. De plus, la Société a poursuivi l'implantation du système de gestion de la sécurité, communément appelé SGS, afin d'obtenir son accréditation au code ISM (International Safety Management). Ce système couvre tous les processus de contrôle de la sécurité et de la prévention des risques de pollution à bord des navires et aux traverses qu'elle exploite.

La fiabilité des services offerts par la Société est à souligner, puisque 98,8 % des 100 255 traversées prévues au cours de l'exercice ont été effectuées. Ce pourcentage tient compte des traversées annulées en raison des conditions climatiques.

Au cours du présent exercice, la Société a vu son parc d'infrastructures terrestres s'accroître. En vertu d'une entente signée le 30 mars 2001, le gouvernement du Québec a transféré à la Société des traversiers du Québec la propriété des dix quais reçus du gouvernement du Canada où la Société exploite des services de traversiers. En juin 2000, la Société avait déjà obtenu le mandat d'assurer l'entretien de ces quais. De plus, une somme de 36,3 millions de dollars, réservée exclusivement pour l'exploitation, l'entretien et la réfection de ces dix terminaux, pour les 25 prochaines années, a également été transférée à la Société. L'ajout de ce mandat a nécessité l'embauche de personnel additionnel à la Direction des services de génie.

Sur le plan financier, la Société est parvenue à limiter à 1 % la hausse de ses dépenses. Toutefois, les revenus ont connu une faible augmentation, soit 0,5 %, puisque les revenus engendrés par la hausse de la tarification ont été annulés par la baisse d'achalandage. À cet égard, la Société a transporté 5 442 168 passagers, plus de 2 497 037 unités équivalentes automobiles (UEA) et 91 512 bicyclettes. Ces statistiques d'achalandage se comparent à celles des années 1997-1998 et 1998-1999.

En décembre 2000, la Société a fait l'acquisition d'un système informatisé de gestion des ressources humaines qui permettra d'améliorer la cohérence et l'intégrité des données corporatives en matière de gestion des ressources humaines.

Depuis le printemps 2001, la Société des traversiers du Québec est assujettie au chapitre II de la nouvelle *Loi sur l'administration publique*. Cette loi vise à s'assurer que les citoyens reçoivent des services publics de haute qualité, à meilleur coût. Pour l'exercice 2000-2001, des efforts ont été consentis dans la rédaction du plan stratégique couvrant la période 2001-2004. Le plan comporte des orientations et des objectifs mesurables qui feront l'objet d'une publication dans le rapport annuel d'activités. De plus, une *Déclaration de services aux citoyens* est en voie de publication; elle permettra à la clientèle de connaître les engagements de la Société en ce qui a trait à la qualité et à l'amélioration des services.

La direction de la Société est fière des résultats de l'exercice qui vient de se terminer. C'est grâce à la contribution de chaque employé qu'une telle réussite a été rendue possible.

Le président-directeur général,

ANDRÉ D'ASTOUS

Partie I — LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1.1 Mission, valeurs et orientations

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'assurer des services de traversiers sécuritaires et fiables permettant le transport des personnes, des véhicules et des marchandises, contribuant ainsi à l'essor social, économique et touristique du Québec.

Les valeurs véhiculées dans l'entreprise sont les suivantes :

- 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 des services de qualité;
- 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;
- 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;
- contribuer à l'essor touristique et social des régions;
- gérer ses activités et ses ressources en favorisant l'esprit d'innovation, le partenariat et l'efficacité.

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.

1.2 Conseil d'administration

André D'Astous

Président-directeur général
Société des traversiers du Québec

Yvan Desgagnés

Homme d'affaires
Saint-Irénée

Nicole L. Bergeron

Directrice générale
Fondation Hôtel-Dieu de Sorel
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



Jean Beaulieu

Le conseil d'administration de la STQ : M. Alain Poirier, Mme Nicole L. Bergeron, M. André D'Astous, président-directeur général, Mme Louise Levasseur, M. Yvan Desgagnés, vice-président

LE COMITÉ DE DIRECTION:

Au cours de l'exercice 2000-2001, le conseil d'administration a tenu sept assemblées régulières et deux assemblées spéciales. Dans sa volonté d'être présente dans les régions et d'établir des relations avec les partenaires du milieu, la STQ a tenu une de ces assemblées à Saint-Joseph-de-la-Rive.

➤ CODE D'ÉTHIQUE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 11 décembre 1998, le conseil d'administration de la Société a adopté le « Code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration », conformément à l'article 3.0.1 de la *Loi sur le ministère du Conseil exécutif* (L.R.Q., c. N-30). Ce code d'éthique et de déontologie est reproduit en annexe I.

1.3 Direction

Président-directeur général
André D'Astous

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

Le comité de direction s'est réuni toutes les deux semaines au cours du présent exercice financier. En alternance, les directeurs de chacune des traverses ont été invités à participer aux réunions.



M. André D'Astous



M. Jacques Bernier



M. Patrice St-Amant



M^{me} Danielle Paradis



M. Jocelyn Fortier

LES DIRECTEURS DE TRAVERSE:



M. Daniel Mathieu,
traverse Sorel-
Saint-Ignace-de-Loyola



M. Jean Cantin,
traverse Québec-Lévis

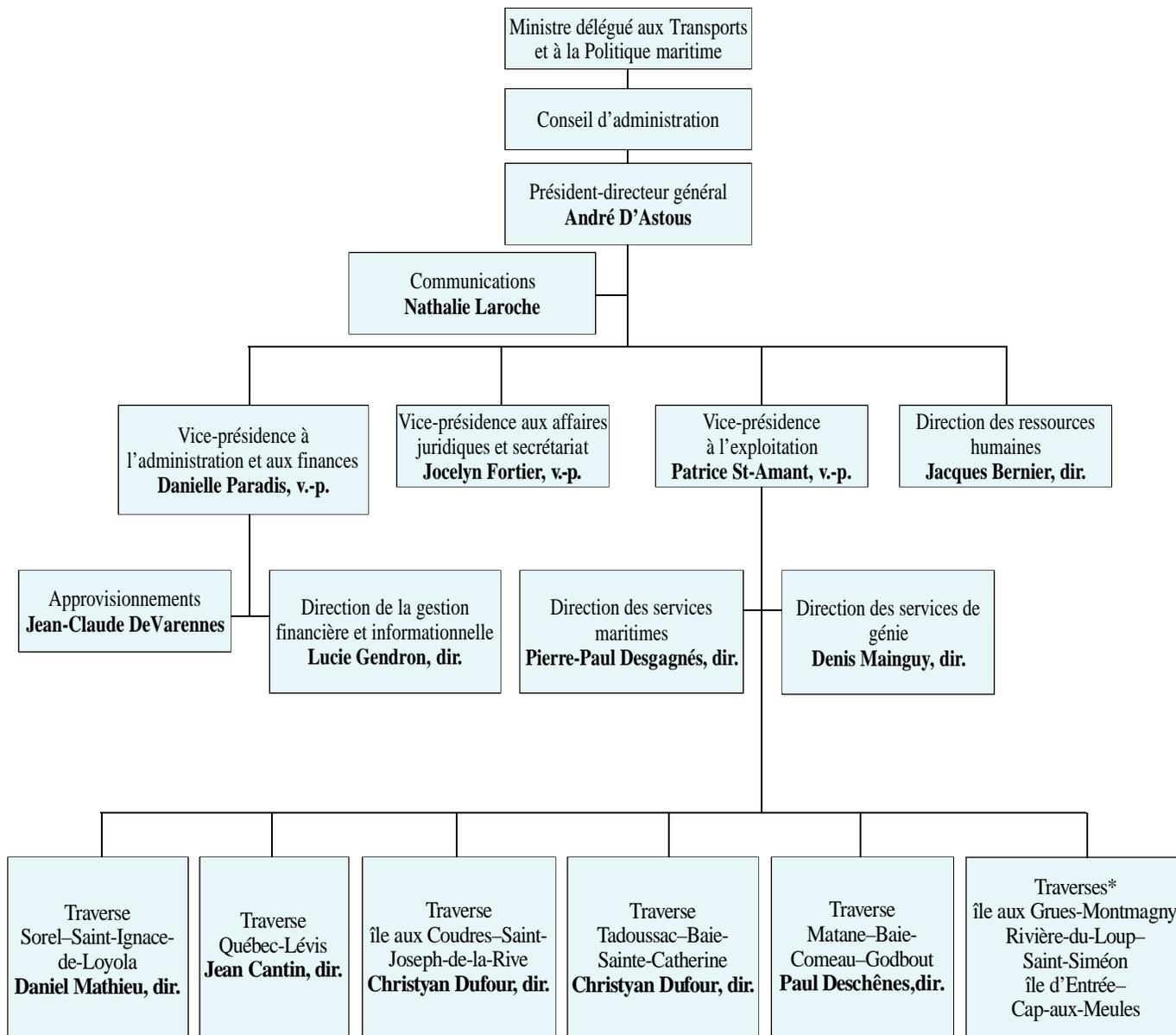


M. Christyan Dufour,
traverses île aux
Coudres-Saint-Joseph-de-
la-Rive et Tadoussac-
Baie-Sainte-Catherine



M. Paul Deschênes,
traverse Matane-
Baie-Comeau-Godbout

1.4 Organigramme au 31 mars 2001



* Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

1.5 Le 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		
7		
7		
8		



2. ORIENTATIONS ET PRINCIPALES RÉALISATIONS

2.1 Orientation 1 : Assurer des services de qualité

➤ Service à la clientèle

L'étude de marché des services de traversiers, menée en 1998 par l'Université du Québec à Montréal (UQAM), a permis à la Société de mieux connaître ses clients et d'obtenir leur évaluation concernant les services qu'elle offre.

Après une analyse approfondie des données issues de cette étude, la STQ a décidé de doter le service à la clientèle d'indicateurs de gestion propres à ce service afin de bien suivre leur évolution. Les indicateurs transmettent une information de premier plan sur la satisfaction des clients en ce qui concerne les cinq catégories suivantes :

- les services de traversiers,
- les gares,
- les navires,
- le personnel,
- la satisfaction du client en général en ce qui a trait aux services de la STQ.

À l'été 2000, un sondage a été mené pour une deuxième année auprès de 200 clients de chaque traverse. Les personnes qui ont répondu au questionnaire ont été choisies au hasard et à toute heure du jour. Cet échantillonnage devait rester proportionnel aux variables moyen de transport et sexe afin d'être fidèle au profil-client de chacune des traverses défini par l'étude de l'UQAM.

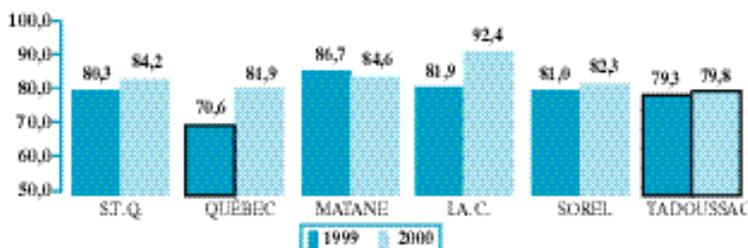
Pour chacune des catégories, divers points ont été mesurés. Les pourcentages représentés indiquent la répartition des clients qui se sont dits satisfaits ou **très satisfaits** de différents sujets sur lesquels ils ont été interrogés. La Société considère que 80 % et plus de ses clients doivent être satisfaits des services.

D'une année à l'autre, ces indicateurs permettent de prendre le pouls de la clientèle et aident les gestionnaires à suivre de près la qualité des services offerts. Déjà, ils ont permis d'adapter certains services de la STQ aux attentes des clients. De plus, les commentaires des clients ont également été notés et offrent des pistes d'amélioration.

Dans chaque catégorie, les éléments mesurés et le diagnostic de la situation actuelle par rapport à l'année dernière sont les suivants :

• LES SERVICES DE TRAVERSIERS :

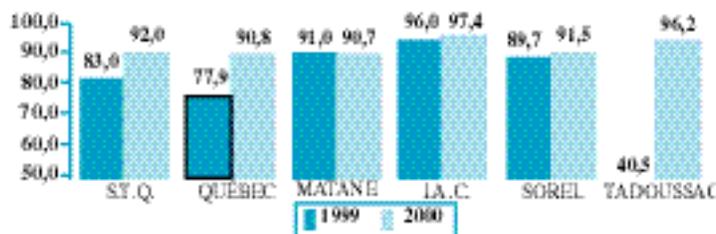
- la signalisation routière
- l'information en général
- la durée de l'attente
- le contrôle sur les aires de stationnement
- les directives d'embarquement
- le respect des horaires
- la fréquence des départs



Pour l'ensemble de la STQ, cette catégorie a connu une agumentation de près de 4 %. Cette hausse est principalement attribuable aux diverses améliorations apportées à la traverse Québec-Lévis. À la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, la durée de l'attente ainsi qu'un manque d'information générale sont source d'insatisfaction. Des efforts seront déployés pour améliorer ces résultats.

• **LES GARES :**

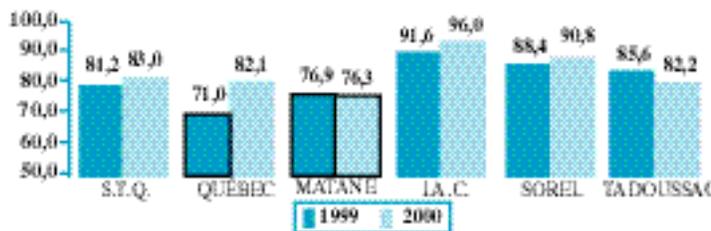
- le fonctionnement de la billetterie
- la propreté des lieux
- la propreté des sanitaires
- le fonctionnement des machines distributrices



Pour cette catégorie, l'ensemble de la STQ enregistre une hausse très appréciable de 9 %. Cette augmentation est largement attribuable à la construction des gares de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine. Une amélioration de l'entretien à la traverse Québec-Lévis, surtout fréquentée par des piétons, a été fructueuse augmentant de presque 13 % les résultats de cette traverse pour cette catégorie.

• **LES NAVIRES :**

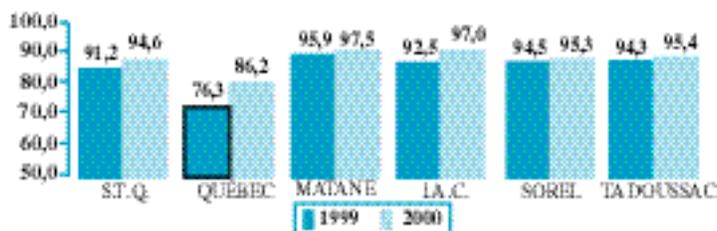
- le confort
- la propreté du traversier en général
- la propreté des sanitaires
- le fonctionnement des machines distributrices
- le fonctionnement de la billetterie à bord (Matane)



On peut noter une légère amélioration en ce qui concerne les navires. À la traverse Québec-Lévis, la meilleure tenue des lieux a été remarquée. Le manque de confort des sièges du *N.M. Camille-Marcoux* à la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout est une cause fréquente d'insatisfaction.

• **LE PERSONNEL :**

- l'accueil du personnel à terre
- la courtoisie du personnel à terre
- l'accueil du personnel à bord
- la courtoisie du personnel à bord

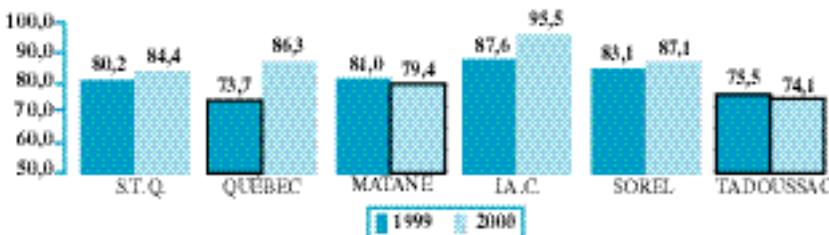


Ce graphique dénote une légère amélioration quant à la perception que les clients ont de notre personnel. À la traverse Québec-Lévis, une amélioration notable de près de 10 % est imputable à l'engagement des employés à accorder plus d'attention aux clients.

• SATISFACTION DU CLIENT EN GÉNÉRAL

Au regard de la satisfaction en général quant à nos services de traversiers, on remarque une amélioration certaine pour la traverse Québec-Lévis qui satisfait 86,3 % de la clientèle comparativement à 73,7 % l'année précédente.

Des efforts particuliers devront être déployés à deux traverses afin d'atteindre le seuil de 80 % considéré comme un minimum par la STQ pour l'appréciation de ses services de traversiers. À Matane, le confort des passagers est à améliorer et des moyens devront être mis en œuvre à Tadoussac pour réduire la durée de l'attente.



Ces indicateurs offrent donc, au fil des ans, des renseignements permettant de mieux comprendre l'importance et les besoins réels liés aux différents services de traversiers. Ils sont des outils de première ligne afin d'offrir des services de traversiers répondant aux attentes de notre clientèle.

2.2 Orientation 2 : 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

➤ Ressources humaines

• Effectif

Au cours de l'exercice 2000-2001, l'effectif total de la Société s'est maintenu à 386 employés (en équivalents temps complet), alors que les salaires et avantages sociaux ont atteint 19,3 millions de dollars, en hausse de 2,2 % par rapport à l'exercice précédent.

RÉPARTITION DE L'EFFECTIF DE LA SOCIÉTÉ (en équivalents temps complet)	
Sorel-Saint-Ignace-de-Loyola	55
Québec-Lévis	93
Île aux Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive	40
Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine	62
Matane-Baie-Comeau-Godbout	89
Atelier 85	21
Siège social	26
Total	386

• Formation

La formation du personnel demeure une priorité de la Société et une des activités principales de la direction des ressources humaines. La préparation du plan de développement des ressources humaines tient compte des attentes corporatives et nécessite une consultation annuelle des organisations syndicales et une revue des exigences réglementaires.

Au cours du dernier exercice, 2,0 % de la masse salariale, soit 378 000 \$, a été consacré au plan de développement des ressources humaines. Les diverses activités de formation représentent plus de 8 600 heures, soit une augmentation de 12 % par rapport à l'exercice précédent.

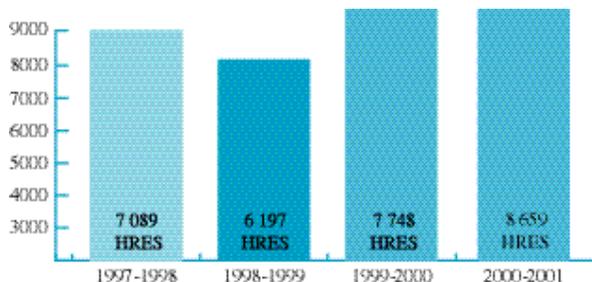
Près de 40 % des dépenses de formation ont porté sur des activités reliées à la sécurité, notamment les programmes relatifs aux mesures d'urgence en mer et au système de gestion de la sécurité.



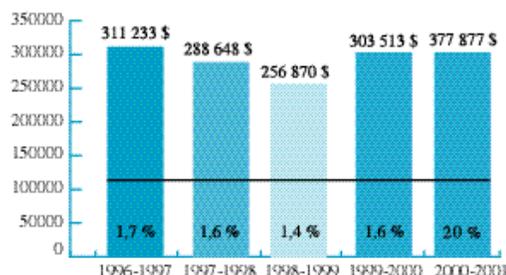
Exercice d'évacuation

Liliane Sanfâçon - STQ

HEURES DE FORMATION RÉALISÉES



SOMMES CONSACRÉES À LA FORMATION ET POURCENTAGE DE LA MASSE SALARIALE

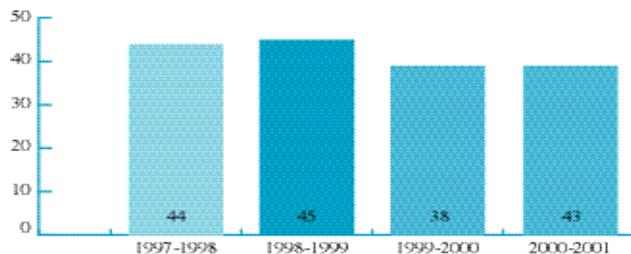


- **Santé et sécurité au travail**

Pendant l'exercice 2000-2001, le nombre d'accidents de travail avec perte de temps a augmenté de 14 % par rapport à l'année précédente, le taux de fréquence passant de 38 à 43. Le nombre d'accidents a cependant diminué aux traverses île aux Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive et Matane–Baie-Comeau–Godbout.

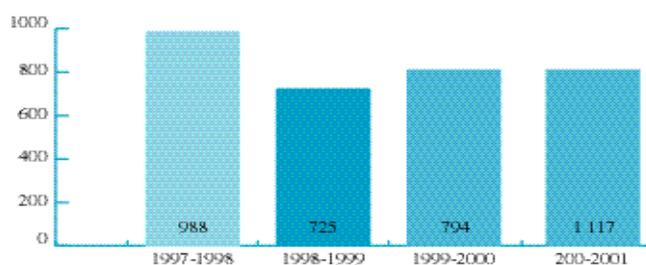
Durant la même période, le nombre de jours perdus par suite d'accidents de travail a connu une augmentation de 40 % par rapport au précédent exercice, le taux de gravité s'établissant à 1117. Cette augmentation s'explique d'une part, par une augmentation importante des absences de longue durée et, d'autre part, par la répercussion de certains accidents survenus au cours de l'année précédente, mais dont les absences se sont poursuivies en 2000-2001.

TAUX DE FRÉQUENCE*



* Le taux de fréquence mesure le nombre d'accidents de travail qui surviennent par million d'heures travaillées

TAUX DE GRAVITÉ*



* Le taux de gravité mesure le nombre moyen de jours perdus par suite d'accidents de travail par million d'heures travaillées

- **Satisfaction de la clientèle envers les employés**

Les sondages effectués au cours du dernier exercice confirment les résultats constatés depuis 1998, à savoir que le personnel de la Société demeure le principal facteur de satisfaction de notre clientèle. Alors que 84,4 % de la clientèle se dit satisfaite des services en général, 94,6 % se considère satisfaite du personnel de la STQ. Ces résultats sont le reflet d'un souci sans cesse croissant du personnel de la Société d'améliorer la qualité des services. La direction de la STQ tient à souligner la contribution et l'engagement du personnel en ce sens.

- **Bourses d'études**

La Société a maintenu son engagement envers les étudiants de l'Institut maritime du Québec. Cette année, quatre bourses de 500 \$ ont été remises à des étudiants de deuxième année qui se sont distingués par leur rendement scolaire exceptionnel dans les programmes de navigation, de génie mécanique de marine, d'architecture navale et de logistique du transport.

- **Logiciel de gestion des ressources humaines**

En décembre 2000, la Société faisait l'acquisition d'un système informatisé de gestion des ressources humaines. Un tel système utilise les technologies de l'information pour automatiser ou supporter les activités liées à la gestion des ressources humaines. Intégré avec le système de paie, cet outil permettra d'améliorer la cohérence et l'intégrité des données corporatives en matière de gestion des ressources humaines.

L'implantation du système informatisé de gestion des ressources humaines se poursuivra au cours de l'exercice 2001-2002.

- **Bilan de l'application de la *Loi sur le tabac***

Depuis le 31 mai 1998, à l'exception du bar du *N.M. Camille-Marcoux*, l'usage du tabac est interdit dans tous les établissements et sur les navires de la Société afin d'assurer une meilleure qualité de l'air, protégeant ainsi la santé du personnel et des clients.

La Société étant à l'avant-garde de la réglementation sur la protection des non-fumeurs, ses clients et ses employés ont peu souffert de l'entrée en vigueur de la *Loi sur le tabac*. Cependant, le personnel de la Société en contact direct avec le client doit continuer à faire preuve de doigté avec les fumeurs récalcitrants qui, fort heureusement, sont en nombre décroissant.

Désirant encourager ses employés qui s'engagent dans l'abandon du tabac, la Société a remboursé des frais occasionnés par cette démarche à l'un d'entre eux au cours de l'exercice.

➤ **Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française**

La Société a reçu un avis d'approbation de l'Office de la langue française relativement au nouveau projet de politique linguistique qu'elle lui avait transmis en 1998. La version définitive de la nouvelle politique linguistique de la Société a été adoptée par le conseil d'administration le 30 janvier 2001.

2.3 Orientation 3 : 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

➤ Système de gestion de la sécurité

Préoccupée par la sécurité, la Société a entrepris, au cours de l'exercice 1999-2000, une démarche pour l'obtention de l'accréditation au code ISM (International Safety Management). Le système de gestion de la sécurité couvre tous les processus de contrôle de la sécurité et de la prévention des risques de pollution à bord des navires de la STQ et aux traverses qu'elle exploite. Ce système touche la direction de la Société, son personnel et ses navires et leur équipement.

Un capitaine de la STQ, nommé au poste de coordonnateur, a élaboré un schéma du système de gestion de la sécurité de la Société des traversiers du Québec. Ce schéma a été approuvé par la Société de classification Lloyd's, organisme choisi pour la vérification et l'accréditation de la STQ.

La première étape consistait en l'élaboration des modes d'action et la mise en place de toutes les données essentielles pour répondre aux exigences du code ISM.

Par la suite, un ambitieux programme de formation a été suivi par tous les capitaines, les chefs mécaniciens et les officiers de toutes les traverses pour faciliter l'implantation de ce système à bord des navires. De plus, une formation plus spécifique d'auditeurs internes a été donnée aux directeurs et aux capitaines seniors de chaque traverse. Ces derniers ont rédigé les instructions et des listes de vérification propres à chacun de leur navire.

Des audits internes ont été réalisés aux traverses Matane–Baie-Comeau–Godbout et Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine et à bord des navires *N.M. Camille-Marcoux*, *N.M. Armand-Imbeau* et *N.M. Jos-Deschênes*.

Environ 40 % du travail est déjà accompli et grâce à l'engagement des personnes responsables, l'objectif d'obtenir l'accréditation de l'ensemble des traverses et des navires pour le 31 mars 2002 est toujours réaliste.

➤ Exploitation

• Navires

Le *N.M. Trois-Rivières*, inactif depuis près de trois ans, a été vendu en mai 2000. Les onze navires de la flotte ont été utilisés avec intensité au cours de l'année. Le printemps s'est fait hâtif de sorte que le navire saisonnier, le *N.M. Grue-des-Îles* a commencé sa saison entre Montmagny et l'île aux Grues dès le 7 avril, ce qui ne s'était pas vu depuis fort longtemps. Par contre, à la fin de l'automne, les rigueurs de l'hiver se sont fait sentir dès le début de décembre et les glaces sont apparues sur le fleuve dans tout le secteur en amont de l'île aux Grues. Malgré cette situation, la température s'est maintenue stable, de sorte que les conditions de navigation sont demeurées favorables.

Les navires ont continué d'être très sollicités avec des horaires toujours aussi serrés qui n'offrent pas de répit. Les arrêts pour des réparations et pour l'entretien préventif n'ont pas affecté la fréquence du service grâce aux deux navires de relève, les *N.M. Radisson* et *N.M. Félix-Antoine-Savard*. Les traverses Sorel–Saint-Ignace-de-Loyola, île aux Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive et Matane–Baie-Comeau–Godbout ont profité de l'aide de navires d'appoint pour répondre à la demande accrue de service durant les mois d'été.

Malgré toutes les précautions, un incident majeur est survenu à l'un des moteurs principaux du *N.M. Camille-Marcoux* alors qu'une unité, piston et bielle, s'est désagrégée, causant le bris du bloc moteur et blessant un mécanicien. Toutefois, cet incident n'a pas entraîné l'arrêt du navire, puisque la propulsion est assurée par quatre moteurs.

Suivant le programme de maintenance et de la réglementation de la sécurité des navires de Transport Canada, trois navires ont été mis en cale sèche pour l'inspection, la réparation et le radoub de certains équipements submergés. Ce sont les *N.M. Jos-Deschênes* en service à Tadoussac, *N.M. Lomer-Gouin* en service à Québec et *N.M. Lucien-L.* en service à Sorel.

Des soumissions ont été demandées pour assurer un service de traversier entre Cap-aux-Meules et île d'Entrée, aux îles de la Madeleine. L'opérateur déjà en place, G.G.R. Cyr Transports inc., a conservé l'exploitation de cette traverse pour une période de cinq ans.



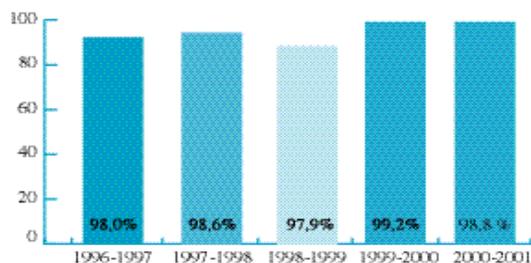
Nathalie Larocque - STQ

Peinture de la coque du N.M. Lomer-Gouin lors de la cale sèche en novembre 2001

• Traversées

La compilation des traversées réussies par rapport à celles prévues démontre la fiabilité des services. Cette année, le taux de réussite s'établit à 98,8 %.

POURCENTAGE DE RÉUSSITE DES TRAVERSÉES PRÉVUES



• Infrastructures terrestres

Transfert des quais fédéraux

En vertu d'une entente signée le 30 mars 2001, le gouvernement du Québec a transféré à la Société des traversiers du Québec la propriété des dix quais reçus du gouvernement du Canada où la STQ exploite des services de traversiers, et ce, rétroactivement au 19 juin 2000. Il s'agit

- du quai numéro 2 de Sorel;
- des quais et débarcadères de Saint-Ignace-de-Loyola;
- des quais et débarcadères de Montmagny et de l'île aux Grues;
- des quais et débarcadères de Saint-Joseph-de-la-Rive et de l'île aux Coudres;
- des quais et débarcadères de Rivière-du-Loup et de Saint-Siméon;
- du quai et du débarcadère de Baie-Comeau;
- de la jetée de protection de Matane.

Au cours de l'exercice, la STQ a procédé aux études d'impact afin d'effectuer le dragage aux quais de l'île aux Coudres, de l'île aux Grues et de Rivière-du-Loup.

À l'automne 2000, la Société a dû entreprendre d'urgence la démolition partielle du vieux quai de Rivière-du-Loup en raison des morceaux de bois qui se détachaient de sa structure et flottaient en eaux libres rendant dangereuse la navigation près du quai. À l'hiver 2001, les rampes d'embarquement des véhicules du quai du traversier ont subi une réparation majeure. Le processus pour la reconstruction du quai de Rivière-du-Loup a été enclenché.

Quai de Godbout

Les travaux de réparation sur la face sud du quai de Godbout se sont poursuivis pendant l'été et ont été terminés à l'automne 2000 comme il avait été prévu.

Quai de Tadoussac

À la demande du ministre de l'Environnement, la Société a réalisé l'étude d'impact demandée pour la construction du prolongement du quai de Tadoussac. Les travaux devraient être exécutés à l'été 2001.

Les massifs de béton des rampes d'embarquement de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine étaient érodés dans la zone de marnage. Des travaux de réparation ont donc été entrepris à l'automne 2000 et devraient être terminés à l'été 2001. Par la même occasion, les défenses suspendues à ces massifs ont été réparées.

Quais de Québec et de Lévis

Une inspection sous-marine détaillée des quais de Québec et de Lévis, effectuée dans le cadre des inspections préventives, conduira à la réalisation de travaux de réparation au cours de l'été 2001.

Norme CSA S826

Préoccupée par la fiabilité et la sécurité dans le transport maritime, la STQ a participé à la préparation de la nouvelle norme CSA S826, conjointement avec BC Ferries, Marine Atlantic, Transport Québec et Travaux publics Canada. Cette norme regroupe la conception, l'exploitation, l'inspection et l'entretien des embarcadères de traversiers. Elle est entrée en vigueur au cours de l'année 2000. La STQ a déjà entrepris l'implantation de la norme et prévoit terminer avant la fin de 2002. Le volet opération de cette norme est similaire à celui du SGS pour les navires.

2.4 Orientation 4 : Contribuer à l'essor touristique et social des régions

➤ **Comités consultatifs**

Les comités consultatifs régionaux mis en place par la Société aux traverses qu'elle exploite, soit les traverses Sorel–Saint-Ignace-de-Loyola, Québec-Lévis, île aux Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive, Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine et Matane–Baie-Comeau–Godbout, se sont à nouveau réunis au cours de l'exercice financier 2000-2001. Les diverses réunions tenues ont permis aux participants d'échanger avec les représentants de la Société sur divers sujets tels que la qualité du service, les horaires, les modifications tarifaires, les modifications de service et le plan stratégique de la STQ. Les comités consultatifs régionaux constituent un forum privilégié pour la STQ et les divers représentants socio-économiques des régions. Ils permettent à la Société de mieux connaître les besoins de ses usagers et des milieux qu'elle dessert, et aux partenaires, les politiques et les objectifs de la Société.

➤ **Publicité et communication**

• **Partenariats**

Des événements populaires des plus variés prennent place dans les diverses régions où les traverses de la STQ sont présentes. Pour souligner ces événements, la Société ajoute des traversées, souscrit à des commandites, pavoise ou anime ses navires. Souvent, le partenariat prend la forme de diffusion d'information et des affiches et des dépliants sont alors installés dans les gares et à bord des navires. Parfois, des messages radio conjoints invitent la population à participer à ces événements. Cette année, la Société s'est à nouveau associée aux événements suivants :

Traverse Sorel–Saint-Ignace-de-Loyola :

- Festival de la gibelotte de Sorel
- Festival de la galette de Louiseville
- Festival Western
- Radiothon de la Fondation de l'hôpital de Sorel

Traverse Québec-Lévis :

- Exposition des commerçants du Vieux-Lévis
- Festival d'été de Québec
- Fêtes de la Nouvelle-France à Québec
- Marathon des deux rives entre Québec et Lévis
- Brunch du Comité régional des usagers du transport en commun (CRUTEC)
- Noël des enfants de Radio-Canada
- Course en canot et défilé du Carnaval de Québec
- Conférence de presse pour la promotion de la finale des Jeux du Québec
- Festival des musiques du monde de Lévis
- Transat Québec–Saint-Malo
- Roule-don pour la Fondation Mira
- Tournage d'une publicité-télé des Caisses populaires Desjardins
- Dévoilement d'une plaque relatant la vie d'Alphonse Desjardins



Nathalie Larocque - STQ

Dévoilement d'une plaque relatant la vie d'Alphonse Desjardins :

M. Liguori Hinse, président-directeur général par intérim, M. Jacques Baril, ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime, Mme France Desjardins, petite-fille d'Alphonse Desjardins et M. Alban D'Amours, président du Mouvement Desjardins



Nathalie Larocque - STQ

Conférence de presse pour la finale des Jeux du Québec :

M. Serge Hénault, directeur général de l'Unité régionale de loisirs et de sports de Chaudière-Appalaches, Mme Linda Goupil, députée de Lévis, Mme Isabelle Turcotte-Baird, triathlète et ambassadrice pour la région de Québec et M. Pierre Desjardins, directeur de l'Unité régionale de loisirs et de sports de Québec

Traverse île aux Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive :

- Classique de traîneaux à chiens de l'île aux Coudres
- La grande traversée (course en canot)
- Rendez-vous Bugout (Volkswagen)
- Les Marsouineries

Traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine :

- Festival de la chanson de Tadoussac
- 400^e de la municipalité de Tadoussac

Traverse Matane–Baie-Comeau–Godbout

- Festival de la chanson de Petite-Vallée
- Bourse touristique de Matane (CLD)
- Festivités de la Saint-Jean à Godbout
- Traversée « *Salut la parenté* » du Festival de la crevette de Matane
- L'équipe de hockey « Les Castors » de Matane

• **Relations publiques**

La STQ privilégie l'envoi de communiqués aux médias afin de faire connaître les modifications ponctuelles à l'horaire de ses services de traversiers, telles des traversées supplémentaires ou des arrêts de service. La diffusion s'effectue à l'échelle du Québec, cependant la Société prend contact avec les médias régionaux de manière privilégiée.

La Société s'est associée aux événements suivants en cours d'année :

- En avril, la Société a participé à trois salons qui sont autant de moyens privilégiés de faire connaître à des milliers de personnes ses services de traversiers. Toujours très populaires, les Salons Vacances-Loisirs d'été de Montréal et de Québec permettent aux visiteurs de planifier leurs vacances. Quant au Salon Info-services du gouvernement du Québec, qui s'est déroulé à Baie-Comeau, il permet aux citoyens de se renseigner sur les divers services offerts par les nombreux ministères et organismes qui tiennent leurs stands dans une nouvelle ville du Québec tous les six mois.

- Le 19 juin, à Montmagny, la STQ a pris part à la conférence de presse sur la cession des quais du gouvernement fédéral au gouvernement du Québec. La Société obtenait alors du gouvernement du Québec la gestion et l'entretien de dix quais où elle offre des services de traversiers.
- En septembre, une conférence de presse sur le début des travaux de démolition du vieux quai de Rivière-du-Loup s'est tenue à la gare de Rivière-du-Loup. Le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime, monsieur Jacques Baril, a présenté aux médias les étapes à franchir avant la construction d'un nouveau quai. Un représentant de la Société a également répondu aux questions plus techniques de l'auditoire composé de représentants du milieu et des médias.



Nathalie Laroche - STQ

M. Patrice St-Amant, vice-président à l'exploitation et M. Jacques Baril, ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime lors de la conférence de presse à Rivière-du-Loup

- À l'automne, à Montréal, la Société a présenté ses services lors du Salon Bienvenue Québec, salon qui vise principalement les organisateurs de voyages en groupe.
- Des journalistes de médias régionaux et nationaux ont été invités à bord du *N.M. Camille-Marcoux* à l'occasion d'une tournée de sensibilisation aux attraits des régions.
- **Publicité**

La Société concentre la majeure partie de ses placements publicitaires dans les journaux et les radios des régions où elle assure des services de traversiers. Chaque année, elle renouvelle sa publicité dans les guides à large diffusion des neuf associations touristiques régionales (ATR) dont elle est membre. La Société fait également connaître ses services dans de nombreux guides de vacances qui rejoignent une clientèle québécoise, canadienne, américaine et parfois internationale.

Document corporatif

Le document corporatif a été mis à jour selon les modifications survenues en cours d'année. Ce document se compose de plusieurs fiches d'information qui traitent de la Société en général, de la flotte, des caractéristiques de chacune des traverses ainsi que des ressources humaines, des ressources financières et de la satisfaction de la clientèle. À compter d'avril 2001, ce document sera accessible sur le site Internet de la STQ. Il est fréquemment demandé par les journalistes, les partenaires de la STQ et les étudiants en transport ou en tourisme.

Dépliants

Les dépliants individuels pour chacune des traverses de même que celui contenant une synthèse des horaires et des tarifs des services de traversiers sont encore les outils les plus en demande pour renseigner les clients potentiels. Ils sont largement distribués à l'occasion des salons promotionnels, dans les bureaux d'information touristique et dans divers commerces des régions où les services de la STQ sont offerts. Ils sont expédiés par courrier à de nombreux clients commerciaux, à plusieurs organisateurs de voyages en groupe et à des citoyens en quête d'information.

Site Internet

Le site Internet de la Société a fait l'objet de consultations de plus en plus nombreuses, tout particulièrement en ce qui concerne les tarifs et les horaires de la traverse Matane–Baie-Comeau–Godbout. Il est également un outil de référence, puisque les principaux documents ou rapports ayant trait aux activités de la Société s'y retrouvent, notamment le *Rapport d'activités 1999-2000* ainsi que le *Plan stratégique et opérationnel*.

En outre, une page de commentaires permet à la clientèle d'entrer en contact avec la Société et d'obtenir rapidement réponse à ses questions.

➤ Achalandage total

Globalement, on remarque une légère baisse d'achalandage des passagers et des véhicules qui ont emprunté les traversiers au cours de l'année 2000-2001 :

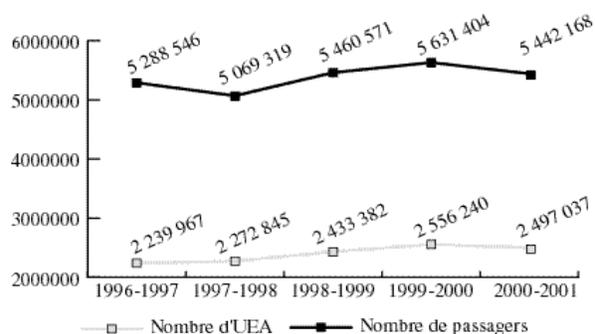
- 5 442 168 passagers transportés, en baisse de 3,4 % par rapport à l'année précédente;
- 2 497 037 unités équivalentes transportées (UEA), en baisse de 2,3 % par rapport à l'année précédente.

Les traverses ont été affectées par une baisse d'achalandage tout au long de l'année, à l'exception du mois de janvier qui a connu une légère hausse.

La traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine a été la moins affectée par la baisse d'achalandage. En effet, le nombre de passagers a chuté de 0,4 % seulement et le nombre de véhicules, de 1,0 %. Par contre, en transformant le nombre de véhicules en unités équivalentes automobiles (UEA), la diminution est réduite à 0,1 %, puisque le nombre de camions-remorques a légèrement augmenté. Le transport lourd sur la Côte-Nord demeure constant.

Après analyse, il semble que la température incertaine durant la saison estivale et l'augmentation du prix du carburant auraient contribué à faire diminuer les déplacements en véhicules.

UNITÉS TRANSPORTÉES



2.5 Orientation 5 : Gérer ses activités et ses ressources en favorisant l'esprit d'innovation, le partenariat et l'efficience

➤ Information de gouverne

Soucieuse de bien renseigner son conseil d'administration pour faciliter ses prises de décisions, la direction de la Société s'est engagée à fournir une information rattachée aux trois axes de sa mission et couvrant les douze dimensions de l'efficacité suggérées par la Fondation canadienne de la vérification intégrée (FCVI). Chaque dimension se traduit par une question fondamentale :

Orientation de la gestion :	la direction assure-t-elle la cohésion au sein de l'organisation dans la poursuite des objectifs ?
Pertinence :	les services sont-ils toujours voulus par le public ?
À-propos :	le niveau d'efforts déployés est-il logique compte tenu des objectifs à atteindre ?
Réalisation des résultats escomptés :	les résultats attendus sont-ils atteints ?
Degré de satisfaction :	les besoins de la clientèle sont-ils comblés ?
Effets secondaires :	les services offerts occasionnent-ils des effets secondaires positifs ou négatifs ?
Coûts et productivité :	les coûts à l'unité sont-ils proportionnels et sensés ?
Capacité d'adaptation :	l'organisation s'adapte-t-elle aux changements dans les marchés, la concurrence, la technologie ?
Résultats financiers :	l'organisation planifie-t-elle correctement les choses et au meilleur coût ?
Environnement de travail :	l'organisation fournit-elle un milieu de travail convenable à son personnel ?
Protection de l'actif :	les ressources humaines, financières, physiques et informationnelles sont-elles protégées contre tout risque ?
Contrôle et communication des résultats :	y a-t-il un processus de gestion et des indicateurs permettant de mesurer, de contrôler et de rendre compte de la performance ?

Un processus de gestion ainsi que des indicateurs couvrant huit des douze dimensions permettent de faire un suivi auprès du conseil d'administration.

➤ Indicateurs de gestion

Présentés sous forme de tableaux de bord, les indicateurs de gestion visent l'amélioration collective en remplissant des fonctions de

- constat d'alerte;
- déclencheur d'enquête et guide d'analyse;
- reddition de comptes;
- partage d'information horizontal entre les unités fonctionnelles;
- contribution à la formulation d'objectifs.

Les indicateurs de gestion retenus sont énumérés en les rattachant à la dimension de l'efficacité qu'ils permettent de mesurer.

Dimension

Pertinence :

Indicateurs

le nombre d'unités transportées
le nombre d'employés convertis en équivalents temps complet par région

À-propos :

le nombre de passagers par traversée
le nombre d'unités équivalentes automobiles (UEA) par traversée
le taux d'occupation

Réalisation des résultats escomptés :

le pourcentage de réussite des traversées prévues
le nombre d'annulations selon les causes

Degré de satisfaction :

le niveau de satisfaction de la clientèle

Effets secondaires :

le nombre d'incidents survenus
le coût des réclamations

Coûts et productivité :

le coût de transport par unité transportée
le coût de revient excluant le service de la dette par traversée

Résultats financiers :

la perte avant subvention aux opérations et service de la dette
le pourcentage d'autofinancement
l'écart entre les coûts réels et le budget

Environnement de travail :

le taux d'absentéisme
le nombre de griefs
les heures de formation dispensées à l'ensemble du personnel
le pourcentage du montant alloué à la formation par rapport aux salaires
le nombre d'accidents de travail
le taux de fréquence des accidents de travail
le nombre de jours perdus à la suite d'accidents de travail
le taux de gravité des accidents de travail
les montants imputés au dossier de la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST)

Ce système de mesure approprié, mis en place au cours des trois dernières années, alimentera judicieusement la reddition de compte exigée par le gouvernement du Québec à l'intérieur de sa *Loi sur l'administration publique* adoptée au cours du présent exercice.

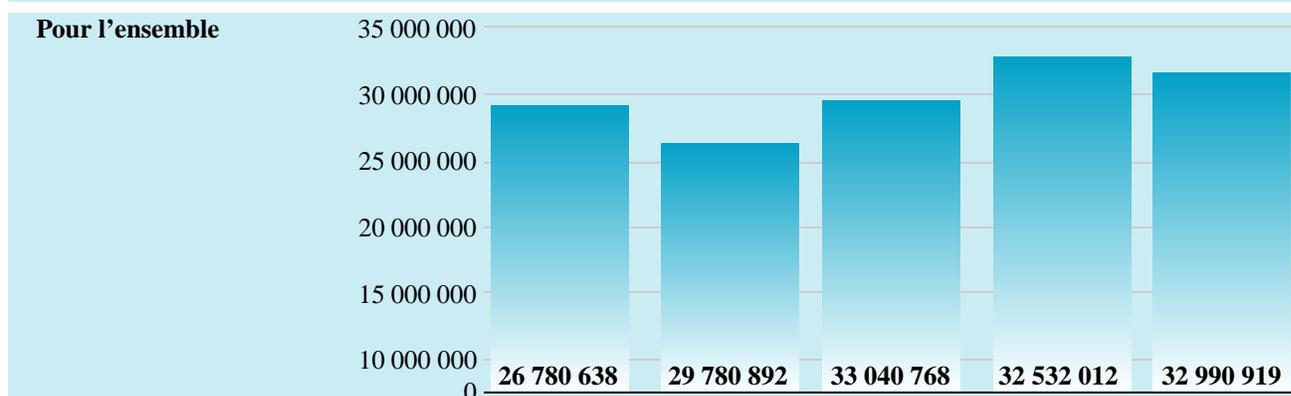
➤ Administration et finances

• Sommaire

L'exercice financier 2000-2001 a connu une hausse des dépenses de 1 %. Si on élimine les dépenses d'amortissement, la réduction de valeur des immobilisations et les frais financiers, on obtient une augmentation de 6,1 % des dépenses, soit 2 112 000 \$. Pour leur part, les revenus totaux ont augmenté de 0,5 %. La perte avant les participations gouvernementales est passée de 39 189 860 \$ à 39 665 054 \$, c'est-à-dire une augmentation de 1,2 %. En déduisant de cette perte les participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations, on obtient la perte avant les participations gouvernementales au fonctionnement.

PERTE AVANT PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE AU FONCTIONNEMENT

	1996-1997	1997-1998	1998-1999 ⁽¹⁾	1999-2000 ⁽¹⁾	2000-2001 ⁽²⁾
	\$	\$	\$	\$	\$
Sorel-Saint-Ignace-de-Loyola	2 567 858	2 370 014	3 081 252	2 290 457	2 529 148
Québec-Lévis	5 601 979	5 522 859	4 495 424	4 207 680	4 646 056
Île aux Grues-Montmagny	652 174	815 137	658 892	1 021 266	739 508
Île aux Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive	5 376 397	5 657 617	5 502 854	5 507 765	4 528 847
Rivière-du-Loup-Saint-Siméon	1 373 460	1 167 689	1 314 287	1 384 074	1 640 951
Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine	6 766 227	8 550 931	10 544 185	9 951 903	11 224 564
Matane-Baie-Comeau-Godbout	4 320 347	2 925 911	4 126 051	4 875 703	4 587 767
Île d'Entrée-Cap-aux-Meules	122 196	128 091	130 283	136 843	149 445
Frais non imputés ⁽³⁾		2 642 643	3 187 540	3 156 321	2 934 633



- (1) Certains chiffres ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée en 2001. Toutes les dépenses du *N.M. Félix-Antoine-Savard*, y compris le service de la dette, sont maintenant imputées aux traverses où il est affecté, au prorata du nombre de jours en service, alors qu'auparavant, seuls les frais d'exploitation étaient imputés aux traverses.
- (2) Les participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations, au montant de 6 674 135 \$, ont été déduites de la perte.
- (3) Les frais non imputés représentent les coûts du *N.M. Félix-Antoine-Savard* lorsqu'il n'est pas en service.

• Les dépenses

L'augmentation ajustée des dépenses de 6,1 % est une résultante d'écarts négatifs et positifs en raison principalement des postes touchant la masse salariale, les contrats d'exploitation, le carburant, l'entretien et la réparation des quais, le recouvrement des assureurs ainsi que les autres frais d'exploitation et d'administration.

La masse salariale, qui totalise 19 330 000 \$, augmente de 410 000 \$, soit 2,2 %. Si on exclut les avantages sociaux, qui sont restés stables à la suite de la réduction des primes patronales au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP) et à l'assurance-emploi, le taux d'augmentation des salaires est de 2,4 %. Ce pourcentage correspond, à peu de chose près, aux augmentations salariales de 2,5 % accordées aux employés de la fonction publique québécoise.

Par rapport au précédent exercice, les coûts des contrats d'exploitation pour les trois traverses administrées en partenariat avec l'entreprise privée accusent une baisse nette de 241 000 \$. Un écart favorable de 285 000 \$ est attribuable au contrat pour l'exploitation de la traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon, car la dépense de réparation du navire a été réduite à la suite d'un remboursement des assureurs pour un incident survenu au cours des années précédentes. Quant aux contrats pour l'exploitation des traverses île aux Grues-Montmagny et île d'Entrée–Cap-aux-Meules, les augmentations salariales et l'ajout de nouvelles dépenses pour les quais transférés du fédéral ont fait grimper la facture de 44 000 \$.

La hantise de toute entreprise de transport est la flambée des prix du carburant. Le coût du carburant est supérieur de 1 172 000 \$, et ce, malgré que la consommation soit passée de 11 777 000 litres à 10 840 000 litres, soit 937 000 litres de moins que l'an dernier. Cette consommation réduite est imputable à la traverse Matane–Baie-Comeau–Godbout pour 790 000 litres, à la suite de la perte d'un client industriel pour lequel la Société faisait des traversées supplémentaires, et à la traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine pour 77 000 litres en dépit d'un ajout de 442 traversées. Cet état de fait s'explique par l'installation de compteurs de carburant sur les navires *N.M. Armand-Imbeau* et *Jos-Deschênes* qui ont contribué à réduire la consommation journalière de carburant tout en respectant l'horaire. Quant aux prix, rappelons la hausse spectaculaire de 0,134 \$ le litre le 1^{er} mars 2000 qui a fait bondir le prix à un sommet inégalé. Les contrats de carburant de la Société étant échus le 31 mars 2000, l'appel d'offres a permis de commencer l'année avec une baisse variant de 0,05 \$ à 0,075 \$ le litre, selon les traverses, par rapport au prix record atteint. Les prix sont ensuite ajustés tous les mois selon un indice déterminé au contrat. Il y a eu plusieurs variations à la hausse et à la baisse au cours de l'exercice de sorte que les prix au 1^{er} mars 2001 sont exactement les mêmes qu'au 1^{er} avril 2000. Aux fins de comparaison, les prix moyens actuels sont supérieurs d'environ 0,15 \$ le litre au prix moyen des dix dernières années, exception faite de l'exercice 1990-1991 qui a connu les effets de la guerre du Golfe.

En ce qui concerne l'entretien et la réparation des quais, la hausse de 608 000 \$ est la conséquence de la prise de possession, en vigueur le 19 juin 2000, des installations portuaires situées sur le site des dix terminaux de traversiers transférés du gouvernement fédéral. Ces dépenses supplémentaires seront cependant financées à même la compensation financière associée au transfert des quais fédéraux qui doit servir exclusivement pour l'exploitation, l'entretien et la réfection de ces dix terminaux.

Un montant de 451 000 \$ a été comptabilisé comme recouvrement des assureurs, soit 142 000 \$ de moins que l'an passé. En ce qui a trait aux autres frais d'exploitation et d'administration, les 21 000 \$ d'écarts défavorables sont répartis dans plusieurs postes distincts.

DÉPENSES PAR TRAVERSE

	\$	%
Sorel–Saint-Ignace-de-Loyola	5 610 241	12,1
Québec–Lévis	7 316 158	15,8
Île aux Grues–Montmagny ⁽¹⁾	746 013	1,6
Île aux Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive	4 921 400	10,6
Rivière-du-Loup–Saint-Siméon ⁽¹⁾	1 645 471	3,6
Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine	11 342 864	24,4
Matane–Baie-Comeau–Godbout	11 769 342	25,3
Île d'Entrée–Cap-aux-Meules ⁽¹⁾	149 445	0,3
Frais non imputés	2 934 633	6,3
	46 435 567 ⁽²⁾	100,0

- (1) En vertu d'ententes de services avec trois transporteurs maritimes, les revenus 2000-2001 provenant des services de traversiers entre île aux Grues-Montmagny (12 033 \$), Rivière-du-Loup–Saint-Siméon (4 261 688 \$) et île d'Entrée–Cap-aux-Meules (15 326 \$) sont appliqués aux dépenses qui s'y rapportent.
- (2) Des participations gouvernementales de 6 373 135 \$ à l'acquisition d'immobilisations ont été déduites des dépenses.

• Les revenus

Les revenus reliés à la tarification ont diminué de 229 608 \$, se chiffrant à 12 432 200 \$, soit 1,8 % de moins que l'an dernier. La baisse d'achalandage subie dans toutes les traverses, autant tarifées que gratuites, a annulé complètement les revenus engendrés par la hausse de la tarification entrée en vigueur le 1^{er} avril 2000. L'achalandage, qui avait atteint des niveaux records en 1999-2000, est redescendu en 2000-2001. Les raisons principales qui expliquent cette baisse sont :

- Sorel–Saint-Ignace-de-Loyola : diminution de la clientèle affectée par la hausse du prix du carburant;
- Québec–Lévis : perte de la clientèle travaillant sur la plate-forme de forage « Spirit of Columbus »; perte de la clientèle scolaire affectée par les moyens de pression des enseignants qui ont refusé de participer aux activités parascolaires;
- Matane–Baie-Comeau–Godbout : perte d'un client industriel.

Les autres revenus ont augmenté de 69 % et totalisent 711 448 \$. Ils comprennent principalement les revenus provenant des distributeurs automatiques et de concession alimentaire, de l'affichage publicitaire, des intérêts sur les dépôts bancaires, des profits ou pertes sur la vente d'actifs et, depuis le 19 juin 2000, des droits d'amarrage. L'augmentation de 293 000 \$ se répartit comme suit :

Intérêts sur les dépôts bancaires et sur l'ajustement de la cotisation de la CSST	167 000 \$
Droits d'amarrage	35 000 \$
Distributeurs automatiques et concession alimentaire	24 000 \$
Diminution de la perte sur la vente d'actifs	66 000 \$
Divers	1 000 \$

REVENUS PAR TRAVERSE

	\$	%
Sorel–Saint-Ignace-de-Loyola	3 081 093	22,9
Québec-Lévis	2 670 102	19,9
Île aux Grues-Montmagny	6 505	0,1
Île aux Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive ⁽¹⁾	382 553	2,8
Rivière-du-Loup–Saint-Siméon	4 520	—
Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine	118 300	0,9
Matane–Baie-Comeau–Godbout	7 181 575	53,4
	13 444 648	100,0

(1) Une participation gouvernementale de 301 000 \$ à l'acquisition d'immobilisations a été ajoutée aux revenus.

➤ **Taux d'autofinancement**

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

	1996-1997 %	1997-1998 %	1998-1999 ⁽¹⁾ %	1999-2000 ⁽¹⁾ %	2000-2001 %
Pour l'ensemble	35,1	34,2	33,7	35,1	35,0
Sorel–Saint-Ignace-de-Loyola	53,4	52,8	47,9	57,7	54,9
Québec-Lévis	25,7	26,9	35,1	38,1	36,5
Île aux Grues-Montmagny ⁽²⁾	1,2	1,0	1,0	0,4	2,4
Île aux Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive	0,3	0,3	0,5	0,7	7,8
Rivière-du-Loup–Saint-Siméon ⁽²⁾	73,4	78,8	76,6	76,3	72,2
Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine	0,7	0,6	0,7	0,1	1,0
Matane–Baie-Comeau–Godbout	57,1	68,4	68,4	59,9	61,0
Île d'Entrée–Cap-aux-Meules ⁽²⁾	10,3	10,4	10,2	11,0	9,3

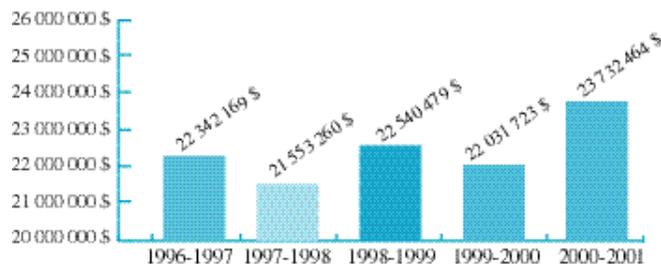
(1) Les taux d'autofinancement ont été repris pour les rendre conformes à la présentation adoptée en 2001. Toutes les dépenses du *N.M. Félix-Antoine-Savard*, y compris le service de la dette, sont maintenant imputées aux traverses où il est affecté, au prorata du nombre de jours en service, alors qu'auparavant seuls les frais d'exploitation étaient imputés aux traverses.

(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.

L'absence de tarification aux traverses Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine, île aux Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive et île aux Grues-Montmagny est un facteur qui rend peu probable une amélioration significative du taux d'autofinancement de la Société qui est de 35 % en 2000-2001. De plus, les coûts pour les dix quais transférés du gouvernement du Canada viennent s'ajouter pour le calcul de cet indicateur. Ces coûts nets, qui ne sont que de 665 193 \$ cette année (à compter du 19 juin), augmenteront dans le futur. Le pourcentage d'autofinancement de 7,8 % à la traverse île aux Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive est dû à l'ajout aux revenus de la participation gouvernementale de 301 000 \$ pour l'acquisition d'immobilisations.

• **Perte avant subvention aux opérations et service de la dette***

Ce graphique, en excluant les frais incompréhensibles du service de la dette, permet de mieux visualiser l'évolution de la perte d'exploitation et les efforts de la STQ pour la contenir. L'augmentation considérable de 1 700 000 \$ de 2000-2001 est facilement identifiable par la hausse de 1 172 000 \$ du poste carburant et l'addition de 665 000 \$ de coûts nets relatifs au transfert des dix quais fédéraux.



* En vertu de sa convention comptable sur la participation gouvernementale recouvrable, le service de la dette égale la dépense nette reliée aux emprunts et immobilisations y afférents. C'est pourquoi on peut le déduire directement de la perte.

• **Participation gouvernementale recouvrable**

Au 31 mars 2001, la participation gouvernementale recouvrable accumulée totalise 23 485 712 \$. Cette participation représente l'écart entre, d'une part, la somme des dépenses d'intérêt 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. Lorsque les subventions reçues pour les versements des emprunts seront supérieures aux dépenses d'intérêt et d'amortissement des immobilisations, l'excédent viendra réduire la participation gouvernementale recouvrable.

• **Bilan au 31 mars 2001**

La valeur au bilan de la STQ passe de 99 à 164 millions de dollars, soit une augmentation de 65 millions en un an. En vertu d'une entente signée le 30 mars 2001, le gouvernement du Québec a transféré à la Société la propriété, en vigueur le 19 juin 2000, des installations portuaires d'une valeur attribuée de 35,5 millions de dollars, situées sur le site des dix terminaux de traversiers reçus du gouvernement du Canada. La Société a également reçu la compensation financière de 36,3 millions de dollars associée à ce transfert. Cette somme forfaitaire ainsi que les fruits de son investissement doivent être utilisés par la Société exclusivement pour l'exploitation, l'entretien et la réfection des dix terminaux pour les 25 prochaines années.

Au bilan du 31 mars 2001, on retrouve le coût non amorti des immobilisations transférées, soit 34,1 millions de dollars, et la compensation à recevoir diminuée des coûts imputés de l'exercice, soit 35,6 millions.

• **Avoir déficitaire**

L'avoir déficitaire est la conséquence de la transaction du 31 mars 1993 où la STQ a acheté du ministère des Transports du Québec les quais et les gares de ses traverses pour un montant de 25 551 410 \$, payable à demande. Antérieurement, les actifs de la Société étaient acquis par donation, de telle sorte que l'amortissement était compensé par un revenu correspondant. Dans le cas des actifs acquis en mars 1993, aucun revenu ne vient compenser leur amortissement, puisqu'ils n'ont pas été donnés à la STQ, mais bien vendus. Au 31 mars 2001, l'amortissement accumulé sur ces immobilisations de 8 750 129 \$ et la radiation des livres de 735 700 \$ d'immobilisations acquises lors de cette transaction font partie du déficit de la Société.

PARTIE II — REVUE STATISTIQUE

SECTION I — PASSAGERS TRANSPORTÉS

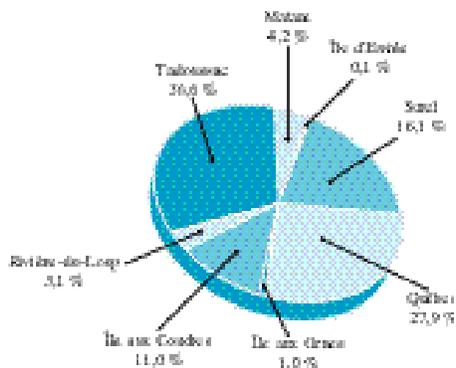
Traverses exploitées par la Société

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001
Sorel-Saint-Ignace-de-Loyola	991 428	865 264	896 515	906 884	874 644
Québec-Lévis	1 527 877	1 377 630	1 606 919	1 632 954	1 518 234
Île aux Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive	571 669	584 173	594 026	623 377	601 092
Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine	1 738 843	1 777 992	1 902 874	1 998 843	1 990 854
Matane-Baie-Comeau-Godbout	238 980	231 534	228 517	231 205	226 241
Somme partielle	5 068 797	4 836 593	5 228 851	5 393 263	5 211 065

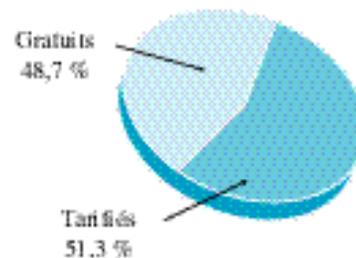
Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001
Île aux Grues-Montmagny	45 422	44 105	51 468	54 756	54 851
Rivière-du-Loup-Saint-Siméon	169 892	183 810	175 666	178 400	171 694
Île d'Entrée-Cap-aux-Meules	4 435	4 811	4 586	4 985	4 558
Somme partielle	219 749	232 726	231 720	238 141	231 103
TOTAL	5 288 546	5 069 319	5 460 571	5 631 404	5 442 168

% DES PASSAGERS PAR TRAVERSE



% DES PASSAGERS TARIFIÉS / GRATUITS



SECTION II — BICYCLETTES TRANSPORTÉES

BICYCLETTES

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001
Sorel-Saint-Ignace-de-Loyola	15 139	15 932	11 208	19 673	17 046
Québec-Lévis	57 024	50 038	61 003	78 505	65 091
Île aux Grues-Montmagny	3 791	3 785	5 258	5 788	4 347
Île aux Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive	4 982	4 653	5 543	4 700	4 576
Rivière-du-Loup-Saint-Siméon	353	526	530	402	452
TOTAL	81 289	74 934	83 542	109 068	91 512

SECTION III — VÉHICULES TRANSPORTÉS CONVERTIS EN UNITÉS ÉQUIVALENTES AUTOMOBILES (UEA) *

VÉHICULES MOTORISÉS

Traverses exploitées par la Société

	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001
Sorel-Saint-Ignace-de-Loyola	516 542	439 149	473 483	500 781	474 643
Québec-Lévis	218 607	200 710	248 589	242 079	237 990
Île aux Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive	258 802	271 523	280 973	292 702	278 897
Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine	1 038 180	1 149 470	1 207 645	1 295 705	1 294 063
Matane-Baie-Comeau-Godbout	115 537	115 254	127 175	124 600	117 785
Somme partielle	2 147 668	2 176 106	2 337 865	2 455 867	2 403 378

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

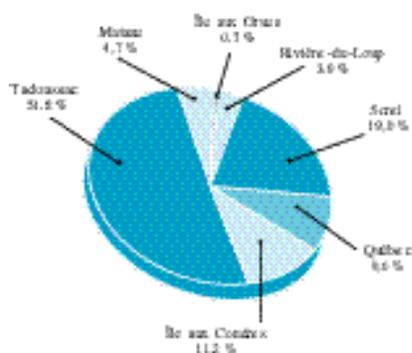
	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001
Île aux Grues-Montmagny	17 176	16 833	17 440	18 145	18 387
Rivière-du-Loup-Saint-Siméon	75 120	79 886	78 077	82 228	75 260
Île d'Entrée-Cap-aux-Meules	3	-	-	-	12
Somme partielle	92 299	96 719	95 517	100 373	93 659

TOTAL	2 239 967	2 272 825	2 433 382	2 556 240	2 497 037
-------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

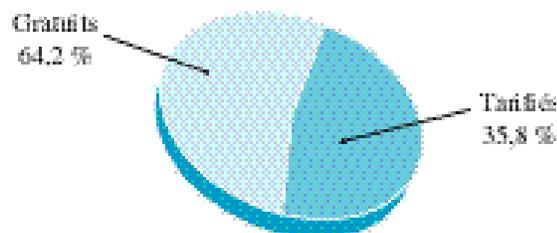
* Unités équivalentes automobiles (UEA)

Motocyclette, motoneige	0,5 automobile
Équipement supplémentaire	0,5 automobile
Camion	2,0 automobiles
Camion-remorque	4,0 automobiles
Train routier	5,0 automobiles
Autobus	3,0 automobiles
Remorque	
Petite et 6 à 8 mètres (non commerciale)	1,0 automobile
Plus de 8 mètres et commerciale plus de 6 mètres	2,0 automobiles
Autres	1,0 automobile

% DES VÉHICULES MOTORISÉS PAR TRAVERSE

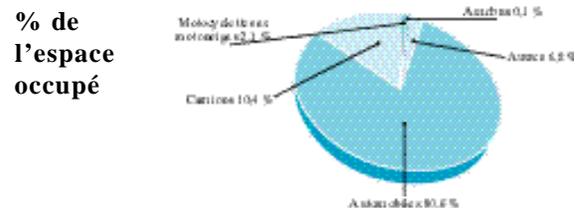
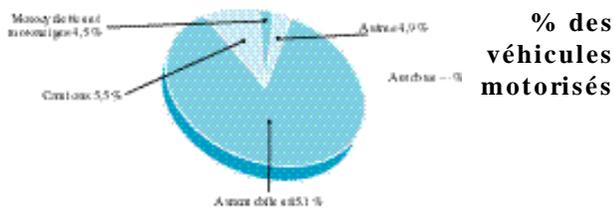


% DES VÉHICULES MOTORISÉS TARIFIÉS / GRATUITS



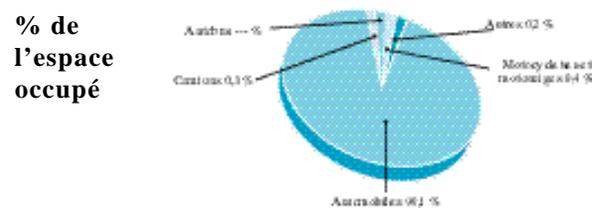
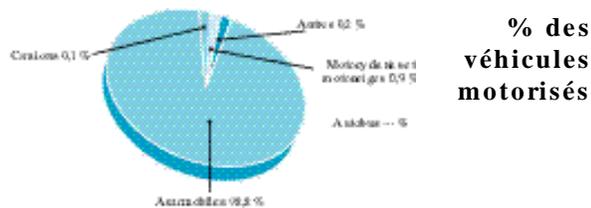
Sorel-Saint-Ignace-de-Loyola

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA	2000-2001	
	Nombre	En UEA
Automobiles	382 683	382 683
Camions	24 482	49 374
Motocyclottes et motoneiges	20 071	10 034
Autobus	171	513
Autres	22 213	32 039
Total	449 620	474 643



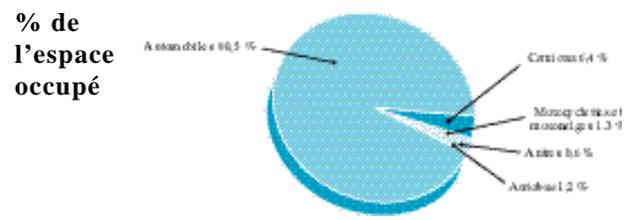
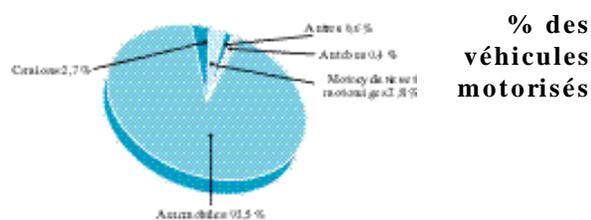
Québec-Lévis

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA	2000-2001	
	Nombre	En UEA
Automobiles	235 779	235 779
Camions	315	630
Motocyclottes et motoneiges	2 047	1 021
Autobus	27	81
Autres	479	479
Total	238 647	237 990



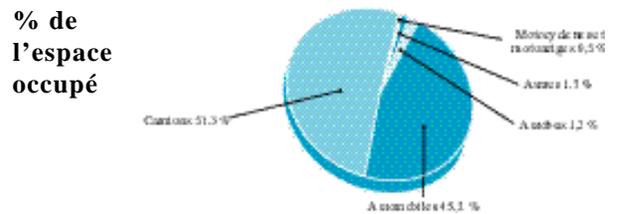
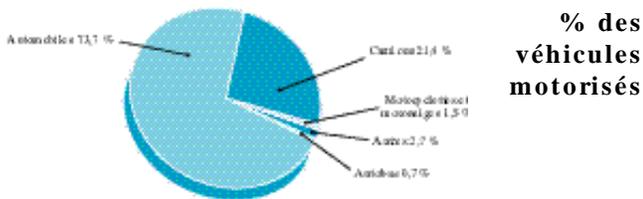
Île aux Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA	2000-2001	
	Nombre	En UEA
Automobiles	252 305	252 305
Camions	7 330	17 826
Motocyclottes et motoneiges	7 465	3 734
Autobus	1 089	3 267
Autres	1 765	1 765
Total	269 954	278 897



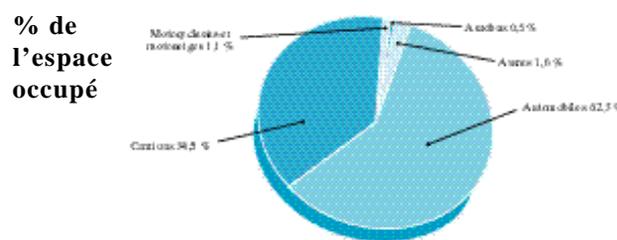
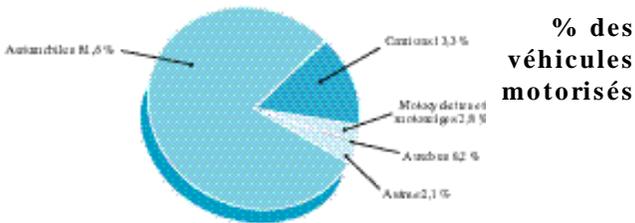
Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA	2000-2001	
	Nombre	En UEA
Automobiles	586 556	586 556
Camions	170 208	663 991
Motocyclottes et motoneiges	11 878	5 937
Autobus	5 288	15 864
Autres	21 715	27 715
Total	795 645	1 294 063



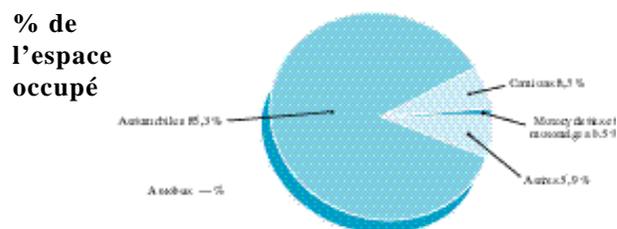
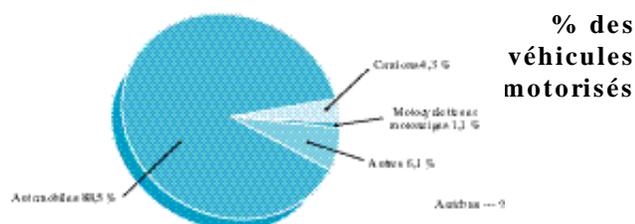
Matane–Baie-Comeau–Godbout

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA	2000-2001	
	Nombre	En UEA
Automobiles	73 346	73 346
Camions	11 925	40 702
Motocyclottes et motoneiges	2 494	1 247
Autobus	199	597
Autres	1 893	1 893
Total	89 857	117 785



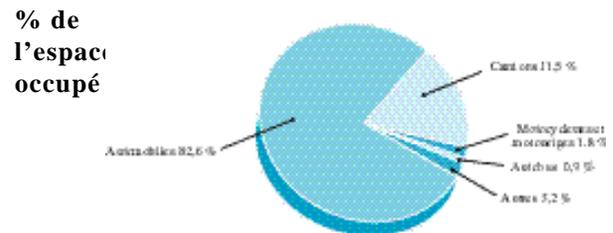
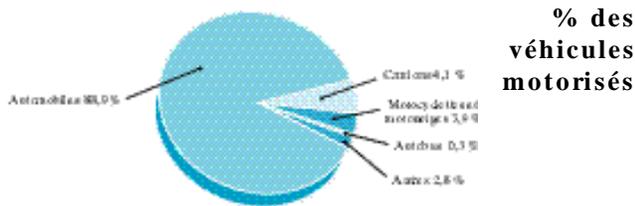
Île aux Grues-Montmagny

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA	2000-2001	
	Nombre	En UEA
Automobiles	15 682	15 682
Camions	765	1 530
Motocyclottes et motoneiges	192	96
Autobus	-	-
Autres	1 079	1 079
Total	17 718	18 387



Rivière-du-Loup–Saint-Siméon

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA	2000-2001	
	Nombre	En UEA
Automobiles	62 143	62 143
Camions	2 877	8 686
Motocyclettes et motoneiges	2 715	1 359
Autobus	225	675
Autres	1 946	2 397
Total	69 906	75 260



SECTION IV — LES TRAVERSÉES EN 2000-2001

Traverses exploitées par la Société

	Prévues	Effectuées ¹	Annulées ²	Supplémentaires	% de réussite ³	Distance parcourue (en km approx.)
Sorel–Saint-Ignace-de-Loyola	20 026	20 095	11	80	99,9	32 000
Québec–Lévis	25 154	25 102	103	51	99,6	25 000
Île aux Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive	10 275	10 502	-	227	100,0	39 000
Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine	39 382	38 802	892	312	97,7	62 000
Matane–Baie-Comeau–Godbout	1 692	1 758	20	86	98,8	103 000
Somme partielle	96 529	96 259	1 026	756	98,9	261 000

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	1 192	1 202	32	42	97,3	9 000
Rivière-du-Loup–Saint-Siméon	1 694	1 647	47	-	97,2	42 000
Île d'Entrée–Cap-aux-Meules	840	716	124	-	85,2	10 000
Somme partielle	3 726	3 565	203	42	94,6	61 000
TOTAL	100 255	99 824	1 229	798	98,8	322 000

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.

Partie IV — 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 appropriées et qui respectent les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les renseignements financiers contenus dans le reste du rapport annuel d'activités concordent avec l'information donnée dans les 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 du Canada, et son rapport expose la nature et l'étendue de cette vérification et l'expression de son opinion.

André D'Astous

Président-directeur général

Québec, le 28 mai 2001

Société des traversiers du Québec
États financiers de l'exercice terminé le 31 mars 2001

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au Ministre des Finances

J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 2001 et les états des résultats et déficit ainsi que des flux de trésorerie 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 du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. 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 faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

La Société n'inscrit pas selon la méthode de la comptabilité d'exercice, comme l'exigent les principes comptables généralement reconnus, les traitements et les avantages sociaux y afférents ainsi que certaines autres dépenses qui lui procureront des avantages économiques futurs. Si ces dépenses avaient été comptabilisées adéquatement, le bilan au 31 mars 2001 présenterait des frais payés d'avance de 267 326 \$ et le montant des créditeurs et frais courus ainsi que celui du déficit auraient été supérieurs de 1 281 285 \$ et de 1 013 959 \$ respectivement. De plus, les dépenses de l'exercice terminé le 31 mars 2001 auraient été supérieures de 192 317 \$ et le bénéfice net aurait été inférieur d'autant.

À mon avis, à l'exception des effets mentionnés au paragraphe précédent de la comptabilisation inadéquate de certaines dépenses, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2001, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. 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 28 mai 2001

Société des traversiers du Québec

RÉSULTATS ET DÉFICIT DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2001

	<u>2 0 0 1</u>	<u>2 0 0 0</u> (note 20)
DÉPENSES		
Frais d'exploitation (note 3)	33 329 352 \$	31 356 052 \$
Frais d'administration (note 4)	3 176 928	3 038 506
Amortissement des immobilisations	11 161 447	11 508 227
Réduction de valeur des immobilisations	-	702 837
Frais financiers	<u>5 140 975</u>	<u>5 664 695</u>
	<u>52 808 702</u>	<u>52 270 317</u>
REVENUS		
Transport des véhicules	7 025 202	7 263 321
Transport des passagers	5 406 998	5 398 487
Autres (note 5)	<u>711 448</u>	<u>418 649</u>
	<u>13 143 648</u>	<u>13 080 457</u>
PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES	39 665 054	39 189 860
PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES (note 6)	<u>40 104 980</u>	<u>39 919 740</u>
BÉNÉFICE NET	439 926	729 880
DÉFICIT AU DÉBUT	<u>9 092 110</u>	<u>9 821 990</u>
DÉFICIT À LA FIN	<u><u>8 652 184 \$</u></u>	<u><u>9 092 110 \$</u></u>

Société des traversiers du Québec

BILAN AU 31 MARS 2001

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	2 664 673 \$	2 686 654 \$
Dépôt à terme, taux de 5,4 % (2000 : 5,05 %)	2 151 609	24 464
Débiteurs (note 7)	1 135 500	2 752 735
Participation gouvernementale recouvrable (note 8)	<u>1 161 146</u>	<u>1 062 375</u>
	7 112 928	6 526 228
Subvention à recevoir relative au transfert des quais fédéraux (note 12)	35 634 807	-
Participation gouvernementale recouvrable (note 8)	22 324 566	18 066 919
Immobilisations (note 9)	<u>99 020 714</u>	<u>74 190 962</u>
	<u>164 093 015 \$</u>	<u>98 784 109 \$</u>
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	4 784 420 \$	4 587 848 \$
Versements sur la dette à long terme (note 10)	<u>5 149 152</u>	<u>4 667 369</u>
	9 933 572	9 255 217
Loyers perçus d'avance	<u>168 000</u>	<u>174 000</u>
Dette à long terme (note 10)	<u>84 581 582</u>	<u>89 730 734</u>
Participations gouvernementales reportées		
Afférentes à la compensation financière provenant du transfert des quais fédéraux (note 12)	35 634 807	-
Afférentes aux immobilisations (note 13)	40 927 238	7 216 268
	<u>76 562 045</u>	<u>7 216 268</u>
	<u>171 245 199</u>	<u>106 376 219</u>
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE (DÉFICITAIRE)		
Capital-actions (note 14)	1 500 000	1 500 000
Déficit	(8 652 184)	(9 092 110)
	<u>(7 152 184)</u>	<u>(7 592 110)</u>
	<u>164 093 015 \$</u>	<u>98 784 109 \$</u>

ENGAGEMENTS (note 15)

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

André D'Astous

Yvan Desgagnés

Société des traversiers du Québec

FLUX DE TRÉSORERIE DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2001

	<u>2 0 0 1</u>	<u>2 0 0 0</u>
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	439 926 \$	729 880 \$
Ajustements pour :		
Amortissement des immobilisations	11 161 447	11 508 227
Réduction de valeur des immobilisations	-	702 837
Augmentation de la participation gouvernementale recouvrable	(4 356 418)	(5 144 556)
Virement de participations gouvernementales reportées	(2 982 910)	(1 513 292)
Perte sur vente d'actifs	14 412	80 771
Diminution des loyers perçus d'avance	(6 000)	(6 000)
	<u>4 270 457</u>	<u>6 357 867</u>
Variations de certains éléments d'actif et de passif à court terme hors espèces et quasi-espèces :		
Débiteurs	1 332 428	(665 029)
Créditeurs et frais courus	(169 126)	157 030
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	<u>5 433 759</u>	<u>5 849 868</u>
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations (note 11)	(416 329)	(1 031 264)
Produit de la vente d'actifs	301 721	517
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	<u>(114 608)</u>	<u>(1 030 747)</u>
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Participation gouvernementale aux immobilisations (note 11)	1 453 382	912 007
Remboursement de la dette à long terme	(4 667 369)	(4 262 327)
Flux de trésorerie utilisés pour les activités de financement	<u>(3 213 987)</u>	<u>(3 350 320)</u>
AUGMENTATION DES ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES	2 105 164	1 468 801
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES AU DÉBUT	2 711 118	1 242 317
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES À LA FIN (note 16)	4 816 282 \$	2 711 118 \$

Société des traversiers du Québec

NOTES COMPLÉMENTAIRES 31 MARS 2001

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 du Canada. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

Immobilisations

Une valeur basée sur le coût d'origine du donateur 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'intérêts encourues sur des emprunts du Fonds de financement afférents à l'acquisition d'immobilisations et de l'amortissement cumulé 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.

La subvention et les produits financiers connexes grevés d'une affectation d'origine externe aux charges d'exercices futurs sont constatés à titre de produit au cours des exercices où les charges correspondantes sont constatées.

Espèces et quasi-espèces

La politique de la Société consiste à présenter dans les espèces et quasi-espèces les soldes bancaires incluant les découverts bancaires dont les soldes fluctuent souvent entre le découvert et le disponible et les placements temporaires dont l'échéance n'excède pas trois mois à partir de la date d'acquisition.

Régimes de retraite

La comptabilité des régimes à cotisations déterminées est appliquée aux régimes interentreprises à prestations déterminées gouvernementaux compte tenu que la Société ne dispose pas de suffisamment d'informations pour appliquer la comptabilité des régimes à prestations déterminées.

3. FRAIS D'EXPLOITATION

	<u>2 0 0 1</u>	<u>2 0 0 0</u> (note 20)
Traitements et avantages sociaux	16 947 084 \$	16 659 286 \$
Contrats d'opération	1 518 883	1 760 288
Carburant	4 219 208	3 047 551
Entretien et réparation - navires	4 673 683	4 640 214
Entretien et réparation - quais	2 032 656	1 424 647
Entretien et réparation - bâtiments	458 418	474 355
Taxes foncières et scolaires	823 477	788 929
Assurances	1 102 146	1 273 752
Autres	2 004 460	1 879 587
Recouvrements des assureurs	(450 663)	(592 557)
	<u>33 329 352 \$</u>	<u>31 356 052 \$</u>

4. FRAIS D'ADMINISTRATION

	<u>2 0 0 1</u>	<u>2 0 0 0</u> (note 20)
Traitements et avantages sociaux	2 383 414 \$	2 260 749 \$
Formation du personnel	152 574	111 717
Papeterie et impression	84 956	64 858
Honoraires professionnels	158 123	209 608
Autres	397 861	391 574
	<u>3 176 928 \$</u>	<u>3 038 506 \$</u>

5. AUTRES REVENUS

	<u>2 0 0 1</u>	<u>2 0 0 0</u> (note 20)
Intérêts sur dépôts bancaires	303 879 \$	155 703 \$
Intérêts sur l'ajustement de la cotisation de la Commission de la santé et de la sécurité du travail	30 208	11 438
Droit d'amarrage	34 770	-
Stationnement et divers	76 152	58 580
Distributeurs automatiques et concession alimentaire	207 396	183 667
Affichage publicitaire	56 132	56 691
Location de navires	-	20 070
Location de locaux	17 323	13 271
Perte sur vente d'actifs	(14 412)	(80 771)
	<u>711 448 \$</u>	<u>418 649 \$</u>

6. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES

	<u>2 0 0 1</u>	<u>2 0 0 0</u> (note 20)
Subventions du gouvernement du Québec		
Subvention d'opération	32 765 652 \$	33 261 892 \$
Participations gouvernementales recouvrables	4 356 418	5 144 556
	<u>37 122 070</u>	<u>38 406 448</u>
Virement de participations gouvernementales reportées		
Afférentes à la compensation financière provenant du transfert des quais fédéraux (note 12)	665 193	-
Afférentes aux immobilisations (note 13)	2 317 717	1 513 292
	<u>2 982 910</u>	<u>1 513 292</u>
	<u>40 104 980 \$</u>	<u>39 919 740 \$</u>

7. DÉBITEURS

	<u>2 0 0 1</u>	<u>2 0 0 0</u>
Secteur du transport	293 646 \$	290 510 \$
Secteur gouvernemental	20 442	63 146
Subvention à recevoir du ministère des Transports	-	1 320 100
Subvention à recevoir relative au transfert des quais fédéraux (note 12)	665 193	-
Réclamations d'accident à recevoir	-	994 862
Autres	156 219	84 117
	<u>1 135 500 \$</u>	<u>2 752 735 \$</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 s'acquitter de 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>2 0 0 1</u>	<u>2 0 0 0</u>
Solde au début	19 129 294 \$	13 984 737 \$
Amortissement des immobilisations	6 681 239	7 432 033
Intérêts encourus sur les emprunts	4 659 943	4 697 288
	<u>30 470 476</u>	<u>26 114 058</u>
Participations gouvernementales reçues	<u>(6 984 764)</u>	<u>(6 984 764)</u>
Solde à la fin	<u>23 485 712 \$</u>	<u>19 129 294 \$</u>

Ce solde se rapporte aux éléments suivants du bilan :

Emprunts du Fonds de financement (note 10)	64 179 324 \$	60 728 927 \$
Coût non amorti des immobilisations financées à long terme (note 9)	<u>(41 854 758)</u>	<u>(42 662 008)</u>
	22 324 566	18 066 919
Intérêts courus sur ces emprunts	1 161 146	1 062 375
	<u>23 485 712 \$</u>	<u>19 129 294 \$</u>

9. IMMOBILISATIONS

	2001				2000	
	FINANÇÉES À LONG TERME (note 8)	ACQUISES DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC	ACQUISES PAR DONATION (note 13)	AUTRES	TOTAL	TOTAL
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
COÛT						
Terrains	-	-	63 794	18 145	81 939	81 939
Quais	932 712	23 108 643	39 376 826	74 622	63 492 803	27 962 151
Bâtiments	-	1 707 067	5 236 229	696 399	7 639 695	7 540 269
Navires	92 118 185	-	29 228 709	866 586	122 213 480	100 938 049
Navires loués en vertu de contrats de location- acquisition	-	-	-	-	-	25 957 545
Ameublement et équipement	-	-	12 738	1 685 626	1 698 364	1 545 378
Matériel roulant	-	-	-	91 346	91 346	91 346
Améliorations locatives	-	-	215 930	637 793	853 723	853 723
	<u>93 050 897</u>	<u>24 815 710</u>	<u>74 134 226</u>	<u>4 070 517</u>	<u>196 071 350</u>	<u>164 970 400</u>
AMORTISSEMENT CUMULÉ						
Quais	192 005	7 777 896	4 257 215	50 283	12 277 399	9 989 488
Bâtiments	-	972 233	2 234 476	384 868	3 591 577	3 152 139
Navires	51 004 134	-	27 477 763	836 095	79 317 992	57 188 954
Navires loués en vertu de contrats de location- acquisition	-	-	-	-	-	18 732 178
Ameublement et équipement	-	-	4 168	1 031 234	1 035 402	928 273
Matériel roulant	-	-	-	81 579	81 579	77 392
Améliorations locatives	-	-	183 532	563 155	746 687	711 014
	<u>51 196 139</u>	<u>8 750 129</u>	<u>34 157 154</u>	<u>2 947 214</u>	<u>97 050 636</u>	<u>90 779 438</u>
VALEUR NETTE	<u>41 854 758</u>	<u>16 065 581</u>	<u>39 977 072</u>	<u>1 123 303</u>	<u>99 020 714</u>	<u>74 190 962</u>

10. DETTE À LONG TERME

	<u>2 0 0 1</u>	<u>2 0 0 0</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 du Fonds de financement, 8,49 %, remboursables par des versements semestriels de 1 766 415 \$ échéant en juin 2011	24 207 986	25 600 238
Emprunt du Fonds de financement, 6,96 %, remboursable par des versements semestriels de 1 725 967 \$ échéant en janvier 2018	34 097 349	35 128 689
Emprunt du Fonds de financement, 5,97 %, remboursable par des versements semestriels de 749 720 \$ échéant en avril 2003	3 395 597	-
Emprunt du Fonds de financement, 5,85 %, remboursable par des versements semestriels de 672 490 \$ échéant en novembre 2002	2 478 392	-
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, à des taux de 10,6 % et 10,8 %, échéant en 2001	-	8 117 766
	89 730 734	94 398 103
Versements échéant en deçà d'un an	5 149 152	4 667 369
	84 581 582 \$	89 730 734 \$

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

2002	5 149 152 \$
2003	5 479 486
2004	3 730 392
2005	3 288 486
2006	3 549 652

11. TRANSFERT DES QUAIS FÉDÉRAUX

En vertu d'une entente signée le 30 mars 2001, le gouvernement du Québec a transféré à la Société la propriété, effective le 19 juin 2000, des installations portuaires d'une valeur attribuée de 35 525 305 \$, situées sur le site des dix terminaux de traversiers reçus du gouvernement du Canada, ainsi que la compensation financière de 36 300 000 \$ associée à ce transfert. Selon cette entente, la Société doit utiliser cette somme forfaitaire, ainsi que les fruits de son investissement, exclusivement pour l'opération, l'entretien et la réfection des dix terminaux.

12. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES REPORTÉES AFFÉRENTES À LA COMPENSATION FINANCIÈRE PROVENANT DU TRANSFERT DES QUAIS FÉDÉRAUX

Participation de l'exercice (note 11)	36 300 000 \$
Virement aux résultats d'un montant équivalent aux dépenses d'entretien et de réparation des quais fédéraux	<u>(665 193)</u>
	<u>35 634 807 \$</u>
Ce solde se rapporte à l'élément suivant du bilan :	
Subvention à recevoir relative au transfert des quais fédéraux	<u>35 634 807 \$</u>

13. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES REPORTÉES AFFÉRENTES AUX IMMOBILISATIONS

	<u>2 0 0 1</u>	<u>2 0 0 0</u>
a) Gouvernement du Québec		
Solde au début	7 061 198 \$	7 439 256 \$
Participation de l'exercice	<u>503 382</u>	<u>1 112 007</u>
	7 564 580	8 551 263
Virement aux résultats des montants suivants :		
Amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(602 920)	(1 490 065)
Solde non amorti sur immobilisation aliénée au cours de l'exercice	<u>(301 000)</u>	-
Solde à la fin	<u>6 660 660</u>	<u>7 061 198</u>
b) Gouvernement du Canada		
Solde au début	155 070	178 297
Participation de l'exercice (note 11)	<u>35 525 305</u>	<u>-</u>
	35 680 375	178 297
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(1 413 797)	(23 227)
Solde à la fin	<u>34 266 578</u>	<u>155 070</u>
	<u>40 927 238 \$</u>	<u>7 216 268 \$</u>
Ce solde se rapporte aux éléments suivants :		
Terrains	63 794 \$	63 794 \$
Quais	35 119 611	1 029 722
Bâtiments	3 001 753	3 329 022
Navires	1 750 946	1 830 907
Ameublement et équipement	8 570	8 103
Améliorations locatives	<u>32 398</u>	<u>43 194</u>
	39 977 072	6 304 742
Solde non dépensé de la subvention à l'acquisition d'immobilisations	<u>950 166</u>	<u>911 526</u>
	<u>40 927 238 \$</u>	<u>7 216 268 \$</u>

14. CAPITAL-ACTIONS

	<u>2001</u>	<u>2000</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>

15. ENGAGEMENTS

- La Société a signé des baux à long terme échéant en 2004 pour des locaux à la gare de Lévis et au port de Québec. Le bail pour la gare de Lévis 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 2001, la dépense de loyer pour les locaux s'élève à 60 015 \$ et la rémunération versée aux transporteurs totalise 1 518 883 \$.

Au 31 mars 2001 les engagements de la Société s'établissent comme suit :

	<u>Baux</u>	<u>Ententes de services *</u>
2002	55 166 \$	1 502 991 \$
2003	55 166	1 531 683
2004	55 166	1 560 480
2005	28 878	1 143 873
2006	-	<u>1 004 925</u>
	<u>194 376 \$</u>	<u>6 743 952 \$</u>

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

- Le 28 mars 2000, le gouvernement du Québec a autorisé le versement d'une subvention de 950 000 \$ à la Société pour qu'elle procède au prolongement du quai de Tadoussac. Des honoraires professionnels de 56 070 \$ ont été capitalisés au 31 mars 2001.

16. FLUX DE TRÉSORERIE

	<u>2001</u>	<u>2000</u>
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES		
Encaisse	2 664 673 \$	2 686 654 \$
Dépôt à terme	<u>2 151 609</u>	<u>24 464</u>
	<u>4 816 282 \$</u>	<u>2 711 118 \$</u>

Les intérêts payés au cours de l'exercice s'élèvent à 5 406 325 \$ (2000 : 5 796 681 \$).

17. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déjà exposées dans les états financiers et comptabilisées à la valeur d'échange, la Société est apparentée à tous les ministères et fonds spéciaux ainsi qu'à 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 exposées distinctement dans les états financiers.

18. RÉGIMES DE RETRAITE

- Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics

La majorité des membres du personnel de la Société participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP). Ce régime interentreprises 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 297 095 \$ (2000 : 385 046 \$). Les obligations de la Société envers ce régime gouvernemental se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

Le taux de cotisation de l'employeur pour le service régulier du RREGOP jusqu'au 31 décembre 1999 correspondait à 5,22 % du salaire admissible pour les participants syndicables (5,02 % pour les participants non syndicables). À la suite des modifications apportées au régime, à compter du 1^{er} janvier 2000, le taux de cotisation de l'employeur pour le service régulier correspond à 3,51 % du salaire admissible pour les participants syndicables (0,79 % pour les participants non syndicables).

19. 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 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.

Au 31 mars 2000 et au 31 mars 2001, la Société avait des lignes de crédit bancaire à court terme totalisant 10 000 000 \$ sur lesquelles elle n'avait prélevé aucun montant. Ces lignes de crédit sont des facilités de crédit à terme d'exploitation autorisées jusqu'au 31 juillet 2002 qui portent intérêt au taux préférentiel et ne sont pas garanties par des actifs déterminés de la Société.

20. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de 2000 ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée en 2001.

ANNEXE 1 - CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

1.0 OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

- 1.1 Le présent code d'éthique a pour objet de préserver et de renforcer le lien de confiance des citoyens dans l'intégrité et l'impartialité de la Société des traversiers du Québec (ci-après appelée « la Société »), de favoriser la transparence au sein de la Société et de responsabiliser l'administration et les administrateurs de la Société.
- 1.2 Le présent code d'éthique s'applique aux membres du conseil d'administration de la Société nommé ou désigné par décret du gouvernement, conformément à l'article 6 de la *Loi sur la Société des traversiers du Québec* (L.R.Q., c. S-14) (ci-après appelée « administrateur »).

2.0 MISSION DE LA SOCIÉTÉ

La mission de la Société est d'assurer des services de traversiers sécuritaires et fiables permettant le transport des personnes, des véhicules et des marchandises, contribuant ainsi à l'essor social, économique et touristique du Québec.

3.0 VALEURS DE LA SOCIÉTÉ

Les valeurs véhiculées par la Société sont le respect des personnes, l'esprit de créativité, le souci de la qualité du service et le goût du partenariat.

4.0 PRINCIPES D'ÉTHIQUE ET RÈGLES GÉNÉRALES DE DÉONTOLOGIE

- 4.1 L'administrateur est nommé pour contribuer, à l'intérieur de son mandat, à la réalisation de la mission de la Société et à la bonne administration de ses biens, et ce, dans le respect de ses valeurs.

Sa contribution doit être faite, dans le respect du droit, avec honnêteté, loyauté, prudence, diligence, efficacité, assiduité et équité.

- 4.2 L'administrateur est tenu, dans l'exercice de ses fonctions, de respecter les principes d'éthique et les règles de déontologie prévus par la loi, le règlement sur l'éthique et la déontologie des administrateurs publics (décret 824-98 du 17 juin 1998) et le présent code d'éthique et de déontologie. En cas de divergence, les principes et les règles les plus exigeants s'appliquent.

Il doit, en cas de doute, agir selon l'esprit de ces principes et de ces règles. Il doit de plus organiser ses affaires personnelles de telle sorte qu'elles ne puissent nuire à l'exercice de ses fonctions.

L'administrateur qui, à la demande de la Société, exerce des fonctions d'administrateur dans un autre organisme ou entreprise, ou en est membre, est tenu aux mêmes obligations.

- 4.3 L'administrateur est tenu à la discrétion sur ce dont il a connaissance dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions et est tenu, à tout moment, de respecter le caractère confidentiel de l'information ainsi reçue.

Cette obligation n'a pas pour effet d'empêcher un administrateur représentant ou lié à un groupe d'intérêts particuliers de le consulter et de lui faire rapport, sauf si l'information est confidentielle suivant la loi ou si le conseil d'administration exige le respect de la confidentialité.

- 4.4 L'administrateur doit, dans l'exercice de ses fonctions, prendre ses décisions indépendamment de toutes considérations politiques partisans.
- 4.5 Le président-directeur général, ou tout autre administrateur à temps plein s'il en était, doit faire preuve de réserve dans la manifestation publique de ses opinions politiques.
- 4.6 L'administrateur doit éviter de se placer dans une situation de conflit entre son intérêt personnel et les obligations de ses fonctions.

Il doit dénoncer à la Société tout intérêt direct ou indirect qu'il a dans un organisme, une entreprise ou une association susceptible de le placer dans une situation de conflit d'intérêts, ainsi que les droits qu'il peut faire valoir contre la Société, en indiquant, le cas échéant, leur nature et leur valeur.

L'administrateur nommé ou désigné dans un autre organisme ou entreprise doit aussi faire cette dénonciation à l'autorité qui l'a nommé ou désigné.

- 4.7 L'administrateur à temps plein ne peut, sous peine de révocation, avoir un intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association mettant en conflit son intérêt personnel et celui de la Société. Toutefois, cette révocation n'a pas lieu si un tel intérêt lui échoit par succession ou donation pourvu qu'il y renonce ou en dispose avec diligence.

Tout autre administrateur qui a un intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association qui met en conflit son intérêt personnel et celui de la Société doit, sous peine de révocation, dénoncer par écrit cet intérêt au président du conseil d'administration et, le cas échéant, s'abstenir de participer à toute délibération et à toute décision portant sur l'organisme, l'entreprise ou l'association dans lequel il a cet intérêt. Il doit en outre se retirer de la séance pour la durée des délibérations et du vote relatif à cette question.

- 4.8 L'administrateur ne doit pas confondre les biens de la Société avec les siens et ne peut les utiliser à son profit ou au profit de tiers.
- 4.9 L'administrateur ne peut utiliser à son profit ou au profit de tiers l'information obtenue dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.

Cette obligation n'a pas pour effet d'empêcher un administrateur représentant ou lié à un groupe d'intérêts particuliers de le consulter et de lui faire rapport, sauf si l'information est confidentielle suivant la loi ou si le conseil d'administration exige le respect de la confidentialité.

- 4.10 L'administrateur à temps plein doit exercer ses fonctions de façon exclusive sauf si l'autorité qui l'a nommé ou désigné le nomme ou le désigne aussi à d'autres fonctions. Il peut, toutefois, avec le consentement du président-directeur général, exercer des activités didactiques pour lesquelles il peut être rémunéré et des activités non rémunérées dans des organismes sans but lucratif.

Le président-directeur général peut pareillement être autorisé par le secrétaire général du Conseil exécutif.

- 4.11 L'administrateur ne peut accepter aucun cadeau, marque d'hospitalité ou autre avantage que ceux d'usage et d'une valeur modeste.

Tout autre cadeau, marque d'hospitalité ou avantage reçu doit être retourné au donateur ou à la Société.

- 4.12 L'administrateur ne peut, directement ou indirectement, accorder, solliciter ou accepter une faveur ou un avantage indu pour lui-même ou pour un tiers.
- 4.13 L'administrateur doit, dans la prise de ses décisions, éviter de se laisser influencer par des offres d'emploi.
- 4.14 L'administrateur qui a cessé d'exercer ses fonctions doit se comporter de façon à ne pas tirer d'avantages indus de ses fonctions antérieures au service de la Société.
- 4.15 L'administrateur qui a cessé d'exercer ses fonctions ne doit pas divulguer une information confidentielle qu'il a obtenue ou donner à quiconque des conseils fondés sur de l'information non disponible au public concernant la Société, ou un autre organisme ou entreprise avec lequel il avait des rapports directs importants au cours de l'année qui a précédé la fin de son mandat.

Il lui est interdit, dans l'année qui suit la fin de ses fonctions, d'agir au nom ou pour le compte d'autrui relativement à une procédure, à une négociation ou à une autre opération à laquelle la Société est partie et sur laquelle il détient de l'information non disponible au public.

Les administrateurs de la Société ne peuvent traiter, dans les circonstances qui sont prévues à l'alinéa précédent, avec l'administrateur qui y est visé dans l'année où celui-ci a quitté ses fonctions.

- 4.16 Le président du conseil d'administration doit s'assurer du respect des principes d'éthique et des règles de déontologie par les administrateurs de la Société.

5.0 ACTIVITÉS POLITIQUES

- 5.1 Le président-directeur général, ou tout autre administrateur à temps plein s'il en est, qui a l'intention de présenter sa candidature à une charge publique élective doit en informer le secrétaire général du Conseil exécutif.
- 5.2 Le président-directeur général, ou tout autre administrateur à temps plein s'il en est, qui veut se porter candidat à une charge publique élective doit se démettre de ses fonctions.
- 5.3 L'administrateur à temps plein qui veut se porter candidat à la charge de député à l'Assemblée nationale, de député à la Chambre des communes du Canada ou à une autre charge publique élective dont l'exercice sera probablement à temps plein doit demander et a droit à un congé non rémunéré à compter du jour où il annonce sa candidature.
- 5.4 L'administrateur à temps plein qui veut se porter candidat à une charge publique élective dont l'exercice sera probablement à temps partiel, mais dont la candidature sera susceptible de l'amener à enfreindre son devoir de réserve, doit demander et a droit à un congé non rémunéré à compter du jour où il annonce sa candidature.
- 5.5 L'administrateur à temps plein qui obtient un congé sans rémunération conformément à l'article 5.3 ou à l'article 5.4 a le droit de reprendre ses fonctions au plus tard le 30^e jour qui suit la date de clôture des mises en candidature, s'il n'est pas candidat, ou, s'il est candidat, au plus tard le 30^e jour qui suit la date à laquelle une autre personne est proclamée élue.
- 5.6 L'administrateur à temps plein dont le mandat est à durée déterminée, qui est élu à une charge publique à temps plein et qui accepte son élection, doit se démettre immédiatement de ses fonctions d'administrateur.

Celui qui est élu à une charge publique dont l'exercice est à temps partiel doit, si cette charge est susceptible de l'amener à enfreindre son devoir de réserve, se démettre de ses fonctions d'administrateur.

- 5.7 L'administrateur à temps plein dont le mandat est à durée indéterminée et qui est élu à une charge publique a droit à un congé non rémunéré pour la durée de son premier mandat électif.

6.0 RÉMUNÉRATION

- 6.1 L'administrateur n'a droit, pour l'exercice de ses fonctions, qu'à la seule rémunération reliée à celle-ci, telle qu'elle a été définie au décret le nommant.
- 6.2 L'administrateur qui, à la demande de la Société, exerce des fonctions d'administrateur dans un autre organisme ou entreprise, ou en est membre, et reçoit une rémunération quelconque ou des jetons de présence de cet autre organisme ou entreprise, doit retourner à la Société toute telle rémunération ou jeton de présence.

7.0 ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration de la Société des traversiers du Québec entre en vigueur le jour de son adoption par le conseil d'administration de la Société des traversiers du Québec.

