

Rapport annuel de gestion 2014-2015

Société des traversiers du Québec



Société des traversiers du Québec

250, rue Saint-Paul
Québec (Québec) G1K 9K9
Téléphone : 418 643-2019
Télécopieur : 418 643-7308
stq@traversiers.gouv.qc.ca
traversiers.com

Cette publication a été rédigée par la Société des traversiers du Québec (STQ). Elle est disponible en version PDF sur le site Internet de la STQ à l'adresse **traversiers.com** et en format adapté sur demande.

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

Soucieuse de protéger l'environnement, la STQ favorise l'utilisation de papier FSC pour les exemplaires imprimés de ses publications. La couverture et les pages intérieures du présent rapport sont imprimées sur du papier 100 % postconsommation.

Photographies

Éric Massicotte
Société des traversiers du Québec

Révision linguistique et correction d'épreuves

Marie Parent

Graphisme

Paquin Design

Imprimerie

Transcontinental Québec

Abréviations

NM signifie navire à moteur
s. o. signifie sans objet
VCA signifie véhicule sur coussin d'air

ISBN : 978-2-550-73615-8 (version imprimée)

ISBN : 978-2-550-73616-5 (version PDF)

ISSN : 1706-8924 (version imprimée)

ISSN : 2368-3708 (version PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2015
Bibliothèque et Archives Canada, 2015
© Gouvernement du Québec

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DU MINISTRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS ET À L'IMPLANTATION DE LA STRATÉGIE MARITIME	4
PRÉSENTATION DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL	5
DÉCLARATION DE LA DIRECTION	6
MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL	7
PRÉSENTATION GÉNÉRALE	8
FAITS SAILLANTS ET REVUE STATISTIQUE	10
RAPPEL DE LA DÉCLARATION DE SERVICES AUX CITOYENS ET DU PLAN STRATÉGIQUE 2014-2018	20
REDDITION DE COMPTES SELON LE PLAN STRATÉGIQUE 2014-2018	21
Objectif 1.1 : Assurer la fiabilité des opérations	21
Objectif 1.2 : Bonifier le programme d'expérience client	21
Objectif 2.1 : Figurer parmi les employeurs de choix en transport maritime au Québec	22
Objectif 2.2 : Améliorer la performance en matière de santé et sécurité	22
Objectif 3.1 : Moderniser les outils de gestion	23
Objectif 3.2 : Améliorer la performance en développement durable	23
Objectif 4.1 : Accroître les revenus autonomes	24
RÉSULTATS AU REGARD DE LA DÉCLARATION DE SERVICES AUX CITOYENS	25
DÉVELOPPEMENT DURABLE	27
UTILISATION DES RESSOURCES	33
Ressources humaines	33
Ressources budgétaires et financières	35
Ressources informationnelles	39
Bonis au rendement	41
Mesures de réduction de dépenses	41
GESTION ET CONTRÔLE DES EFFECTIFS ET RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX CONTRATS DE SERVICES	42
ÉTATS FINANCIERS	43
CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES DIRIGEANTS	62
EMPLOI ET QUALITÉ DE LA LANGUE FRANÇAISE	63
PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS	64
GOUVERNANCE	65
Fonctionnement des comités	65
Membres du conseil d'administration	67
Rémunération	70
POLITIQUE DE FINANCEMENT DES SERVICES	71
OCCUPATION ET VITALITÉ DES TERRITOIRES	73
RECOMMANDATIONS DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC	74
ORGANIGRAMME	75
RÉSEAU	76
FLOTTE	78

PRÉSENTATION DU MINISTRE DÉLÉGUÉ AUX TRANSPORTS ET À L'IMPLANTATION DE LA STRATÉGIE MARITIME

MONSIEUR JACQUES CHAGNON

Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
1045, rue des Parlementaires, 1^{er} étage, bureau 1.30
Québec (Québec) G1A 1A4

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel de gestion de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice financier clos le 31 mars 2015.

Ce rapport constitue une reddition de comptes à l'égard des objectifs du Plan stratégique 2014-2018 de la Société des traversiers du Québec et des engagements de prestation de services contenus dans sa Déclaration de services aux citoyens.

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



Jean D'Amour

Ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime

Québec, septembre 2015



PRÉSENTATION DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

MONSIEUR JEAN D'AMOUR

Ministre délégué aux Transports
et à l'implantation de la stratégie maritime
700, boulevard René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Monsieur le Ministre délégué,

Conformément aux dispositions de la Loi sur la Société des traversiers du Québec et au nom des membres du conseil d'administration et du personnel de la STQ, j'ai le plaisir de vous présenter le rapport annuel de gestion ainsi que les états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2015.

Ce document a été approuvé par le conseil d'administration de la Société des traversiers du Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre délégué, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.



Jocelyn Fortier

Président-directeur général

Québec, septembre 2015

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Les résultats et l'information contenus dans le présent rapport annuel de gestion et les contrôles afférents sont sous ma responsabilité. Celle-ci porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité des données, de l'information et des explications qui y sont présentées.

Tout au long de l'exercice financier, la Société des traversiers du Québec (STQ) a maintenu des systèmes d'information et des mesures de contrôle fiables, de manière à assurer l'atteinte des objectifs définis au Plan stratégique 2014-2018. Le Rapport annuel de gestion 2014-2015 de la STQ :

- décrit fidèlement la mission, les valeurs et les orientations stratégiques de l'organisation;
- en expose les objectifs, les indicateurs, les cibles à atteindre et les résultats;
- présente des données exactes et fiables.

Les membres du conseil d'administration de la STQ ont également approuvé le Rapport annuel de gestion 2014-2015. De plus, sur la base d'une analyse de risques, la responsable de l'audit interne a conduit un examen visant à évaluer la plausibilité et la cohérence de l'information contenue dans ce rapport et a produit un rapport de validation à cet égard.

À mon avis, l'information présentée dans le Rapport annuel de gestion 2014-2015 correspond à la situation et est fiable.



Jocelyn Fortier
Président-directeur général

Québec, le 27 août 2015

MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Au nom des membres du conseil d'administration, des employés et en mon nom personnel, je suis heureux de vous présenter le Rapport annuel de gestion 2014-2015 de la Société des traversiers du Québec (STQ). Ce rapport trace un bilan positif d'une année riche en réalisations, notamment sur le plan du développement des infrastructures terrestres et maritimes de notre réseau de traverses. Deux d'entre elles s'activent d'ailleurs aux préparatifs en vue de recevoir des traversiers dont les technologies seront des plus innovatrices et écologiques. Au cours de 2014-2015, la STQ a amorcé l'implantation de quelques actions découlant de son Plan stratégique 2014-2018, qui vise, en particulier, à améliorer l'expérience client, à s'assurer de l'attraction et de la rétention d'une main-d'œuvre qualifiée, à travailler dans une perspective de développement durable et à accroître l'autofinancement de l'organisation.

MISSION ET NOUVEAUTÉS

La STQ veille à respecter sa vocation première, soit assurer la mobilité des personnes et des marchandises par des services de transport maritime de qualité, sécuritaires et fiables. Elle met toujours au cœur de ses préoccupations la sécurité de ses passagers et de ses employés. Par sa mission, la STQ contribue à la prospérité de la population québécoise tout le long du fleuve Saint-Laurent.

En 2014-2015, la STQ a effectué 115 888 traversées, transportant au total 4 938 000 passagers et quelque 2 072 800 véhicules. Le taux de réalisation des traversées prévues a atteint 99,0 %, ce qui démontre une fois de plus la fiabilité de ses opérations. Les traverses et dessertes maritimes exploitées en partenariat ont réalisé quant à elles 2 701 traversées, permettant de mener à bon port 168 090 passagers et 61 430 véhicules.

Au cours de l'exercice financier, la STQ a endossé de nouvelles responsabilités. Depuis le 1^{er} avril 2014, elle exploite en effet directement la traverse Harrington Harbour-Chevery. Elle a par ailleurs poursuivi la réalisation de nombreux projets, dont la construction du navire de la traverse de Matane et des deux navires de la traverse de Tadoussac, l'adaptation des

infrastructures terrestres et maritimes à ces deux traverses et le réaménagement du terminal de Lévis à la traverse de Québec. Tous ces investissements annoncent un avenir prometteur pour la STQ, garantissant la pérennité de ses infrastructures et un service toujours mieux adapté aux besoins des populations des différentes régions desservies.

REDDITION DE COMPTES

Avec l'entrée en vigueur du Plan stratégique 2014-2018, la section « Reddition de comptes » du Rapport annuel de gestion 2014-2015 comporte 14 indicateurs – quelques-uns nouveaux – dont les résultats témoignent globalement des efforts et de l'engagement soutenu de l'ensemble du personnel de la STQ. Dans les autres rubriques de ce rapport, vous trouverez divers renseignements démontrant que la STQ mise sur l'optimisation de ses ressources sans pour autant sacrifier sa mission première, sa vision et les valeurs de courtoisie, de respect, de professionnalisme, d'intégrité et d'innovation qui sont les siennes.

REMERCIEMENTS

En terminant, je tiens à exprimer ma plus vive reconnaissance à toute l'équipe de la STQ, qui, par son savoir-faire et son expertise, contribue jour après jour au grand succès de notre organisation et à l'accomplissement de son mandat. Je remercie également le président et les membres du conseil d'administration, qui, par leur dévouement et leur expérience, permettent à la STQ de garder le cap sur sa mission.

Je vous invite maintenant à lire le Rapport annuel de gestion 2014-2015 de la Société des traversiers du Québec.

Bonne lecture!



Jocelyn Fortier
Président-directeur général

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

MISSION

Assurer la mobilité durable des personnes et des marchandises par des services de transport maritime de qualité, sécuritaires et fiables, favorisant ainsi le développement du Québec.

VISION

Faire vivre à la clientèle une expérience améliorée de transport maritime en exploitant efficacement le réseau de traverses et de dessertes de la STQ grâce au soutien d'une équipe professionnelle, fière et engagée.

CRÉNEAUX D'ACTIVITÉ

À titre d'entreprise publique, la STQ fournit des services essentiels à plusieurs citoyens du Québec : elle favorise le désenclavement des populations insulaires, permet le lien entre les tronçons d'une même route nationale et offre des services de traversiers interrégionaux et de transport public urbain. Au moyen des liaisons maritimes qu'elle assure, la STQ se révèle ainsi un moteur de développement économique, social et touristique, tout en contribuant à désengorger certaines routes nationales.

VALEURS

Dans son Plan stratégique 2014-2018, la STQ définit ses cinq valeurs. Ces valeurs sont partagées avec l'ensemble de son personnel et déterminent les comportements nécessaires pour réaliser la mission et la vision de l'organisation.



VALEURS	DESCRIPTION
Courtoisie	Favoriser un climat de travail équitable et harmonieux encourageant une communication respectueuse et de saines relations entre les personnes, en vue d'offrir à la clientèle une prestation de services supérieure.
Respect	Faire preuve de respect envers toutes les parties prenantes de l'organisation en reconnaissant le travail du personnel et en assurant la sécurité et l'intégrité physique des employés et des clients, la protection de l'environnement et des équipements, l'optimisation des ressources et la fiabilité du service.
Professionnalisme	Adopter un comportement reposant sur la compétence, la coopération, la cohésion, la rigueur et l'engagement envers l'organisation et la clientèle.
Intégrité	Démontrer de la transparence et un comportement éthique exempt de tout favoritisme pouvant procurer des avantages indus à des personnes, à des entreprises ou à des clientèles.
Innovation	Promouvoir la créativité et l'esprit d'initiative à l'égard des opérations, des projets mis de l'avant, des services offerts et de la gestion des activités.

HISTORIQUE

1971

Création de la Société des traversiers du Québec
Exploitation de la traverse Québec-Lévis

1976

Exploitation de la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout
Exploitation de la traverse L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive

1978

Exploitation de la traverse Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola

1980

Exploitation de la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine

1981

Prise en charge de la gestion du contrat d'exploitation de la traverse L'Isle-aux-Grues-Montmagny

1993

Prise en charge de la gestion du contrat d'exploitation de la traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon
Prise en charge de la gestion du contrat d'exploitation de la traverse île d'Entrée-Cap-aux-Meules

2001

Dévolution par le gouvernement du Québec des 10 quais de traversiers cédés par le gouvernement fédéral en 2000 :

- | | | |
|--------------------------|---------------------------|-------------------|
| ▪ Sorel-Tracy | ▪ L'Isle-aux-Grues | ▪ Rivière-du-Loup |
| ▪ Saint-Ignace-de-Loyola | ▪ L'Isle-aux-Coudres | ▪ Saint-Siméon |
| ▪ Montmagny | ▪ Saint-Joseph-de-la-Rive | ▪ Baie-Comeau |
| | | ▪ Matane |

2007

Décision du gouvernement du Québec de maintenir la STQ en tant que société d'État responsable de la gestion et de l'exploitation de certains services de traversiers au Québec

2009

Transfert par le gouvernement du Québec de la responsabilité de dessertes, de traverses et d'infrastructures maritimes :

- | | |
|---|---|
| ▪ desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine | ▪ traverse Harrington Harbour-Chevery |
| ▪ desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord | ▪ traverse de la rivière Saint-Augustin |
| ▪ traverse de l'Île-Verte ¹ | ▪ quai de Port-Menier |
| | ▪ débarcadère ferroviaire de Matane |

2012

Exploitation du service de transport des personnes à la traverse de la rivière Saint-Augustin

2013

Exploitation de la traverse L'Isle-aux-Grues-Montmagny
Exploitation de la traverse de l'Île-Verte¹

2014

Exploitation de la traverse Harrington Harbour-Chevery

1. Antérieurement appelée traverse L'Isle-Verte-Notre-Dame-des-Sept-Douleurs.

FAITS SAILLANTS ET REVUE STATISTIQUE

PLAN STRATÉGIQUE 2014-2018

Afin de remplir sa mission, de toujours mieux répondre aux besoins de sa clientèle et de contribuer au développement durable du Québec, la Société des traversiers du Québec a précisé les nouvelles orientations de son Plan stratégique 2014-2018, en définissant notamment cinq valeurs et sept objectifs stratégiques qui guideront ses actions durant cette période. On trouvera plus d'informations à ce sujet sous les rubriques « Présentation générale », « Rappel de la Déclaration de services aux citoyens et du Plan stratégique 2014-2018 » et « Reddition de comptes selon le Plan stratégique 2014-2018 » du présent rapport.

TRAVERSE HARRINGTON HARBOUR-CHEVERY

Depuis le 1^{er} avril 2014, les services de transport maritime à la traverse Harrington Harbour-Chevery sont directement assurés par la STQ, qui tient à souligner la collaboration de la Municipalité de Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent à titre d'ancien partenaire dans l'exploitation de cette traverse.

TRAVERSE L'ISLE-AUX-GRUES-MONTMAGNY

La STQ a inauguré le 20 juin 2014 la nouvelle gare fluviale de L'Isle-aux-Grues, un bâtiment fonctionnel, attrayant et bien intégré à son environnement. La clientèle peut notamment y voir une exposition patrimoniale mettant en valeur l'ingéniosité et la créativité des insulaires. La traverse L'Isle-aux-Grues-Montmagny a obtenu le 9 juin 2014 la certification Kéroul, la seule reconnue par Tourisme Québec en matière d'accessibilité des services aux personnes à capacité physique restreinte.

TRAVERSE MATANE-BAIE-COMEAU-GODBOUT

La traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout a vécu l'année 2014-2015 sous le signe des progrès réalisés dans la construction du *F.-A.-Gauthier*, le traversier appelé à remplacer son actuel navire, le *Camille-Marcoux*.

Le 28 juin 2014, Fincantieri a procédé au lancement de ce traversier de nouvelle génération à son chantier naval de Castellammare di Stabia, en Italie. Il s'agissait en fait de la mise à l'eau du navire, une étape importante dans la tradition maritime. Au cours des mois qui ont suivi, des équipes se sont affairées à l'armement et à l'aménagement intérieur du *NM F.-A.-Gauthier* et divers essais en mer ont eu lieu entre décembre 2014 et mars 2015. La livraison du nouveau traversier à Matane est prévue pour le début de l'exercice 2015-2016.

En ce qui a trait aux travaux d'adaptation des infrastructures, ils se sont principalement déroulés à Baie-Comeau durant la dernière année, de sorte que, pour la période du 14 septembre au 17 décembre 2014, les traversées à destination de la Côte-Nord ont dû être redirigées vers Godbout.

TRAVERSE DE L'ÎLE-VERTE

Le 7 novembre 2014 avaient lieu la cérémonie de baptême du *NM Peter-Fraser* et l'inauguration de la gare de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. Grâce à ce nouveau traversier aux technologies vertes et à cette gare fluviale issue de la transformation d'un bâtiment patrimonial, le service de transport maritime à la traverse de l'Île-Verte est encore mieux adapté aux besoins des Verdoyants, des excursionnistes et des touristes.

TRAVERSE RIVIÈRE-DU-LOUP-SAINT-SIMÉON

Le 17 novembre 2014, la STQ a dévoilé à Saint-Siméon la nature des travaux en cours au quai brise-lames, soit l'installation de palplanches d'acier dotées d'un revêtement protecteur contre la corrosion. Faisant suite aux investissements réalisés ces dernières années dans la réfection et la modernisation des aménagements situés sur la rive sud du fleuve, ces travaux sur la rive nord visaient à consolider les infrastructures de la traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon.

TRAVERSE TADOUSSAC-BAIE-SAINTE-CATHERINE

Dans le contexte de la construction des deux navires jumeaux de la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, soit le *Armand-Imbeau II* et le *Jos-Deschênes II*, la cérémonie de pose de la quille du premier a eu lieu en février 2015. Les travaux d'adaptation des infrastructures terrestres destinées à accueillir ces futurs traversiers se sont poursuivis avec la phase II de la modernisation des quais de la traverse. Le système de levage actionné par câbles a été remplacé par un système hydraulique plus performant.

TRAVERSE QUÉBEC-LÉVIS

Le réaménagement du terminal de Lévis a franchi cette année de nouvelles étapes, tant en ce qui concerne le stationnement et l'aire d'attente pour les véhicules qu'en ce qui touche la passerelle d'embarquement. Ce projet de gare vise à améliorer l'expérience client par la qualité des installations et des matériaux choisis aussi bien que par une conception favorisant la fluidité des déplacements des passagers. Le nouvel édifice comptera deux étages. Le rez-de-chaussée abritera un hall d'entrée spacieux, la billetterie, les bureaux administratifs de la traverse Québec-Lévis et un commerce de restauration rapide. L'étage supérieur, entièrement vitré, accueillera une grande salle d'attente avec vue panoramique.



REVUE STATISTIQUE

Traverses exploitées par la STQ

Traversées

Les neuf traverses exploitées par la STQ ont effectué 115 888 traversées en 2014-2015, avec un taux de réalisation moyen de 99,0 %. Les traverses de Tadoussac, de Québec et de Sorel-Tracy ont contribué pour 80 % de l'ensemble des traversées effectuées. Au total, 2 178 départs ont dû être annulés, dont 30 % en raison des conditions climatiques difficiles².

Toutes les traverses ont atteint ou dépassé la cible de 99,5 % de réalisation des traversées prévues³, à l'exception de celles de L'Isle-aux-Coudres, avec 99,4 %, et de Tadoussac, avec 97,9 %. À la traversée de L'Isle-aux-Coudres, l'affluence de la clientèle au cours de l'été 2014 a entraîné des retards répétés dans l'horaire des navires, causant ainsi l'annulation de 60 traversées⁴. À la traversée de Tadoussac, des 1 103 traversées annulées, 795 l'ont été pour des motifs autres que les conditions climatiques, dont notamment 396 par suite de bris aux navires, 157 en raison des perturbations à l'horaire occasionnées par l'important achalandage et 55 à cause de bris aux embarcadères.

TRAVERSÉES EN 2014-2015					
TRAVERSÉS EXPLOITÉES PAR LA STQ	PRÉVUES	EFFECTUÉES ⁵	ANNULÉES	SUPPLÉMENTAIRES	TAUX DE RÉALISATION ⁶
Sorel-Tracy	24 980	25 090	76	186	99,8 %
Québec	25 335	25 207	208	80	99,6 %
L'Isle-aux-Grues	1 320	1 312	22	14	100 %
L'Isle-aux-Coudres	11 962	12 108	94	240	99,4 %
Tadoussac	43 364	42 759	1 103	498	97,9 %
Île-Verte	1 096	1 080	20	4	99,6 %
Matane	1 620	1 584	56	20	99,9 %
Harrington Harbour ⁷	1 074	1 323	10	259	100 %
Rivière Saint-Augustin ⁷	4 612	5 425	589	1 402	99,9 %
TOTAL	115 363	115 888	2 178	2 703	99,0 %

2. Excluant les traversées qui n'ont pas été effectuées faute de passagers, soit 526 traversées retranchées du total de 2 178 départs annulés.

3. Des 115 363 traversées prévues, seulement 0,5 % n'ont pas été effectuées faute de passagers. Cette absence de passagers est essentiellement observable à la traversée de la rivière Saint-Augustin, où la population utilise la Route blanche en avril, décembre et janvier, bien qu'elle soit officiellement fermée par le ministère des Transports du Québec. Parmi les 1 402 traversées supplémentaires réalisées à cette traversée, 89 % l'ont été à l'intérieur de l'horaire prévu pour répondre à l'achalandage accru de mai à novembre, le nombre de passagers ayant souvent dépassé la capacité de l'embarcation en service, soit un aéroglisser de 16 places.

4. Parmi les 94 traversées annulées, 72 ont dû être annulées pour des motifs autres que les conditions climatiques.

5. Comprenant les traversées supplémentaires.

6. Excluant les traversées annulées en raison des conditions climatiques, les traversées supplémentaires et les traversées non effectuées en raison de l'absence de passagers aux traverses de l'Île-Verte et de la rivière Saint-Augustin.

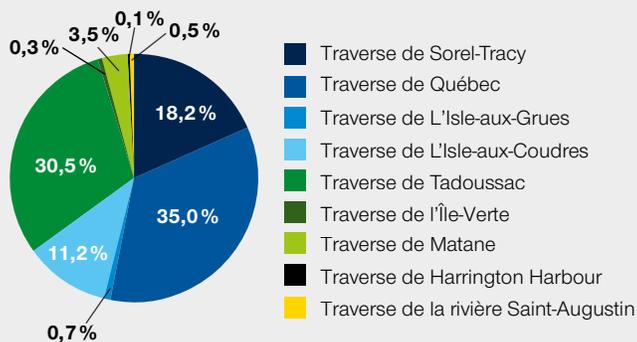
7. Incluant les statistiques du navire de remplacement.

Passagers transportés

Près de 5 millions de passagers ont utilisé les services des traverses exploitées par la STQ en 2014-2015, ce qui représente une baisse de 3,9 %⁸ par rapport à 2013-2014. Les traverses de la rivière Saint-Augustin, de L'Isle-aux-Coudres et de Sorel-Tracy ont connu une augmentation du nombre de passagers transportés, respectivement de l'ordre de 5 %, de 2 % et de 0,3 %. Quant aux traverses de Québec, de Tadoussac et de Matane, elles ont vu leur nombre de passagers transportés décroître, de 8 % pour la première et d'environ 4 % pour les deux autres.

TRAVERSES EXPLOITÉES PAR LA STQ	PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR TRAVERSE ⁹		
	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Sorel-Tracy	1 040 000	898 000	901 000
Québec	2 024 000	1 878 000	1 728 000
L'Isle-aux-Grues	s. o.	36 000	36 000
L'Isle-aux-Coudres	583 000	540 000	551 000
Tadoussac	1 556 000	1 563 000	1 504 000
Île-Verte	s. o.	s. o.	17 000
Matane	198 000	181 000	174 000
Harrington Harbour	s. o.	s. o.	5 000
Rivière Saint-Augustin	31 000	21 000	22 000
TOTAL	5 432 000	5 117 000	4 938 000

RÉPARTITION DES PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR TRAVERSE EN 2014-2015



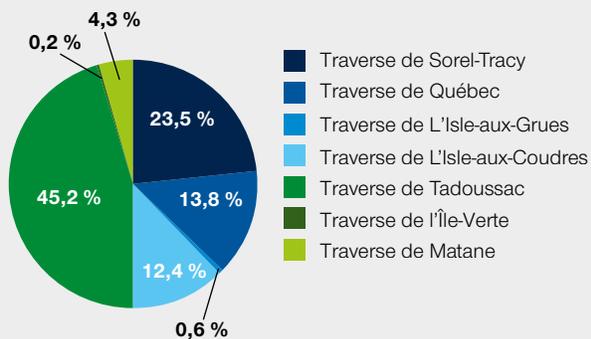
8. Excluant le nombre de passagers transportés aux traverses de l'Île-Verte et de Harrington Harbour à des fins de comparaison avec les données sur les traverses exploitées par la STQ en 2013-2014.
 9. Données arrondies au millier près.

Véhicules transportés

En 2014-2015, le nombre d'unités équivalentes automobiles (UEA) transportées pour l'ensemble des traverses exploitées par la STQ a diminué de 1,7 %¹⁰, passant de 2 547 000 UEA en 2013-2014 à 2 505 000 UEA. Le nombre d'UEA transportées a augmenté aux traverses de L'Isle-aux-Coudres, de Matane et de Sorel-Tracy, alors qu'il a diminué à celles de Québec, de L'Isle-aux-Grues et de Tadoussac. À la traverse de L'Isle-aux-Grues, les travaux de construction de la nouvelle gare avaient entraîné une hausse du nombre de camions à bord en 2013-2014. Or, il n'y a pas eu de projet de cette envergure en 2014-2015. Les traverses de Tadoussac, de Sorel-Tracy et de Québec ont transporté à elles seules 82,4 % du total des unités équivalentes automobiles.

TRAVERSES EXPLOITÉES PAR LA STQ	VÉHICULES TRANSPORTÉS EN UEA* PAR TRAVERSE ¹¹		
	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Sorel-Tracy	683 000	579 000	588 000
Québec	408 000	372 000	347 000
L'Isle-aux-Grues	s. o.	17 000	16 000
L'Isle-aux-Coudres	300 000	297 000	312 000
Tadoussac	1 270 000	1 177 000	1 135 000
Île-Verte	s. o.	s. o.	6 000
Matane	117 000	105 000	107 000
Harrington Harbour ¹²	s. o.	s. o.	s. o.
Rivière Saint-Augustin ¹²	s. o.	s. o.	s. o.
TOTAL	2 778 000	2 547 000	2 511 000

RÉPARTITION DES VÉHICULES TRANSPORTÉS EN UEA* PAR TRAVERSE EN 2014-2015



*UNITÉS ÉQUIVALENTES AUTOMOBILES (UEA)

Motocyclette, motoneige	0,5 automobile
Équipement supplémentaire	0,5 automobile
Camion	2 automobiles
Camion-remorque	4 automobiles
Train routier	5 automobiles
Autobus	3 automobiles
Remorque	
Petite ou de 6,4 à 8 mètres	1 automobile
Plus de 8 mètres	2 automobiles
Autres	Unité(s) équivalente(s) selon le type de véhicule

10. Excluant le nombre d'unités équivalentes automobiles transportées à la traverse de l'Île-Verte à des fins de comparaison avec les données sur les traverses exploitées par la STQ en 2013-2014.

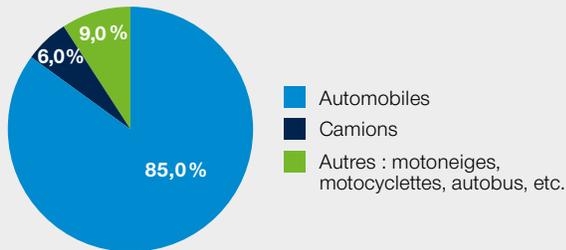
11. Données arrondies au millier près.

12. Transport de personnes et de petites marchandises seulement.

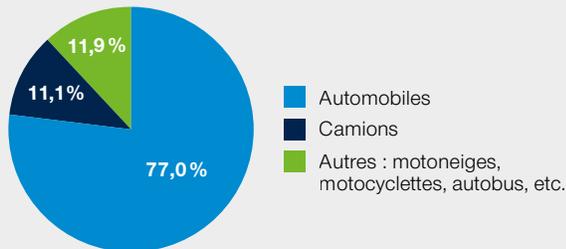
Traverse de Sorel-Tracy

TYPES DE VÉHICULES TRANSPORTÉS EN 2014-2015		
	NOMBRE	UEA
Automobiles	453 000	453 000
Camions	32 000	65 000
Autres	48 000	70 000
TOTAL	533 000	588 000

RÉPARTITION DES VÉHICULES TRANSPORTÉS



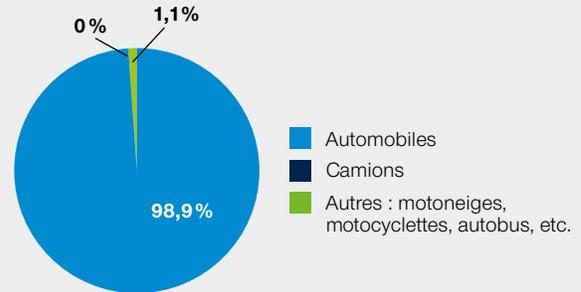
RÉPARTITION DES UEA TRANSPORTÉES



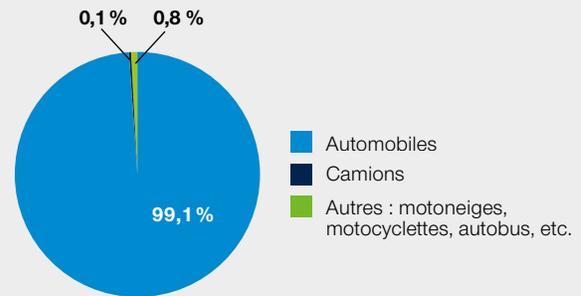
Traverse de Québec

TYPES DE VÉHICULES TRANSPORTÉS EN 2014-2015		
	NOMBRE	UEA
Automobiles	344 000	344 000
Camions	100	200
Autres	3 900	2 800
TOTAL	348 000	347 000

RÉPARTITION DES VÉHICULES TRANSPORTÉS



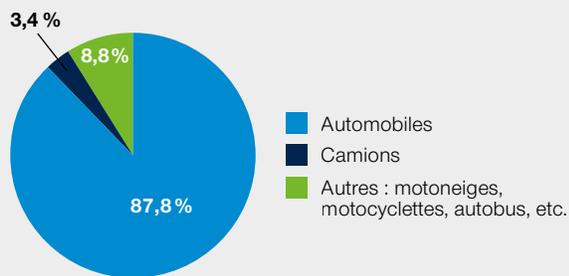
RÉPARTITION DES UEA TRANSPORTÉES



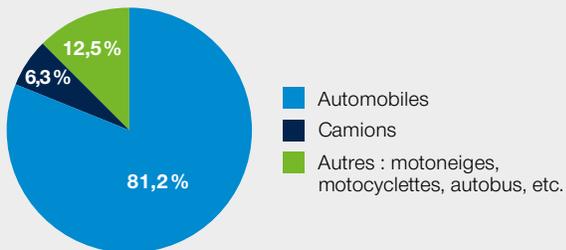
Traverse de L'Isle-aux-Grues

TYPES DE VÉHICULES TRANSPORTÉS EN 2014-2015		
	NOMBRE	UEA
Automobiles	13 000	13 000
Camions	500	1 000
Autres	1 300	2 000
TOTAL	14 800	16 000

RÉPARTITION DES VÉHICULES TRANSPORTÉS



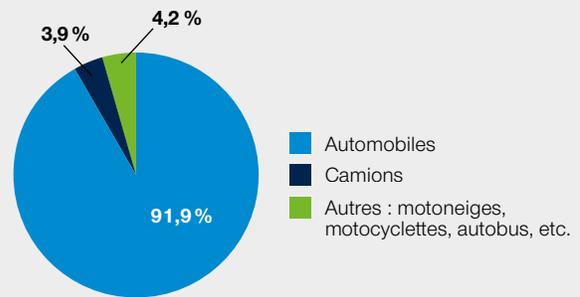
RÉPARTITION DES UEA TRANSPORTÉES



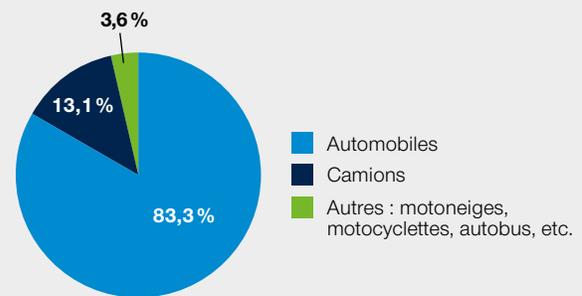
Traverse de L'Isle-aux-Coudres

TYPES DE VÉHICULES TRANSPORTÉS EN 2014-2015		
	NOMBRE	UEA
Automobiles	260 000	260 000
Camions	11 000	41 000
Autres	12 000	11 000
TOTAL	283 000	312 000

RÉPARTITION DES VÉHICULES TRANSPORTÉS



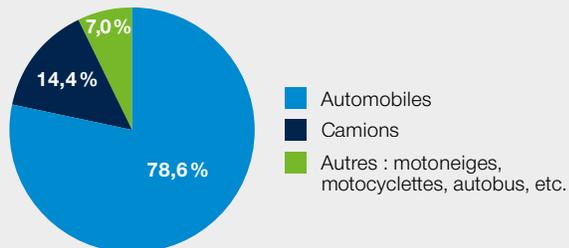
RÉPARTITION DES UEA TRANSPORTÉES



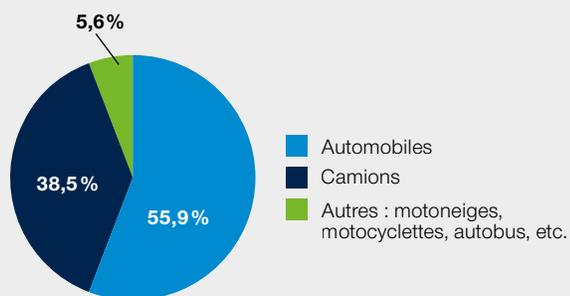
Traverse de Tadoussac

TYPES DE VÉHICULES TRANSPORTÉS EN 2014-2015		
	NOMBRE	UEA
Automobiles	634 000	634 000
Camions	116 000	437 000
Autres	57 000	64 000
TOTAL	807 000	1 135 000

RÉPARTITION DES VÉHICULES TRANSPORTÉS



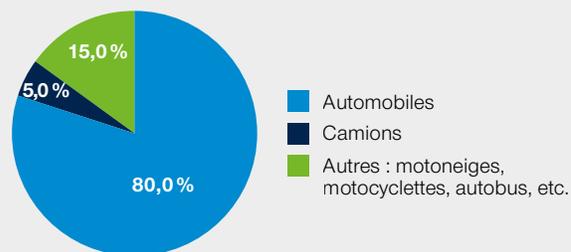
RÉPARTITION DES UEA TRANSPORTÉES



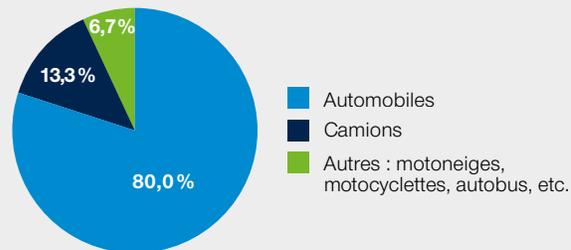
Traverse de l'Île-Verte

TYPES DE VÉHICULES TRANSPORTÉS EN 2014-2015		
	NOMBRE	UEA
Automobiles	4 800	4 800
Camions	300	800
Autres	900	400
TOTAL	6 000	6 000

RÉPARTITION DES VÉHICULES TRANSPORTÉS



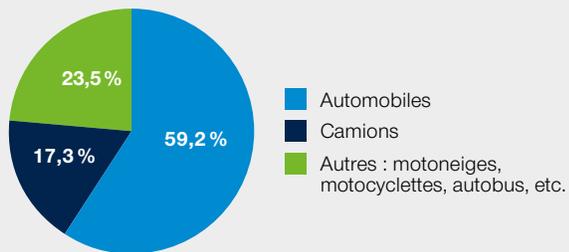
RÉPARTITION DES UEA TRANSPORTÉES



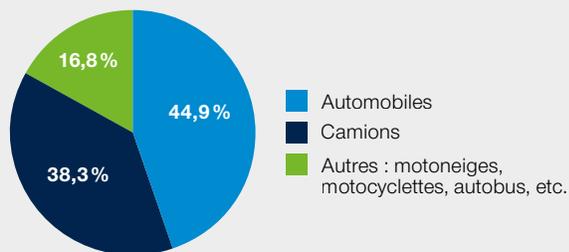
Traverse de Matane

TYPES DE VÉHICULES TRANSPORTÉS EN 2014-2015		
	NOMBRE	UEA
Automobiles	48 000	48 000
Camions	14 000	41 000
Autres	19 000	18 000
TOTAL	81 000	107 000

RÉPARTITION DES VÉHICULES TRANSPORTÉS



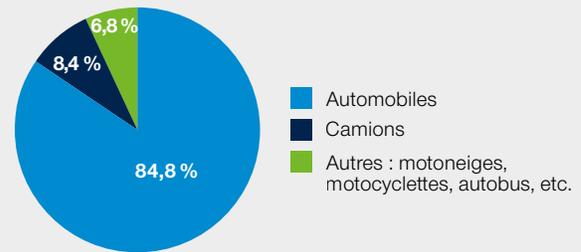
RÉPARTITION DES UEA TRANSPORTÉES



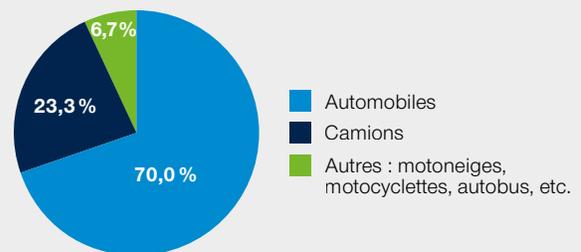
Sommaire des traverses exploitées par la STQ

TYPES DE VÉHICULES TRANSPORTÉS EN 2014-2015		
	NOMBRE	UEA
Automobiles	1 756 800	1 756 800
Camions	173 900	586 000
Autres	142 100	168 200
TOTAL	2 072 800	2 511 000

RÉPARTITION DES VÉHICULES TRANSPORTÉS



RÉPARTITION DES UEA TRANSPORTÉES



Traverses et dessertes maritimes exploitées en partenariat

Traverses

En 2014-2015, la traverse de l'île d'Entrée a vu son nombre de passagers augmenter, alors que le nombre de traversées a diminué. La traverse de Rivière-du-Loup a quant à elle connu une baisse de sa fréquentation.

	TRAVERSÉES EFFECTUÉES			PASSAGERS TRANSPORTÉS			VÉHICULES TRANSPORTÉS (NOMBRE)		
	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2012-2013	2013-2014	2014-2015
L'Isle-aux-Grues	1 344	s. o.	s. o.	39 160	s. o.	s. o.	16 810	s. o.	s. o.
Rivière-du-Loup	1 640	1 703	1 658	146 420	140 610	138 650	63 330	61 670	60 920
Île-Verte ¹³	1 388	1 441	s. o.	17 750	19 520	s. o.	4 930	5 010	s. o.
Île d'Entrée	1 026	1 110	956	6 860	6 580	6 760	460	480	510
Harrington Harbour	971	1 320	s. o.	3 180	3 600	s. o.	s. o.	s. o.	s. o.
TOTAL	6 369	5 574	2 614	213 370	170 310	145 410	85 530	67 160	61 430

	MARCHANDISES TRANSPORTÉES (TONNES MÉTRIQUES)		
	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Harrington Harbour	1 230	790	s. o.
Rivière Saint-Augustin	2 410	2 270	2 260
TOTAL	3 640	3 060	2 260

Dessertes maritimes

Bien que le nombre de trajets effectués par la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine en 2014-2015 soit demeuré identique à celui enregistré en 2013-2014, on constate une baisse de 2,2 % du nombre de passagers transportés et de 2,1 % des marchandises transportées. À l'inverse, alors que le nombre de trajets effectués par la desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord a diminué, le nombre de passagers transportés est resté stable et la quantité de marchandises transportées a augmenté de 13,3 %.

	TRAJETS EFFECTUÉS			PASSAGERS TRANSPORTÉS			MARCHANDISES TRANSPORTÉES (TONNES MÉTRIQUES)		
	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Îles-de-la-Madeleine	46	45	45	8 810	9 390	9 180	30 070	26 030	25 490
Île d'Anticosti et Basse-Côte-Nord	47	46	42	12 030	13 550	13 500	16 120	16 220	18 380
TOTAL	93	91	87	20 840	22 940	22 680	46 190	42 250	43 870

Services aériens

En ce qui concerne les services aériens, le nombre de vols effectués et de passagers transportés a varié selon les traverses desservies, puisqu'il s'agit d'un service complémentaire au transport maritime. Tributaire des conditions climatiques, ce service vient prendre la relève du transport maritime lorsque la formation des glaces empêche les navires de circuler librement. Selon la rigueur des hivers, la période du service aérien peut être écourtée ou allongée.

	VOLS EFFECTUÉS			PASSAGERS TRANSPORTÉS		
	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2012-2013	2013-2014	2014-2015
L'Isle-aux-Grues	644	621	745	2 860	3 270	3 850
Île-Verte	966	925	931	1 480	1 190	1 110
Île d'Entrée ¹⁴	52	s. o.	112	80	s. o.	140
Harrington Harbour	1 248	1 082	1 014	2 730	2 410	2 260
Rivière Saint-Augustin ¹⁵	1 143	s. o.	s. o.	1 870	s. o.	s. o.
TOTAL	4 053	2 628	2 802	9 020	6 870	7 360

14. Seul le service maritime a été offert en 2013-2014.

15. Le service aérien a été offert temporairement en 2012-2013 lors de la mise en service du nouvel aéroglisseur.

RAPPEL DE LA DÉCLARATION DE SERVICES AUX CITOYENS ET DU PLAN STRATÉGIQUE 2014-2018

DÉCLARATION DE SERVICES AUX CITOYENS

Nos engagements

La Société des traversiers du Québec et son personnel prennent les engagements suivants :

Offrir des services de qualité, sécuritaires et fiables

- Accueillir notre clientèle avec courtoisie et l'amener à bon port en toute sécurité avec de l'équipement conforme aux normes et du personnel qualifié, sensibilisé à la qualité des services
- Maintenir les gares et les navires propres et confortables
- Respecter les horaires publiés
- Informer promptement les usagers de toute modification au service
- Rendre disponibles les horaires des traverses

Améliorer nos services

- Mesurer, de façon continue, le degré de satisfaction des usagers ; effectuer annuellement une évaluation globale, en faire connaître les résultats et informer la clientèle des correctifs qui seront apportés
- Faciliter l'accès des personnes handicapées aux publications et aux services offerts aux citoyens par l'application de mesures d'adaptation raisonnables
- Garantir un retour d'appel dans les 48 heures ouvrables qui suivent la réception d'une plainte formulée verbalement et une réponse dans un délai maximal de 10 jours ouvrables dans le cas d'une plainte écrite
- Identifier la personne-ressource ; renseigner la personne concernée du calendrier prévu pour le traitement de la plainte
- Recueillir les commentaires, les suggestions et les insatisfactions à l'aide du formulaire « Votre opinion sur nos services » disponible dans une enveloppe préaffranchie dans toutes nos traverses

PLAN STRATÉGIQUE 2014-2018

La STQ retient quatre grandes orientations et sept objectifs stratégiques pour 2014-2018 :

Orientations reliées au plan stratégique

- Améliorer l'expérience client
- Assurer l'attraction et la rétention d'une main-d'œuvre qualifiée tout en maintenant un environnement de travail sécuritaire et sain
- Améliorer la performance globale de l'organisation pour de meilleurs services à la clientèle dans une perspective de développement durable
- Augmenter le niveau d'autofinancement

Objectifs stratégiques

- Assurer la fiabilité des opérations
- Bonifier le programme d'expérience client
- Figurer parmi les employeurs de choix en transport maritime au Québec
- Améliorer la performance en matière de santé et sécurité
- Moderniser les outils de gestion
- Améliorer la performance en développement durable
- Accroître les revenus autonomes

REDDITION DE COMPTES SELON LE PLAN STRATÉGIQUE 2014-2018

Objectif 1.1

ASSURER LA FIABILITÉ DES OPÉRATIONS

INDICATEUR	CIBLE	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Taux de réalisation des traversées prévues ¹⁶	99,5 %	99,5 %	99,5 % ¹⁷	99,0 %¹⁸

Fiabilité du service

Bien que le taux de réalisation global des traversées prévues soit de 99,0 % en 2014-2015, toutes les traverses exploitées par la STQ ont atteint ou dépassé la cible de 99,5 %, à l'exception de celles de L'Isle-aux-Coudres, avec 99,4 %, et de Tadoussac, avec 97,9 %. Parmi les principales causes d'annulation des traversées prévues, on relève des bris aux navires et des bris aux embarcadères à la traverse de Tadoussac, de même que des perturbations à l'horaire occasionnées par une fréquentation élevée aux traverses de L'Isle-aux-Coudres et de Tadoussac.

Rapport d'analyse de l'admissibilité des traverses intermédiaires à un programme d'aide du gouvernement du Québec dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie maritime

À titre d'expert en transport maritime du gouvernement du Québec, la STQ s'est vu confier la réalisation d'une étude sur les traverses qui ne font pas partie de son réseau actuel et qui sont susceptibles de recevoir un soutien découlant de la Stratégie maritime. Le dépôt du rapport d'analyse de l'admissibilité des traverses intermédiaires à un programme d'aide du gouvernement du Québec dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie maritime, destiné à présenter les résultats de cette étude, est fixé au plus tard au 30 juin 2015.

Objectif 1.2

BONIFIER LE PROGRAMME D'EXPÉRIENCE CLIENT

INDICATEURS	CIBLES	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Taux de satisfaction de la clientèle ¹⁹	8,5/10	9,1/10	9,0/10	9,2/10
Nombre de plaintes clients reçues par million de passagers transportés	47	51	47	60

Satisfaction de la clientèle

Dans les sept traverses exploitées par la STQ où s'est tenu un sondage, le taux de satisfaction global de la clientèle varie de 8,7 à 9,5 sur 10. La moyenne de 9,2 obtenue à l'été 2014 constitue le meilleur résultat des quatre dernières années. Si l'on exclut la traverse de l'Île-Verte, qui en était à son premier sondage, cinq traverses ont vu leur résultat augmenter, et ce, de jusqu'à quatre dixièmes de point par rapport à l'été 2013. La septième traverse a enregistré un résultat stable.

Plaintes de la clientèle

En 2014-2015, le nombre de plaintes a été supérieur à celui des années précédentes, notamment en raison des travaux aux infrastructures effectués aux traverses de Matane, de Tadoussac et de Québec. Par ailleurs, des bris aux navires ou aux rampes ont entraîné des retards sur l'horaire prévu, ce qui a également causé de l'insatisfaction au sein de la clientèle. Certaines traverses ont aussi reçu des plaintes relatives à l'information sur les services, à la grille horaire et au personnel.

16. Le calcul de ce taux exclut les traversées annulées en raison des conditions climatiques défavorables, les traversées supplémentaires et les traversées non effectuées en raison de l'absence de passagers.

17. Les taux de réalisation des traversées prévues des traverses de L'Isle-aux-Grues et de la rivière Saint-Augustin sont inclus dans le calcul du taux de réalisation global depuis 2013-2014.

18. Le taux de réalisation des traversées prévues de la traverse de Harrington Harbour est inclus dans le calcul du taux de réalisation global.

19. 1 signifie très insatisfait et 10 très satisfait.

Objectif 2.1

FIGURER PARMIS LES EMPLOYEURS DE CHOIX EN TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC

INDICATEURS	CIBLES	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Taux de roulement du personnel	7 %	6,8 %	7,2 %	5,6 %
Taux de mobilisation du personnel	75 %	s. o.	s. o.	64 %

Roulement du personnel

Le roulement du personnel est susceptible d'exercer une pression à la fois sur la capacité de l'organisation à assurer le service de traversiers, en raison de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée et de la réglementation entourant les effectifs requis à bord des navires, et sur les coûts reliés à la dotation des emplois, notamment en termes d'examens et de formation préemploi. Au regard de cet enjeu, la STQ a établi la cible du taux de roulement de son personnel à un maximum de 7 % pour la période couverte par le Plan stratégique 2014-2018. Durant l'exercice 2014-2015, le taux de roulement a été de 5,6 %, ce qui représente un écart positif de 1,4 % par rapport à la cible, mais aussi une amélioration notable en comparaison des deux années précédentes.

Mobilisation du personnel

Le taux de mobilisation du personnel pour 2014-2015 se situe juste en deçà du seuil inférieur de la zone d'amélioration, qui est 65 %. La zone de performance, qui s'étend à partir de 75 %, constitue la cible à atteindre. La STQ a entrepris des démarches en vue d'adopter des plans d'action qui lui permettraient d'obtenir de meilleurs résultats pour cet indicateur lors du prochain sondage, en 2016.

Objectif 2.2

AMÉLIORER LA PERFORMANCE EN MATIÈRE DE SANTÉ ET SÉCURITÉ

INDICATEURS	CIBLES	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Nombre d'accidents corporels par million de passagers transportés	2,5	2,4	2,3	3,6
Nombre d'accidents de travail par million d'heures travaillées	26	22	25	33

Accidents corporels de la clientèle

En juillet 2014, à la suite d'une manœuvre d'accostage à la traversée de L'Isle-aux-Coudres, cinq passagers sont tombés sur le pont et ont été légèrement blessés par la chute de motos et de vélos. Cet événement s'est traduit par un nombre accru d'accidents corporels chez la clientèle en 2014-2015, soit un total de 18, comparativement à 12 et 13 dans les deux années précédentes.

Accidents de travail

Le nombre d'accidents de travail par million d'heures travaillées a atteint 33 en 2014-2015, ce qui dépasse la cible fixée à un maximum de 26. Bien que la traversée de Québec ait observé une réduction du nombre d'accidents de travail par million d'heures travaillées en comparaison de l'année précédente, ce résultat est attribuable à la combinaison d'un nombre accru d'accidents aux traverses de Sorel-Tracy, de L'Isle-aux-Coudres, de Tadoussac et de Matane et d'une baisse notable du nombre d'heures travaillées.

Objectif 3.1

MODERNISER LES OUTILS DE GESTION

Implantation des outils de gestion modernisés

L'implantation des outils de gestion modernisés, dont l'achèvement complet est planifié pour le 31 mars 2017 au plus tard, présentait un état d'avancement de 25 % au 31 mars 2015. Au cours de l'exercice 2014-2015, la STQ a franchi diverses étapes, dont la préparation d'un document d'appel d'offres visant à doter ses gestionnaires d'outils plus performants.

Plan de continuité des affaires

La réalisation du plan de continuité des affaires présentait un état d'avancement de 8 % au 31 mars 2015. Au cours de l'exercice 2014-2015, la STQ a défini un plan d'action pour procéder à la modernisation de ses différents plans d'urgence et à l'élaboration d'un processus adapté à ses activités en vue d'assurer la continuité des affaires en cas d'incident de nature opérationnelle.

Objectif 3.2

AMÉLIORER LA PERFORMANCE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE

INDICATEURS	CIBLES	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Taux de réduction des émissions de GES en tonnes par kilowatt de puissance de motorisation des navires	14 % moins de GES en t/kW émis en 2017-2018 qu'en 2013-2014	s. o.	s. o.	- 2,84 %
Taux de réalisation des réunions planifiées des comités consultatifs régionaux	100 %	100 %	100 %	100 %

Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)

La cible correspond à une réduction, d'ici 2017-2018, de 14 % des émissions de GES par kW de puissance de motorisation par rapport à 2013-2014, année de référence déterminée par la STQ. Bien que les émissions de GES pour l'ensemble de la flotte aient diminué de 32 tonnes en 2014-2015, le taux global a augmenté de 2,84 %, passant de 10,56 t/kW en 2013-2014 à 10,86 t/kW.

Comités consultatifs régionaux

Le gouvernement du Québec s'est doté d'une stratégie de développement durable dont un des objectifs est d'« accroître la prise en compte des préoccupations des citoyens dans les décisions » afin de répondre à l'orientation : « Favoriser la participation à la vie collective ». En tant que société d'État, la STQ considère que les comités consultatifs régionaux (CCR), créés en 1998 par résolution du conseil d'administration, contribuent à cet objectif gouvernemental. Pour s'assurer que ses services répondent aux attentes des différentes parties prenantes locales, la STQ consulte ces dernières lors des CCR et les engage dans la définition des services fournis et l'élaboration des axes stratégiques de l'organisation, de manière à satisfaire les besoins de la clientèle et des communautés. En 2014-2015, les 16 réunions planifiées des CCR ont toutes été tenues, soit deux à chacune des traverses de Sorel-Tracy, de Québec, de L'Isle-aux-Grues, de L'Isle-aux-Coudres, de Tadoussac, de Matane, de l'île d'Entrée et de Rivière-du-Loup.

Objectif 4.1

ACCROÎTRE LES REVENUS AUTONOMES

INDICATEURS	CIBLES	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Taux d'autofinancement des coûts directs d'exploitation	40 %	36,0 %	36,4 %	35,8 %
Taux moyen d'occupation des traversiers en véhicules	41,5 %	41,7 %	37,6 %	36,7 %

Autofinancement

Les revenus de transport en 2014-2015 ont été inférieurs de 1,5 million de dollars à ceux prévus au budget, ce qui a eu pour effet de restreindre la capacité de la STQ à atteindre sa cible d'autofinancement global de 40 %. Des explications complémentaires à ce sujet sont présentées dans la section « Politique de financement des services », à la page 71.

Taux moyen d'occupation en véhicules

En 2014-2015, le nombre de véhicules transportés dans les traverses de Sorel-Tracy, de Québec, de L'Isle-aux-Coudres, de Tadoussac et de Matane a connu une baisse globale de 2,7 %. Quant au nombre total d'unités équivalentes automobiles (UEA), il a diminué de 1,6 % pour ces mêmes traverses, ce qui s'est traduit par un taux d'occupation des traversiers de 36,7 %. Les traverses de Québec et de Tadoussac ont enregistré des baisses respectives de leur nombre d'UEA de 6,7 % et de 3,6 %.



RÉSULTATS AU REGARD DE LA DÉCLARATION DE SERVICES AUX CITOYENS

OFFRIR DES SERVICES DE QUALITÉ, SÉCURITAIRES ET FIABLES

ENGAGEMENTS	RÉSULTATS
Accueillir notre clientèle avec courtoisie et l'amener à bon port en toute sécurité avec de l'équipement conforme aux normes et du personnel qualifié, sensibilisé à la qualité des services	<p>À l'été 2014, le niveau de satisfaction de la clientèle des traverses exploitées par la STQ²⁰ à l'égard du personnel est demeuré équivalent à celui des deux étés précédents, avec un résultat de 9,4 sur une échelle de 1 à 10²¹, comparativement à 9,3 en 2013 et à 9,4 en 2012.</p> <p>La STQ veille à ce que ses équipements soient sécuritaires et conformes aux normes (CSA-S826 pour les embarcadères, Code ISM²² pour les opérations maritimes) au moyen d'audits externes effectués annuellement pour son siège social et tous les 30 mois pour ses navires. Des audits internes annuels ont également lieu sur tous les sites et les infrastructures de la STQ (siège social, navires, embarcadères, bureaux administratifs, atelier de maintenance des navires). La gestion des non-conformités, qui peuvent être signalées en tout temps par le personnel ou relevées lors des audits, permet de mesurer l'état du système.</p>
Maintenir les gares et les navires propres et confortables	<p>Le niveau de satisfaction de la clientèle de l'ensemble des traverses exploitées par la STQ²⁰ à l'égard de la propreté des gares et des navires a connu une hausse à l'été 2014, avec un résultat de 9,4 sur une échelle de 1 à 10²¹, comparativement à 8,9 à l'été 2013 et à 9,1 à l'été 2012.</p> <p>Quant au confort à bord des traversiers, le niveau de satisfaction de la clientèle²⁰ a atteint cette année 8,9 sur une échelle de 1 à 10²¹, soit un résultat en légère croissance par rapport à ceux des étés précédents (8,8 en 2013 et 8,7 en 2012).</p>
Respecter les horaires publiés	<p>La STQ mesure la fiabilité du service des traverses qu'elle exploite au moyen d'un indicateur, le taux de réalisation des traversées (voir page 21). Sa cible annuelle de fiabilité du service est établie à un taux de réalisation minimal des traversées prévues de 99,5 %.</p>
Informier promptement les usagers de toute modification au service	<p>En plus des avis diffusés sur son site Internet (traversiers.com) et sur les fils de presse, des affichages dans ses gares et des messages téléphoniques mis à jour au besoin, la STQ offre, depuis juin 2014, un système d'alertes afin d'informer promptement sa clientèle de toute modification apportée à ses services. Elle transmet également ce type d'informations à quebec511.info, service public assuré par le ministère des Transports du Québec.</p>
Rendre disponibles les horaires des traverses	<p>La STQ met divers outils de communication à la disposition de la clientèle désireuse d'utiliser ses services de traversiers. Outre la section « Nos traverses » de son site Internet et les panneaux des horaires et tarifs aux abords des gares fluviales, mentionnons les quelque 339 000 exemplaires de la brochure <i>Horaires et tarifs 2014-2015</i> envoyés dans près de 800 points de distribution, les 55 500 exemplaires du dépliant <i>Horaires 2014</i> pour la traverse de L'Isle-aux-Grues, les minidépliants <i>Horaires et tarifs 2014-2015</i> tirés respectivement à 35 000 et à 30 000 exemplaires pour les traverses de Québec et de Sorel-Tracy, les 1 200 exemplaires du feuillet horaire pour la traverse de la rivière Saint-Augustin et ceux, en même nombre, du feuillet horaire pour la traverse de Harrington Harbour.</p>

20. Résultats extraits du sondage de satisfaction de la clientèle tenu en 2012, 2013 et 2014, pendant la période estivale. À des fins de comparaison, prendre note que les résultats de la traverse de L'Isle-aux-Grues sont intégrés depuis l'été 2013 et ceux de la traverse de l'Île-Verte depuis l'été 2014. Aucun sondage n'a été réalisé aux traverses de la rivière Saint-Augustin et de Harrington Harbour.

21. 1 signifie très insatisfait et 10 très satisfait.

22. International Safety Management Code (Code international de gestion de la sécurité).

AMÉLIORER NOS SERVICES

ENGAGEMENTS	RÉSULTATS
Mesurer, de façon continue, le degré de satisfaction des usagers; effectuer annuellement une évaluation globale, en faire connaître les résultats et informer la clientèle des correctifs qui seront apportés	Le niveau de satisfaction de la clientèle est détaillé à la page 21 du présent rapport.
Faciliter l'accès des personnes handicapées aux publications et aux services offerts aux citoyens par l'application de mesures d'adaptation raisonnables	À titre d'organisme gouvernemental et de transporteur public de passagers, la STQ a à cœur d'assurer l'équité dans l'accès aux services qu'elle offre. Au cours des dernières années, elle a ainsi mis en place de nombreuses mesures visant à réduire ou à éliminer les obstacles à l'utilisation de ses services par les personnes handicapées. Dans la continuité des actions entreprises les années précédentes, la STQ a obtenu cette année la certification Kéroul pour la traverse de L'Isle-aux-Grues. Depuis l'exercice financier 2006-2007, toutes les interventions de la STQ en faveur des personnes handicapées sont détaillées dans un plan d'action annuel disponible sur son site Internet.
Garantir un retour d'appel dans les 48 heures ouvrables qui suivent la réception d'une plainte formulée verbalement et une réponse dans un délai maximal de 10 jours ouvrables dans le cas d'une plainte écrite	En 2014-2015, les délais prescrits pour donner suite aux plaintes ont été respectés dans 96 % des plaintes verbales et 97 % des plaintes transmises par écrit.
Identifier la personne-ressource; renseigner la personne concernée du calendrier prévu pour le traitement de la plainte	Cet engagement s'inscrit dans une démarche plus globale de gestion des opinions sur le service. Chaque plainte est traitée individuellement par une personne attitrée, généralement le directeur de la traverse, dans les délais mentionnés dans l'engagement précédent.
Recueillir les commentaires, les suggestions et les insatisfactions à l'aide du formulaire « Votre opinion sur nos services » disponible dans une enveloppe préaffranchie dans toutes nos traverses	La STQ s'assure que sa clientèle peut avoir accès à ce formulaire dans toutes les traverses qu'elle exploite. L'ensemble des opinions reçues sont analysées par un comité service-client qui se réunit chaque semaine et qui recommande au besoin des mesures correctives ou des améliorations aux services offerts par la STQ.



DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'article 17 de la Loi sur le développement durable (RLRQ, chapitre D-8.1.1) stipule que chaque ministère ou organisme de l'administration publique québécoise doit rendre compte, dans son rapport annuel d'activités, des objectifs qu'il a poursuivis pour contribuer à la mise en œuvre progressive de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013 (prolongée jusqu'au 31 décembre 2014 ou jusqu'à l'adoption d'une nouvelle stratégie). Ainsi, dans cette section, la Société des traversiers du Québec dresse l'état d'avancement de chacune des actions inscrites à son Plan d'action de développement durable 2009-2015.

Au cours de l'année 2014-2015, la STQ a renforcé ses pratiques écoresponsables, notamment dans les domaines des acquisitions et de la gestion des matières résiduelles.

En effet, depuis novembre 2014, la STQ s'est dotée d'une directive d'acquisition écoresponsable qui vient préciser les modalités de mise en œuvre du volet développement durable en matière d'acquisition écoresponsable lorsque la réglementation exige le recours à l'appel d'offres public.

En janvier 2015, tous les sites exploités par la STQ bénéficiant d'un système municipal de collecte des matières recyclables se sont engagés dans le programme ICI ON RECYCLE! de RECYC-QUÉBEC (niveau 1 ou « Engagement »).

De son côté, le siège social de la STQ a obtenu, en février 2015, le sceau Bronze du niveau 3 ou « Performance » du même programme pour les actions et la sensibilisation qu'il a menées en faveur de la réduction à la source, du réemploi, du recyclage et de la valorisation des matières résiduelles. Ainsi, plus de 70 % des matières générées par le siège social sont valorisées.

D'autre part, conformément à l'orientation gouvernementale visant à produire et à consommer de façon responsable, la STQ a souhaité introduire de bonnes pratiques environnementales dans l'exploitation de ses édifices. La gare de Lévis vise l'obtention de la certification Leadership in Energy and Environmental Design (LEED), système d'évaluation reconnu internationalement comme la marque d'excellence pour les bâtiments durables. Les critères du programme encouragent, entre autres, la réduction de la consommation énergétique et de l'eau potable, la gestion des déchets de construction et des produits dangereux, l'utilisation de matériaux sains et recyclés ainsi que la qualité de l'air intérieur.

Par ailleurs, en maintenant son adhésion au programme de l'Alliance verte depuis sa création en 2008, la STQ démontre sa proactivité et son souci d'amélioration continue en ce qui concerne la réduction de son empreinte environnementale. En effet, ce programme de performance environnementale volontaire destiné à l'industrie maritime attend de ses membres l'adoption de bonnes pratiques et la mise en place de technologies innovantes. La progression des participants est évaluée annuellement à l'aide d'indicateurs de rendement tels que la gestion des eaux huileuses, les émissions de contaminants atmosphériques et de gaz à effet de serre ou la gestion des ordures.

Au cours du dernier exercice, la mise à jour majeure des procédures du système de gestion de la sécurité a été l'occasion pour la STQ de bonifier ses pratiques en matière de sécurité maritime, de sûreté, de santé et sécurité au travail et de protection de l'environnement, bonification profitable aussi bien à ses employés qu'à sa clientèle.

En plus de contribuer au développement de son capital humain, la STQ a encouragé la réussite scolaire des jeunes, notamment par l'octroi de bourses d'études aux étudiants de l'Institut maritime du Québec en 2014-2015.

Enfin, la STQ croit aux retombées positives de la consultation des parties prenantes touchées par ses opérations et ses projets. Ainsi, afin de prendre en compte, dans ses décisions, les préoccupations des citoyens des régions qu'elle dessert, la STQ a maintenu, à raison de deux rencontres annuelles, la tenue de ses comités consultatifs régionaux pour les traverses de Sorel-Tracy, de Québec, de L'Isle-aux-Grues, de L'Isle-aux-Coudres, de Tadoussac, de Matane, de l'île d'Entrée et de Rivière-du-Loup.

OBJECTIF GOUVERNEMENTAL 1

Mieux faire connaître le concept et les principes de développement durable et favoriser le partage des expériences et des compétences en cette matière et l'assimilation des savoirs et savoir-faire qui en facilitent la mise en œuvre

OBJECTIF ORGANISATIONNEL

Favoriser l'engagement des employés en les plaçant au cœur de la démarche de la STQ en matière de développement durable

ACTION 1

Sensibiliser et former des employés en matière de développement durable

INDICATEURS

- Taux des employés joints par les activités de sensibilisation en développement durable
- Taux des employés formés en développement durable

CIBLES	DEGRÉ D'ATTEINTE DE LA CIBLE
▪ Sensibiliser 80 % des employés d'ici le 31 mars 2011	Atteinte
▪ Former 50 % du personnel ciblé d'ici le 31 mars 2013	Atteinte

RÉSULTATS DE L'ANNÉE

- Sans objet
- Sans objet

OBJECTIF ORGANISATIONNEL

Augmenter le degré de sensibilisation de la clientèle en matière d'environnement et de développement durable

ACTION 2

Mettre en place une initiative de sensibilisation de la clientèle par traverse exploitée par la STQ basée sur le patrimoine régional

INDICATEUR

Nombre de traverses qui ont mis en place une initiative de sensibilisation de la clientèle

CIBLE	DEGRÉ D'ATTEINTE DE LA CIBLE
▪ Mise en place, d'ici l'été 2011, d'au moins une initiative de sensibilisation de la clientèle à chacune des cinq traverses actuellement exploitées par la STQ ²³	Atteinte

RÉSULTAT DE L'ANNÉE

- Des affiches éducatives sur le Grand Héron ont été installées à la traverse de Sorel-Tracy pour sensibiliser la clientèle à la biodiversité du lac Saint-Pierre, écosystème unique reconnu comme réserve de biosphère par l'UNESCO depuis l'an 2000

23. Les traverses visées par cette cible sont celles qui étaient exploitées par la STQ au moment de l'élaboration du Plan d'action de développement durable 2009-2015.

OBJECTIF GOUVERNEMENTAL 1

Mieux faire connaître le concept et les principes de développement durable et favoriser le partage des expériences et des compétences en cette matière et l'assimilation des savoirs et savoir-faire qui en facilitent la mise en œuvre

OBJECTIF ORGANISATIONNEL

Faire connaître l'engagement de la STQ en matière de développement durable

ACTION 3

Communiquer les réalisations de la STQ en matière de développement durable

INDICATEUR

État d'avancement des moyens employés pour diffuser les réalisations de la STQ en matière de développement durable

CIBLES	DEGRÉ D'ATTEINTE DE LA CIBLE
<ul style="list-style-type: none"> Produire, d'ici la fin de l'année 2012, un document de synthèse qui témoigne des réalisations de la STQ en matière de développement durable 	Atteinte
<ul style="list-style-type: none"> Création, d'ici la fin de l'année 2013, d'une page consacrée au développement durable sur le site Internet de la STQ 	Atteinte

RÉSULTATS DE L'ANNÉE

- Sans objet
- La cible a été atteinte le 18 juin 2014, date de lancement du nouveau site Internet de la STQ

OBJECTIF GOUVERNEMENTAL 4

Poursuivre le développement et la promotion d'une culture de la prévention et établir des conditions favorables à la santé, à la sécurité et à l'environnement

OBJECTIF ORGANISATIONNEL

Assurer à la clientèle et aux employés un environnement sain, sécuritaire et sûr

ACTION 4

Déployer le système de gestion de la sécurité aux gares maritimes, au siège social et à l'atelier de maintenance des navires

INDICATEUR

Mise en place du système de gestion de la sécurité dans l'ensemble des gares maritimes, au siège social et à l'atelier de maintenance des navires

CIBLE	DEGRÉ D'ATTEINTE DE LA CIBLE
<ul style="list-style-type: none"> Déploiement du système de gestion de la sécurité dans 100 % des installations de la STQ pour le 31 mars 2010 	Atteinte

RÉSULTAT DE L'ANNÉE

- Sans objet

OBJECTIF GOUVERNEMENTAL 6

Appliquer des mesures de gestion environnementale et une politique d'acquisitions écoresponsables au sein des ministères et des organismes gouvernementaux

OBJECTIF ORGANISATIONNEL

Assurer une gestion environnementale structurée de manière à minimiser l'impact environnemental des opérations

ACTION 5

Développer et mettre en place un cadre de gestion environnementale

INDICATEUR

État d'avancement de la mise en place d'un cadre de gestion environnementale

CIBLE

- Mise en place d'un cadre de gestion environnementale d'ici 2011

DEGRÉ D'ATTEINTE DE LA CIBLE

Atteinte

RÉSULTAT DE L'ANNÉE

- Sans objet

OBJECTIF ORGANISATIONNEL

Assurer une gestion responsable des approvisionnements

ACTION 6

Mettre en œuvre des pratiques et des activités contribuant aux dispositions de la Politique administrative pour un gouvernement écoresponsable

INDICATEUR

État d'avancement de la mise en œuvre de pratiques et d'activités contribuant aux dispositions de la Politique administrative pour un gouvernement écoresponsable

CIBLE

- Mettre en œuvre trois nouvelles pratiques ou activités contribuant aux dispositions de la Politique administrative pour un gouvernement écoresponsable d'ici le 31 mars 2015

DEGRÉ D'ATTEINTE DE LA CIBLE

Atteinte

RÉSULTAT DE L'ANNÉE

- Sans objet

OBJECTIF GOUVERNEMENTAL 25

Accroître la prise en compte des préoccupations des citoyens dans les décisions

OBJECTIF ORGANISATIONNEL

Renforcer la présence de la STQ dans les communautés locales

ACTION 7

Réviser le processus de concertation avec les communautés locales par les comités consultatifs régionaux (CCR)

INDICATEUR

Nombre de traverses pour lesquelles l'évaluation du besoin d'optimisation du processus des CCR a été complétée

CIBLE	DEGRÉ D'ATTEINTE DE LA CIBLE
<ul style="list-style-type: none"> D'ici la fin de décembre 2011, avoir révisé le processus de concertation avec les communautés locales 	Atteinte

RÉSULTAT DE L'ANNÉE

- Sans objet

OBJECTIF GOUVERNEMENTAL 19

Renforcer la viabilité et la résilience des collectivités urbaines, rurales ou territoriales et des communautés autochtones

OBJECTIF ORGANISATIONNEL

Assurer le développement, la disponibilité et la rétention d'une main-d'œuvre spécialisée qualifiée dans les communautés isolées et éloignées intégrées à notre réseau

ACTION 8

Élaborer et déposer un plan de formation adéquat, ayant pour but de favoriser le développement, la disponibilité et la rétention d'une main-d'œuvre spécialisée qualifiée pour chaque traverse saisonnière située dans une communauté isolée et éloignée, intégrée à notre réseau depuis janvier 2012

INDICATEUR

Nombre de traverses saisonnières intégrées depuis janvier 2012 pour lesquelles un plan de formation a été déposé

CIBLE	DEGRÉ D'ATTEINTE DE LA CIBLE
<ul style="list-style-type: none"> Dépôt, d'ici le 31 décembre 2015, d'un plan de formation pour chaque traverse saisonnière intégrée au réseau de la STQ depuis janvier 2012 	En cours

RÉSULTAT DE L'ANNÉE

- Un plan de développement des ressources humaines spécifique à chaque traverse a été élaboré, notamment pour les traverses saisonnières intégrées au réseau de la STQ depuis janvier 2012, soit celles de L'Isle-aux-Grues, de l'Île-Verte, de la rivière Saint-Augustin et de Harrington Harbour

OBJECTIF GOUVERNEMENTAL 19

Renforcer la viabilité et la résilience des collectivités urbaines, rurales ou territoriales et des communautés autochtones

OBJECTIF ORGANISATIONNEL

Promouvoir et partager le patrimoine régional culturel des localités dans lesquelles nous sommes présents afin d'apporter notre soutien à leur développement et leur viabilité

ACTION 9

Exposer et mettre en valeur dans nos installations (gares ou navires) une œuvre d'art, un produit de l'artisanat local ou un objet lié au patrimoine culturel provenant d'une autre région où la STQ offre des services de traversier

INDICATEUR

Nombre de sites de la STQ ayant mis en valeur une œuvre d'art, un produit de l'artisanat local ou un objet lié au patrimoine culturel provenant d'une autre région où la STQ offre des services de traversier

CIBLE	DEGRÉ D'ATTEINTE DE LA CIBLE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ D'ici le 31 mars 2015, mise en valeur dans la moitié des sites de la STQ d'une œuvre d'art, d'un produit de l'artisanat local ou d'un objet lié au patrimoine culturel provenant d'une autre région où l'organisation offre des services de traversier²⁴ 	En cours

RÉSULTATS DE L'ANNÉE

- Deux initiatives de valorisation du patrimoine culturel ont été réalisées au cours de l'exercice :
 - à la traverse de L'Isle-aux-Grues, une maquette de goélette provenant d'un chantier de L'Isle-aux-Coudres, où la STQ exploite une traverse, a été installée dans la nouvelle gare fluviale
 - à la traverse de l'Île-Verte, des peintures sur bois représentant la faune ailée de L'Isle-aux-Grues ont été exposées dans la salle d'attente de la gare fluviale de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, nouvellement reconstruite

24. La cible demeure en vigueur jusqu'à l'élaboration du nouveau plan d'action de développement durable de la STQ.

UTILISATION DES RESSOURCES

RESSOURCES HUMAINES

Au 31 mars 2015, l'effectif total de la STQ était de 626 employés. Par ailleurs, l'effectif utilisé pour l'exercice correspondait à 551 équivalents temps complet (ETC), comparativement à 537 pour l'exercice précédent. Cette augmentation s'explique entre autres par l'utilisation accrue d'officiers de navigation. De plus, les besoins relatifs au suivi des projets du plan d'immobilisations, notamment pour la construction des nouveaux navires, ont entraîné le recours à des effectifs supplémentaires, essentiellement dans la catégorie d'emploi « Personnel de bureau et techniciens ».

EFFECTIF EN POSTE PAR CATÉGORIE D'EMPLOI		
CATÉGORIES D'EMPLOI	AU 31 MARS 2014	AU 31 MARS 2015
Officiers de navigation	72	65
Officiers mécaniciens	79	78
Autres membres d'équipage	258	257
Personnel de quai et d'entretien	62	69
Personnel de vente et de réservation	44	43
Cadres	21	20
Professionnels	28	28
Personnel de bureau et techniciens	66	66
TOTAL	630	626

EFFECTIF UTILISÉ PAR CATÉGORIE D'EMPLOI (EN ETC)		
CATÉGORIES D'EMPLOI	2013-2014	2014-2015
Officiers de navigation	64	70
Officiers mécaniciens	65	64
Autres membres d'équipage	209	211
Personnel de quai et d'entretien	54	56
Personnel de vente et de réservation	39	39
Cadres	21	20
Professionnels	27	28
Personnel de bureau et techniciens	58	63
TOTAL	537	551

Formation et perfectionnement du personnel

En 2014-2015, le nombre d'heures de formation a atteint 35 075, comparativement à 29 646 en 2013-2014. Cet accroissement est principalement attribuable à la formation offerte en prévision de la mise en service du nouveau navire de la traverse Matane–Baie-Comeau–Godbout et des futurs navires jumeaux de la traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine ainsi qu'aux besoins de formation du personnel affecté à la traverse de l'Île-Verte et à l'exploitation de son nouveau traversier, le *Peter-Fraser*.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE FORMATION		
	2013-2014	2014-2015
Masse salariale	36,2 M\$	39,0 M\$
Total des dépenses	1 463 000 \$	1 552 320 \$
Proportion de la masse salariale	4,04 %	3,99 %
Total des heures de formation	29 646	35 075
Moyenne d'heures de formation par ETC	55	64

RÉPARTITION DES DÉPENSES DESTINÉES À LA FORMATION ET AU PERFECTIONNEMENT DU PERSONNEL PAR CHAMP D'ACTIVITÉ		
CHAMPS D'ACTIVITÉ	2013-2014	2014-2015
Réglementation maritime, développement de la relève et nouveau personnel	70 %	61 %
Sécurité et sûreté	12 %	7 %
Service à la clientèle	4 %	1 %
Nouveaux navires des traverses de Matane et de Tadoussac	9 %	21 %
Autres	5 %	10 %
TOTAL	100 %	100 %

Planification de la main-d'œuvre

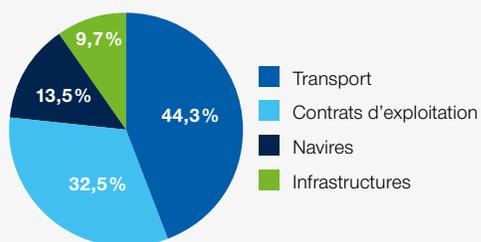
NOMBRE D'EMPLOYÉS AYANT PRIS LEUR RETRAITE		
	2013-2014	2014-2015
Sorel-Tracy	3	3
Québec	4	5
L'Isle-aux-Grues	–	–
L'Isle-aux-Coudres	3	6
Tadoussac	2	1
Île-Verte	–	–
Matane	6	4
Harrington Harbour	s. o.	–
Rivière Saint-Augustin	–	–
Siège social	–	–
Entretien	–	1
TOTAL	18	20

RESSOURCES BUDGÉTAIRES ET FINANCIÈRES

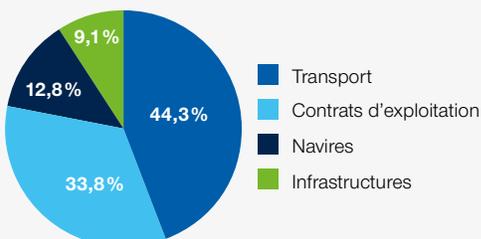
RÉSULTATS AVANT LES PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES

	2014-2015	2013-2014	VARIATION
Frais d'exploitation			
Transport	42 332 237 \$	41 609 001 \$	723 236 \$
Contrats d'exploitation	31 068 266	31 787 165	(718 899)
Navires	12 953 143	11 994 799	958 344
Infrastructures	9 277 222	8 591 330	685 892
	95 630 868	93 982 295	1 648 573
Frais d'administration	7 904 105	7 904 335	(230)
Radiation et perte sur disposition d'immobilisations corporelles	1 940	432 250	(430 310)
Amortissement et frais financiers	12 030 342	12 019 666	10 676
	115 567 255	114 338 546	1 228 709
Revenus autonomes	21 806 902	21 671 772	135 130
Résultats avant participations gouvernementales	93 760 353 \$	92 666 774 \$	1 093 579 \$

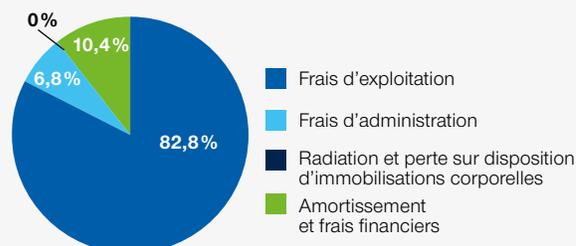
RÉPARTITION DES FRAIS D'EXPLOITATION EN 2014-2015



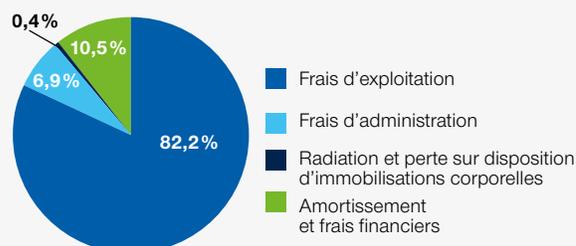
RÉPARTITION DES FRAIS D'EXPLOITATION EN 2013-2014



RÉPARTITION DES CHARGES EN 2014-2015



RÉPARTITION DES CHARGES EN 2013-2014



Frais d'exploitation et d'administration

Frais d'exploitation – Transport

Les frais de transport ont augmenté d'un montant net de 723 000 \$ en 2014-2015. Cet accroissement est principalement attribuable à un coût additionnel de près de 1,2 million de dollars pour les traitements et les avantages sociaux, compensé en partie par une baisse de 678 000 \$ des frais de carburant, le prix moyen du litre étant passé de 0,994 \$ en 2013-2014 à 0,935 \$ en 2014-2015, soit une diminution de près de 0,06 \$ pour une consommation pratiquement équivalente de 12,7 millions de litres.

La hausse de près de 1,2 million de dollars pour les traitements et les avantages sociaux s'explique à la fois par l'exploitation de la traverse Harrington Harbour-Chevery en 2014-2015 et celle de la traverse de l'Île-Verte depuis novembre 2013, qui contribuent pour environ 500 000 \$ à l'écart, et par l'augmentation annuelle de 2 % des taux de salaire combinée aux avancements d'échelon du personnel, qui y contribue pour quelque 700 000 \$, ce qui représente une variation de 2,73 % comparativement à 2013-2014.

Frais d'exploitation – Contrats d'exploitation

La diminution des frais de l'ordre de 720 000 \$ pour les contrats d'exploitation résulte, d'une part, du changement de mode d'exploitation de la traverse Harrington Harbour-Chevery au 1^{er} avril 2014 et de celle de l'Île-Verte en novembre 2013, toutes deux relevant désormais directement de la STQ, et, d'autre part, de la baisse du prix du carburant, qui constitue un poste de dépenses important pour l'ensemble des contrats d'exploitation.

Frais d'exploitation – Navires

Les frais de navires peuvent varier de façon considérable d'une année à l'autre, principalement en raison des investissements pour les cales sèches. En 2014-2015, les coûts de ces travaux ont été supérieurs de 1,8 million de dollars à ceux de l'exercice précédent, mais cette hausse a été partiellement compensée par une diminution des coûts pour l'entretien régulier d'environ 800 000 \$.

Frais d'administration

En 2014-2015, le gouvernement a imposé plusieurs modalités de réduction des dépenses, dont certaines reliées directement aux frais d'administration. La STQ a contribué aux efforts de rigueur budgétaire dans ce domaine. Ainsi, le total des dépenses de nature administrative pour l'exercice est demeuré le même qu'en 2013-2014, sans aucune variation significative par type de dépenses.

Revenus

Par rapport à 2013-2014, on note une légère hausse des revenus générés par l'exploitation des traverses tarifées en 2014-2015, mais aussi une légère baisse de la subvention du gouvernement du Québec reliée aux opérations, de sorte que les revenus totaux pour les deux exercices financiers restent équivalents.

REVENUS	2014-2015	2013-2014	VARIATION
Transport des véhicules	11 422 537 \$	11 273 722 \$	148 815 \$
Transport des passagers	8 386 697	8 229 065	157 632
Autres revenus	1 997 668	2 168 985	(171 317)
Revenus autonomes	21 806 902	21 671 772	135 130
Subvention du gouvernement du Québec reliée aux opérations	89 245 100	89 328 000	(82 900)
Subvention reliée au passif environnemental	-	10 559	(10 559)
	111 052 002 \$	111 010 331 \$	41 671 \$

Résultats et budget

Les écarts favorables totalisant 1,5 million de dollars observés entre le réel et le budget pour les frais d'exploitation et les frais d'administration ne s'avèrent pas suffisants pour contrebalancer les écarts défavorables d'environ 2,7 millions de dollars relevés pour les revenus autonomes et la subvention du gouvernement du Québec reliée aux opérations.

Les principales variations positives sont enregistrées dans deux postes de dépenses, soit les traitements et les avantages sociaux (960 000 \$) et les honoraires professionnels (515 000 \$). Les dépenses réelles ont essentiellement excédé les dépenses budgétées dans le cas des contrats d'exploitation (650 000 \$), en raison de la prolongation non prévue de la saison de la desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord à l'hiver 2015, et dans le cas des navires (723 000 \$), dont les coûts d'entretien se sont révélés supérieurs à ceux attendus, notamment pour le *NM Félix-Antoine-Savard*.

RÉSULTATS ET BUDGET 2014-2015			
	RÉEL	BUDGET	ÉCART
Frais d'exploitation			
Transport	42 332 237 \$	43 776 009 \$	(1 443 772) \$
Contrats d'exploitation	31 068 266	30 418 367	649 899
Navires	12 953 143	12 229 756	723 387
Infrastructures	9 277 222	9 947 723	(670 501)
	95 630 868	96 371 855	(740 987)
Frais d'administration	7 904 105	8 687 711	(783 606)
Radiation et perte sur disposition d'immobilisations corporelles	1 940	-	1 940
Amortissement et frais financiers	12 030 342	12 022 074	8 268
	115 567 255	117 081 640	(1 514 385)
Revenus autonomes	21 806 902	23 612 624	(1 805 722)
Résultats avant participations gouvernementales	93 760 353	93 469 016	291 337
Subvention du gouvernement du Québec reliée aux opérations	89 245 100	90 126 000	(880 900)
Subvention reliée au passif environnemental	-	-	-
	89 245 100	90 126 000	(880 900)
Déficit annuel	4 515 253 \$	3 343 016 \$	1 172 237 \$

Résultats par traverse

Traverses exploitées par la STQ

Les travaux à exécuter (cale sèche, réparation des quais, dragage, etc.) peuvent différer d'un exercice à l'autre, ce qui explique la majorité des écarts observables. Ainsi, les importants investissements réalisés en 2013-2014 aux traverses Québec-Lévis et Matane-Baie-Comeau-Godbout pour les cales sèches et la réparation des quais n'ont pas été réitérés cette année. À l'inverse, les dépenses ont été plus élevées en 2014-2015 aux traverses L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive et Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola par suite de travaux de cale sèche devenus nécessaires.

Les frais non imputables correspondent aux dépenses du *NM Félix-Antoine-Savard* pour les 73 jours où le navire n'a pas été en service au cours de la dernière année. Lorsqu'il est affecté à une traverse, ses frais sont attribués à la traverse qui l'utilise.

Traverses exploitées en partenariat

Les coûts de transport aérien en 2014-2015 ont été légèrement supérieurs à ceux de l'exercice précédent, en raison du recours à ce type de transport pendant l'arrêt technique du *NM Ivan-Quinn* à l'île d'Entrée au printemps 2014 et des conditions de glace sévères à la traverse île d'Entrée-Cap-aux-Meules à l'hiver 2015. Par ailleurs, les coûts associés aux traverses et aux dessertes maritimes durant l'exercice ont été inférieurs à ceux de 2013-2014, deux contrats d'exploitation en partenariat ayant notamment pris fin le 31 mars 2014 à la traverse Harrington Harbour-Chevery.

RÉSULTATS PAR TRAVERSE AVANT LES PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES			
	2014-2015	2013-2014	VARIATION
TRAVERSES EXPLOITÉES PAR LA STQ			
Sorel-Tracy	5 602 809 \$	5 056 191 \$	546 618 \$
Québec	7 817 126	9 824 342	(2 007 216)
L'Isle-aux-Grues	2 901 159	2 912 746	(11 587)
L'Isle-aux-Coudres	9 420 841	8 215 998	1 204 843
Tadoussac	14 622 134	14 755 237	(133 103)
Île-Verte	3 390 925	–	3 390 925
Matane	9 170 423	10 442 992	(1 272 569)
Harrington Harbour	1 023 498	–	1 023 498
Rivière Saint-Augustin	2 565 389	2 913 955	(348 566)
Frais non imputables	615 220	314 668	300 552
Revenus de placements non distribués	(824 522)	(947 802)	123 280
	56 305 002	53 488 327	2 816 675
TRAVERSES ET DESSERTES MARITIMES EXPLOITÉES EN PARTENARIAT			
Contrats d'exploitation			
Traverses aériennes	780 026	661 392	118 634
Traverses et dessertes maritimes	30 288 240	31 125 773	(837 533)
	31 068 266	31 787 165	(718 899)
Autres dépenses nettes des revenus	6 387 085	7 391 282	(1 004 197)
	37 455 351	39 178 447	(1 723 096)
	93 760 353 \$	92 666 774 \$	1 093 579 \$

RESSOURCES INFORMATIONNELLES

La STQ assure une gestion rigoureuse et transparente des sommes qu'elle consacre aux ressources informationnelles. Elle accorde une attention particulière à la gestion de ses projets et favorise, autant que possible, la mise en commun de solutions pour l'ensemble de l'organisation.

La Direction principale des technologies de l'information (DPTI) gère les actifs, les services, les activités, les projets et les investissements associés aux ressources informationnelles. Elle assure la maintenance, le soutien, la sécurité, la performance et l'évolution des services et des systèmes d'information sous sa responsabilité.

Un projet a été complété pendant l'exercice 2014-2015 :

- **Amélioration de l'offre de service Internet**

Le 18 juin 2014 a été lancé le nouveau site Internet de la STQ, qui comporte des fonctionnalités améliorées et plus performantes :

- des services transactionnels offrant, entre autres, la réservation et le paiement en ligne à la traverse de Matane;
- un système d'alertes, pour annoncer toute modification au service dans les traverses exploitées par la STQ et celle de l'île d'Entrée;
- un contenu et un design actualisés, incluant une navigation adaptée aux tablettes électroniques et aux téléphones intelligents.

Par ailleurs, deux projets de construction en cours à la STQ en 2014-2015 ont mis à contribution l'équipe de la Direction principale des technologies de l'information :

- **Gare de Lévis**

La nouvelle gare de Lévis, dont l'ouverture est prévue à l'été 2015, profitera des fonctionnalités offertes par le rehaussement du système de billetterie. Durant l'exercice, la DPTI a assuré le suivi de la planification et de l'implantation des ressources informationnelles du nouvel édifice.

- **NM F.-A.-Gauthier**

Le suivi de l'avancement des travaux et de la conformité du cahier des charges des ressources informationnelles pour le *F.-A.-Gauthier*, nouveau navire de la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout, a mobilisé les employés tout au long de l'année. La mise en service du traversier est prévue à l'été 2015.

À la fin de l'exercice, la STQ poursuivait la réalisation des projets en ressources informationnelles suivants :

- **Migration des postes de travail**

Le projet prévoit la mise à niveau des postes de travail de la STQ utilisant le système d'exploitation Windows XP et la suite bureautique Microsoft Office 2003 vers Windows 8.1 et Microsoft Office 2013. Le projet a progressé à vitesse réduite en 2014-2015, en raison du manque de disponibilité des ressources humaines, impliquées dans les projets de construction de la gare de Lévis et du *NM F.-A.-Gauthier*.

- **Amélioration de la sécurité informationnelle**

La STQ doit établir un processus formel de gestion intégrée et d'amélioration continue de la sécurité de l'information. Un levier important de ce processus a été l'établissement d'un plan d'action qui permet d'assurer une gestion structurée des menaces à l'égard des actifs informationnels et d'atténuer les risques d'interruption des opérations de la STQ. Dans le cadre de ce plan d'action, des investissements ont été réalisés dans l'acquisition d'outils informatiques permettant de mieux gérer la sécurité des postes de travail, particulièrement des ordinateurs portables.

- **Rapport de gestion et Paie RH**

Les projets Rapport de gestion (indicateurs de gestion) et Paie RH sont à l'étape de l'inventaire des besoins et entreront dans les phases de conception et d'implantation au cours du prochain exercice.

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS PRÉVUS ET RÉELS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES POUR 2014-2015

	DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS PRÉVUS	DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS RÉELS	EXPLICATION SOMMAIRE DES ÉCARTS
Activités d'encadrement	195 000 \$	192 000 \$	
Activités de continuité	2 158 500 \$	1 449 400 \$	En application des mesures de réduction des dépenses énoncées en cours d'exercice (C.T. 214371), les dépenses et investissements prévus ont été revus, limités ou décalés dans le temps.
Projets	1 457 000 \$	93 000 \$	Pour les projets prévus, seulement 6 % des dépenses et investissements ont eu cours. Deux d'entre eux, soit Rapport de gestion et Paie RH, n'ont franchi que l'étape de l'inventaire des besoins.
TOTAL	3 810 500 \$	1 734 400 \$	

ÉTAT D'AVANCEMENT DES PRINCIPAUX PROJETS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES

PROJETS	AVANCEMENT
Amélioration de l'offre de service Internet	100 %
Migration des postes de travail	80 %
Amélioration de la sécurité informationnelle	33 %
Rapport de gestion	9 %
Paie RH	4 %

RESSOURCES AFFECTÉES AUX PRINCIPAUX PROJETS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES POUR 2014-2015

PROJETS	RESSOURCES HUMAINES PRÉVUES (ETC)	RESSOURCES HUMAINES UTILISÉES (ETC)	RESSOURCES FINANCIÈRES PRÉVUES	RESSOURCES FINANCIÈRES UTILISÉES	EXPLICATION SOMMAIRE DES ÉCARTS
Amélioration de l'offre de service Internet	1	1	73 500 \$	16 400 \$	La finalisation de ce projet important pour la STQ et sa clientèle n'a requis que 16 400 \$ du budget prévu pour cet exercice. Entamé au cours de l'exercice 2012-2013, le nouveau site Internet de la STQ a été mis en ligne avec succès en juin 2014.
Migration des postes de travail	0,5	0,1	56 300 \$	26 300 \$	Le projet a progressé à vitesse réduite en 2014-2015 et sa réalisation se poursuivra en 2015-2016.
Amélioration de la sécurité informationnelle	0,5	0,2	67 000 \$	22 100 \$	Des investissements en logiciels et en matériels ont été faits, mais certaines dépenses de conception de processus ont été reportées.
Rapport de gestion	0	0	353 000 \$	8 700 \$	Les projets Rapport de gestion et Paie RH ont été reportés en raison, particulièrement, du suivi nécessaire
Paie RH	0	0	550 400 \$	19 500 \$	du volet des ressources informationnelles des projets de construction de la gare de Lévis et du <i>NM F.-A.-Gauthier</i> .

BONIS AU RENDEMENT

L'article 8 de la Loi mettant en œuvre certaines dispositions du discours sur le budget prononcé le 30 mars 2010 et visant le retour à l'équilibre budgétaire en 2013-2014 et la réduction de la dette (LQ 2010, chapitre 20) prévoit notamment qu'aucun boni fondé sur le rendement ne peut être accordé aux cadres. Par conséquent, aucun boni au rendement (rémunération variable) n'a été versé au personnel cadre de la STQ en 2014-2015.

MESURES DE RÉDUCTION DE DÉPENSES

Une décision du Conseil du trésor du 15 juillet 2014 (C.T. 214047) a établi que la STQ aurait une cible de réduction à respecter pour l'exercice 2014-2015. Celle-ci équivalait à 2 % de sa masse salariale et à 3 % de ses dépenses de fonctionnement.

Cette mesure a eu pour effet d'amputer la subvention du gouvernement du Québec reliée aux opérations de 880 900 \$, soit 755 200 \$ en réduction de la masse salariale et 125 700 \$ en diminution des dépenses de fonctionnement de nature administrative. On trouvera dans le tableau qui suit la cible de réduction fixée et les résultats effectivement obtenus au terme de l'exercice :

NATURE DES DÉPENSES	CIBLE DE RÉDUCTION	RÉDUCTION RÉALISÉE
Masse salariale	755 200 \$	1 084 310 \$
Dépenses de fonctionnement	125 700 \$	1 082 209 \$

Bien qu'une large part de la masse salariale soit incompressible, puisqu'elle est reliée aux opérations et qu'elle correspond notamment au maintien d'un effectif minimal pour assurer une navigation sécuritaire, il a été possible d'atteindre et même de dépasser la cible visée.

Pour les dépenses de fonctionnement de nature administrative, des mesures de contrôle strictes ont également permis d'aller au-delà de l'objectif spécifié. Ce résultat s'explique principalement par le report de certaines études qui devaient être réalisées en 2014-2015, ce qui a entraîné une réduction des dépenses prévues en honoraires professionnels pour l'exercice.

Au total, la STQ aura réussi à préserver la qualité du service offert aux passagers, et cela, en dépit du gel du montant de sa subvention pour une deuxième année de suite.

GESTION ET CONTRÔLE DES EFFECTIFS ET RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX CONTRATS DE SERVICES

RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX CONTRATS DE SERVICES

La Loi sur la gestion et le contrôle des effectifs des ministères, des organismes et des réseaux du secteur public ainsi que des sociétés d'État (RLRQ, chapitre G-1.011) a été adoptée et sanctionnée le 5 décembre 2014. Elle est entrée en vigueur le même jour et, aux fins d'application des mesures prévues à celle-ci, la STQ doit notamment rendre compte de ses contrats de services comportant une dépense de 25 000 \$ et plus conclus entre le 1^{er} janvier et le 31 mars 2015.

CONTRATS DE SERVICES		
	NOMBRE	VALEUR
Contrats de services avec une personne physique ²⁵	–	–
Contrats de services avec un contractant autre qu'une personne physique ²⁶	4	1 225 045 \$
Total	4	1 225 045 \$

GESTION ET CONTRÔLE DES EFFECTIFS

La Loi prévoit également qu'un contrôle de l'effectif s'applique pendant la période du 1^{er} janvier 2015 au 31 mars 2016 pour les organismes publics dont le personnel n'est pas assujéti à la Loi sur la fonction publique (RLRQ, chapitre F-3.1.1).

Ainsi, pour la période du 1^{er} janvier au 31 mars 2015, la somme des effectifs des organismes publics relevant d'un ministre dont le personnel n'est pas assujéti à la Loi sur la fonction publique ne doit pas excéder celle de la période correspondante de 2014.

RÉPARTITION DE L'EFFECTIF POUR LA PÉRIODE DU 1^{ER} JANVIER AU 31 MARS 2015

CATÉGORIES	HEURES TRAVAILLÉES	HEURES SUPPLÉMENTAIRES	TOTAL DES HEURES RÉMUNÉRÉES	NOMBRE D'EMPLOYÉS AU 31 MARS 2015
Personnel d'encadrement	8 668	–	8 668	20
Personnel professionnel	12 228	1 771	13 999	28
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	27 063	1 100	28 163	66
Ouvriers, personnel d'entretien et de service	211 228	9 273	220 501	512
Étudiants et stagiaires	48	–	48	–
Total	259 235	12 144	271 379	626
Total des heures rémunérées pour la période du 1 ^{er} janvier au 31 mars 2014			264 639	
Écart entre le quatrième trimestre de 2014-2015 et celui de 2013-2014			6 740	

La presque totalité de l'écart entre le nombre d'heures rémunérées du quatrième trimestre de 2014-2015 et celui de la période correspondante de 2013-2014 (soit 6 296 des 6 740 heures) a été consacré aux projets de construction de trois navires. Il s'agit d'une situation ponctuelle. Les 444 heures restantes sont davantage attribuables aux opérations courantes du réseau de la STQ et témoignent de la rigueur de l'organisation en matière de gestion et de contrôle des effectifs, puisqu'elles représentent une augmentation du total des heures rémunérées de seulement 0,17 % par rapport à la période du 1^{er} janvier au 31 mars 2014.

25. Une personne physique, qu'elle soit dans les affaires ou non.

26. Inclut les personnes morales de droit privé et les sociétés en nom collectif, en commandite ou en participation.

SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC
ÉTATS FINANCIERS
DE L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2015

Table des matières

RAPPORT DE LA DIRECTION	44
RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT	45
ÉTATS FINANCIERS	47
État des résultats et de l'excédent cumulé	47
État de la situation financière	48
État de la variation de la dette nette	49
État des flux de trésorerie	50
Notes complémentaires	51

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de la Société des traversiers du Québec (la Société) 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 inclut le choix de méthodes comptables appropriées qui respectent les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Les renseignements financiers contenus dans le reste du rapport annuel de gestion concordent avec l'information donnée dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction maintient un système de contrôles 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. L'audit interne procède à des audits périodiques afin de s'assurer du caractère adéquat et soutenu des contrôles internes que la Société applique de façon uniforme.

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

Le conseil d'administration surveille la façon dont la direction s'acquitter des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et il approuve les états financiers. Pour ce faire, il est assisté par le comité d'audit, dont les membres ne font pas partie de la direction. Ce comité rencontre la direction ainsi que les auditeurs indépendants, examine les états financiers et en recommande l'approbation au conseil d'administration.

Le Vérificateur général du Québec a procédé à l'audit des états financiers de la Société des traversiers du Québec conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Son rapport d'audit expose la nature et l'étendue de cet audit et l'expression de son opinion. Le Vérificateur général peut, sans aucune restriction, rencontrer le comité d'audit pour discuter de tout élément qui concerne son audit.



Jocelyn Fortier
Président-directeur général



Gaston Larocque
Vice-président à l'administration et aux finances

Québec, le 18 juin 2015



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Finances

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de la Société des traversiers du Québec, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2015, l'état des résultats et de l'excédent cumulé, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives inclus dans les notes complémentaires.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit assortie d'une réserve.

Fondement de l'opinion avec réserve

La Société des traversiers du Québec n'a pas comptabilisé aux 31 mars 2015 et 2014, à l'état de la situation financière, des subventions à recevoir du gouvernement du Québec concernant des immobilisations financées ou devant être financées par emprunts pour lesquelles des travaux ont été réalisés. Cette situation constitue une dérogation à la norme comptable sur les paiements de transfert (Normes comptables canadiennes pour le secteur public) qui prévoit la comptabilisation des subventions lorsqu'elles sont autorisées par le gouvernement à la suite de l'exercice de son pouvoir habilitant et que la Société des traversiers du Québec a satisfait aux critères d'admissibilité. Cette dérogation m'a aussi conduit à exprimer une opinion d'audit modifiée sur les états financiers de l'exercice précédent. Par ailleurs, l'article 1.1 de la *Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts* (RLRQ, chapitre S-37.01) énonce que la seule partie d'une subvention qui doit être comptabilisée est celle qui est exigible dans l'exercice de la Société des traversiers du Québec et autorisée par le Parlement dans l'année financière du gouvernement. Étant donné la non-inscription de ces subventions à recevoir du gouvernement du Québec, comme le prescrit la loi, les ajustements suivants sont nécessaires afin que les états financiers de la Société des traversiers du Québec respectent les Normes comptables canadiennes pour le secteur public :

	Augmentation (Diminution)	
	En milliers de dollars	
	2015	2014
État de la situation financière		
Subventions à recevoir du gouvernement du Québec	374 095	226 819
Dette nette	(374 095)	(226 819)
Excédent cumulé	374 095	226 819
État des résultats		
Subventions gouvernementales	147 276	123 999
Déficit annuel	(147 276)	(123 999)

Opinion avec réserve

À mon avis, à l'exception des incidences du problème décrit dans le paragraphe sur le fondement de l'opinion avec réserve, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 2015, ainsi que des résultats de ses activités, de ses gains et pertes de réévaluation, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur le vérificateur général* (RLRQ, chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis, les états financiers présentent fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs, la situation financière de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 2015 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution financière pour l'exercice clos à cette date selon les conventions comptables qui sont énoncées dans la note 2 des états financiers et complétées, notamment, par l'article 1.1 de la *Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts* (RLRQ, chapitre S-37.01).

Conformément aux exigences de la *Loi sur le vérificateur général* (RLRQ, chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis ces conventions ont été appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

La vérificatrice générale du Québec,



Guylaine Leclerc, FCPA auditrice, FCA

Québec, le 18 juin 2015

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DE L'EXCÉDENT CUMULÉ

DE L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2015

	2015		2014
	Budget \$	Réel \$	Réel \$
CHARGES			
Frais d'exploitation (note 3)	96 371 855	95 630 868	93 982 295
Frais d'administration (note 4)	8 687 711	7 904 105	7 904 335
Radiation et perte sur disposition d'immobilisations corporelles	-	1 940	432 250
Amortissement des immobilisations corporelles	9 379 383	9 413 764	9 273 266
Intérêts sur la dette	2 642 691	2 616 578	2 746 400
	117 081 640	115 567 255	114 338 546
REVENUS			
Subventions gouvernementales (note 5)	90 126 000	89 245 100	89 338 559
Transport des véhicules	12 259 155	11 422 537	11 273 722
Transport des passagers	9 091 450	8 386 697	8 229 065
Autres (note 6)	2 262 019	1 997 668	2 168 985
	113 738 624	111 052 002	111 010 331
DÉFICIT DE L'EXERCICE	(3 343 016)	(4 515 253)	(3 328 215)
EXCÉDENT CUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE		37 707 379	41 035 594
EXCÉDENT CUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE		33 192 126	37 707 379

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

AU 31 MARS 2015

	2015 \$	2014 \$
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 7)	16 634 411	23 140 377
Créances (note 8)	4 206 033	4 709 537
Subvention à recevoir reliée au passif environnemental	79 090	540 090
Placement de la compensation provenant du transfert des quais fédéraux (note 9)	15 773 642	15 714 981
	36 693 176	44 104 985
PASSIFS		
Billets à payer (note 11)	259 778 804	161 573 489
Charges à payer et frais courus (note 12)	73 246 463	23 091 962
Passif environnemental (note 19)	486 010	889 855
Dette à long terme (note 13)	80 072 419	85 275 003
Loyers perçus d'avance	84 000	90 000
	413 667 696	270 920 309
DETTE NETTE	(376 974 520)	(226 815 324)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles (note 15)	410 514 927	265 426 925
Charges payées d'avance	1 151 719	595 778
	411 666 646	266 022 703
CAPITAL-ACTIONS (NOTE 16)	1 500 000	1 500 000
EXCÉDENT CUMULÉ	33 192 126	37 707 379
OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (NOTE 17)		



Jocelyn Fortier, président-directeur général



François Désy, président du conseil d'administration

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

DE L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2015

	2015		2014
	Budget \$	Réel \$	Réel \$
DÉFICIT ANNUEL DE L'EXERCICE	(3 343 016)	(4 515 253)	(3 328 215)
Acquisition d'immobilisations corporelles	(249 515 000)	(154 503 706)	(133 679 869)
Amortissement des immobilisations corporelles	9 379 383	9 413 764	9 273 266
Radiation et perte sur disposition d'immobilisations corporelles	-	1 940	432 250
	(240 135 617)	(145 088 002)	(123 974 353)
Acquisition de charges payées d'avance	-	(1 135 640)	(570 725)
Utilisation de charges payées d'avance	-	579 699	628 131
	-	(555 941)	57 406
AUGMENTATION DE LA DETTE NETTE	(243 478 633)	(150 159 196)	(127 245 162)
DETTE NETTE AU DÉBUT DE L'EXERCICE		(226 815 324)	(99 570 162)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE		(376 974 520)	(226 815 324)

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

DE L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2015

	2015 \$	2014 \$
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Déficit de l'exercice	(4 515 253)	(3 328 215)
Éléments sans incidence sur la trésorerie :		
Amortissement des immobilisations corporelles	9 413 764	9 273 266
Radiation et perte sur disposition d'immobilisations corporelles	1 940	432 250
Diminution des loyers perçus d'avance	(6 000)	(6 000)
	9 409 704	9 699 516
Variation des actifs et des passifs reliés au fonctionnement :		
Créances	503 504	(4 029 722)
Subvention à recevoir reliée au passif environnemental	461 000	(10 559)
Charges à payer et frais courus	50 522	1 387 231
Passif environnemental	(403 845)	143 655
Charges payées d'avance	(555 941)	57 406
	55 240	(2 451 989)
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	4 949 691	3 919 312
ACTIVITÉS DE PLACEMENT		
Placements effectués	(824 522)	(947 802)
Produit de disposition de placements	765 861	234 138
Flux de trésorerie liés aux activités de placement	(58 661)	(713 664)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(101 694 412)	(130 000 398)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement en immobilisations	(101 694 412)	(130 000 398)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Emprunts effectués	97 000 000	133 615 047
Emprunts remboursés	(6 702 584)	(6 040 272)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	90 297 416	127 574 775
(Diminution) augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(6 505 966)	780 025
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	23 140 377	22 360 352
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE	16 634 411	23 140 377

Les intérêts payés au cours de l'exercice s'élèvent à 5 378 338 \$ (2014 : 3 496 148 \$).

Les intérêts reçus au cours de l'exercice s'élèvent à 235 705 \$ (2014 : 573 929 \$).

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

NOTES COMPLÉMENTAIRES

31 MARS 2015

1. STATUT CONSTITUTIF ET NATURE DES ACTIVITÉS

La Société des traversiers du Québec (la Société) est une compagnie à fonds social constituée par la Loi sur la Société des traversiers du Québec (RLRQ, chapitre S-14), dont les actions font partie du domaine public du Québec et sont réservées au ministre des Finances. La Société a notamment pour objet de fournir des services de transport par traversier entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés au Québec.

En vertu de l'article 5 de sa loi constitutive, la Société est mandataire de l'État et, par conséquent, n'est pas assujettie aux impôts sur le revenu au Québec et au Canada.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les états financiers sont établis selon le *Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public*. L'utilisation de toute autre source dans l'application de méthodes comptables est cohérente avec les Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

UTILISATION D'ESTIMATIONS

La préparation des états financiers de la Société par la direction, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige que celle-ci ait recours à des estimations et à des hypothèses. Ces dernières ont une incidence sur la comptabilisation des actifs et des passifs, la présentation des actifs et des passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur la comptabilisation des revenus et des charges au cours de la période visée par les états financiers. Les principaux éléments pour lesquels la direction a établi des estimations et formulé des hypothèses sont la durée de vie utile des immobilisations et le passif environnemental. Les résultats réels peuvent différer des meilleures prévisions faites par la direction.

ÉTAT DES GAINS ET PERTES DE RÉÉVALUATION

L'état des gains et pertes de réévaluation n'est pas présenté, compte tenu du fait qu'aucun élément n'est comptabilisé à la juste valeur ou libellé en devises étrangères.

INSTRUMENTS FINANCIERS

La trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances (excluant les taxes à la consommation à recevoir) et le placement de la compensation provenant du transfert des quais fédéraux sont classés dans la catégorie des actifs financiers évalués au coût ou au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les charges à payer et frais courus (excluant les déductions à la source), les billets à payer et la dette à long terme sont classés dans la catégorie des passifs financiers évalués au coût ou au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les coûts de transaction sont ajoutés à la valeur comptable des éléments classés dans la catégorie des instruments financiers évalués au coût ou au coût après amortissement lors de leur comptabilisation initiale.

REVENUS

Prestations de services

Les revenus provenant de la prestation de services sont constatés lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- le service est payé et rendu, ou
- le service est rendu et le recouvrement est raisonnablement assuré.

Subventions gouvernementales

Les revenus de subventions qui sont des paiements de transfert sont constatés dans l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu à ces revenus, dans la mesure où ces subventions sont autorisées, que l'entité a satisfait à tous les critères d'admissibilité, s'il en est, et qu'il est possible de faire une estimation raisonnable des montants en cause. Elles sont présentées en revenus reportés lorsque les stipulations imposées par le cédant créent une obligation répondant à la définition d'un passif. Elles sont constatées aux revenus lorsque les modalités relatives aux passifs sont réglées.

ACTIFS FINANCIERS

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La politique de la Société consiste à présenter dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie les soldes bancaires, y compris les découverts bancaires dont les soldes fluctuent souvent entre le découvert et le disponible, ainsi que les placements bancaires et le dépôt à terme très liquide et rachetable, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et dont la valeur ne risque pas de changer de façon significative.

PASSIFS**Passif environnemental**

Les obligations découlant de la réhabilitation de terrains contaminés sous la responsabilité de la Société, ou pouvant de façon probable relever de sa responsabilité, sont comptabilisées à titre de passif environnemental dès que la contamination survient ou dès que la Société en est informée et qu'il est possible d'en faire une estimation raisonnable. Le passif environnemental comprend les coûts estimatifs de la gestion et de la réhabilitation des terrains contaminés. L'évaluation de ces coûts est établie à partir de la meilleure information disponible et est révisée annuellement.

Avantages sociaux futurs*Provision pour congés de maladie et vacances*

La provision pour congés de maladie et vacances a été établie à partir des heures cumulées et des taux horaires prévus. Elle n'est pas actualisée puisque les journées accumulées par les employés sont payées dans l'exercice suivant.

Le montant de la provision est présenté dans les charges à payer et frais courus.

Régimes de retraite

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

ACTIFS NON FINANCIERS

Les actifs non financiers, de par leur nature, sont généralement utilisés pour fournir des services futurs.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et amorties, à l'exception des terrains qui ne sont pas amortis, selon une méthode logique et systématique, en fonction de leur durée de vie utile.

Les immobilisations en cours de construction, de développement ou de mise en valeur ne font pas l'objet d'amortissement avant leur mise en service.

Les immobilisations acquises par donation ou pour une valeur symbolique sont comptabilisées à leur juste valeur au moment de leur acquisition.

	MÉTHODE	TAUX
Quais	Solde dégressif	5 %
Bâtiments	Solde dégressif	4 % et 10 %
Navires	Solde dégressif	5 %, 10 % et 15 %
Ameublement et équipement	Solde dégressif	20 % à 40 %
Matériel roulant	Solde dégressif	30 %
Améliorations locatives	Linéaire	Durée du bail

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de la Société de fournir des services ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur comptable nette, son coût est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Les moins-values nettes sur les immobilisations corporelles sont imputées aux charges de l'exercice dans l'état des résultats. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

3. FRAIS D'EXPLOITATION

	2015 \$	2014 \$
Traitements et avantages sociaux	30 917 391	29 445 764
Formation du personnel	418 214	404 040
Contrats d'exploitation	31 068 266	31 787 165
Carburant	11 915 961	12 593 563
Entretien et réparation – navires	7 626 758	6 588 849
Entretien et réparation – quais	5 090 727	4 551 463
Entretien et réparation – bâtiments	738 637	802 947
Taxes foncières et scolaires	1 117 044	1 161 909
Assurances	1 496 440	1 471 802
Commission de la santé et de la sécurité du travail	710 057	411 125
Frais de déplacement	472 418	481 170
Maintenance des TI et télécommunications	449 000	542 448
Uniformes	381 439	423 532
Communications et marketing	211 270	203 495
Honoraires professionnels	912 171	933 341
Frais de port et frais de quai	575 107	557 173
Autres	1 529 968	1 622 509
	95 630 868	93 982 295

4. FRAIS D'ADMINISTRATION

	2015 \$	2014 \$
Traitements et avantages sociaux	5 757 684	5 660 851
Formation du personnel	59 693	88 317
Frais de déplacement	204 167	277 607
Honoraires professionnels	710 410	762 454
Frais reliés au bâtiment du siège social	244 277	203 372
Communications et marketing	181 594	202 475
Maintenance des TI et télécommunications	398 290	360 751
Papeterie et impression	91 959	103 499
Autres	256 031	245 009
	7 904 105	7 904 335

5. SUBVENTIONS GOUVERNEMENTALES

	2015 \$	2014 \$
Subvention du gouvernement du Québec reliée aux opérations	89 245 100	89 328 000
Subvention du gouvernement du Québec reliée au passif environnemental	-	10 559
	89 245 100	89 338 559

6. AUTRES REVENUS

	2015 \$	2014 \$
Revenus de placement de la compensation provenant du transfert des quais fédéraux	824 522	947 802
Intérêts sur dépôts bancaires	471 833	391 711
Droits d'amarrage	44 065	41 450
Droits de débarcadère ferroviaire	216 914	306 338
Stationnement et divers	73 616	62 141
Distributeurs automatiques et concession alimentaire	162 441	208 441
Affichage publicitaire	59 488	61 036
Location de locaux	144 789	150 066
	1 997 668	2 168 985

7. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

	2015 \$	2014 \$
Encaisse	6 634 411	13 140 377
Dépôt à terme rachetable, 2,15 %, échéant en octobre 2015	10 000 000	10 000 000
	16 634 411	23 140 377

8. CRÉANCES

	2015 \$	2014 \$
Taxes à la consommation à recevoir	3 394 736	4 033 154
Comptes clients et autres créances	811 297	676 383
	4 206 033	4 709 537

9. PLACEMENT DE LA COMPENSATION PROVENANT DU 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, à partir du 19 juin 2000, des installations portuaires d'une valeur de 35 525 305 \$ situées sur l'emplacement 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'exploitation, l'entretien et la réfection des dix terminaux.

	2015 \$	2014 \$
Placement de la compensation pour les quais fédéraux, constitué de :		
Encaisse	15 037	568 393
Placement sur le marché obligataire (valeur au marché : 18 994 598 \$; 17 760 338 \$ en 2014)	15 759 053	15 147 032
Comptes à payer : frais de garde	(448)	(444)
	15 773 642	15 714 981

Les placements obligataires portent intérêt à des taux compris entre 3,04 % et 7,02 % (2014 : 5,42 % et 7,02 %). Les échéances s'échelonnent d'avril 2015 à octobre 2029 (2014 : avril 2014 à juillet 2025).

10. FACILITÉS DE CRÉDIT

La Société dispose de facilités de crédit, sous forme d'avances ou de découverts de compte, n'excédant pas un montant total en cours de 10 000 000 \$ (2014 : 10 000 000 \$) auprès d'une institution financière, et ce, jusqu'au 31 août 2015. Les montants prélevés portent intérêt à un taux annuel variable calculé quotidiennement et payable mensuellement. Aux 31 mars 2015 et 2014, les facilités de crédit étaient inutilisées.

11. BILLETS À PAYER

Emprunts du Fonds de financement portant intérêt à des taux variant entre 1,01 % et 1,53 % (2014 : 1,40 % et 1,64 %), venant à échéance entre le 30 avril et le 17 décembre 2015.

12. CHARGES À PAYER ET FRAIS COURUS

	2015 \$	2014 \$
Fournisseurs et frais courus :		
Autres	66 103 933	16 713 007
Apparentés	4 747 741	4 103 423
Provision pour congés de maladie	178 056	180 913
Provision pour vacances	1 822 925	1 728 137
Dédutions à la source	393 808	366 482
	73 246 463	23 091 962

13. DETTE À LONG TERME

	2015 \$	2014 \$
Dû au gouvernement du Québec payable sur demande, sans intérêt et remboursable 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
Emprunt du Fonds de financement, 4,72 %, remboursable par des versements semestriels de 91 860 \$, échéant en décembre 2015*	176 382	344 981
Emprunt du Fonds de financement, 5,00 %, remboursable par des versements semestriels de 181 137 \$, échéant en juillet 2016*	1 978 276	2 231 226
Emprunt du Fonds de financement, 4,37 %, remboursable par des versements semestriels de 284 796 \$, échéant en décembre 2017*	6 042 434	6 337 848
Emprunt du Fonds de financement, 6,96 %, remboursable par des versements semestriels de 1 725 967 \$, échéant en janvier 2018*	9 174 126	11 840 097
Emprunt du Fonds de financement, 5,68 %, remboursable par des versements semestriels de 288 635 \$, échéant en janvier 2018*	1 562 533	2 028 794
Emprunt du Fonds de financement, 5,06 %, remboursable par des versements semestriels de 280 938 \$, échéant en janvier 2018*	1 537 012	2 001 450
Emprunt du Fonds de financement, 4,65 %, remboursable par des versements semestriels de 200 726 \$, échéant en juin 2018*	1 277 759	1 607 743
Emprunt du Fonds de financement, 4,56 %, remboursable par des versements semestriels de 150 630 \$, échéant en décembre 2020*	1 561 677	1 784 406
Emprunt du Fonds de financement, 6,04 %, remboursable par des versements semestriels de 102 319 \$, échéant en juin 2028*	1 865 303	1 953 289
Emprunt du Fonds de financement, 3,45 %, remboursable par des versements semestriels de 254 875 \$, échéant en décembre 2021*	3 139 751	3 532 228
Emprunt du Fonds de financement, 3,46 %, remboursable par des versements semestriels de 196 036 \$, échéant en octobre 2029*	6 979 387	7 127 202
Emprunt du Fonds de financement, 3,10 %, remboursable par des versements semestriels de 425 924 \$, échéant en septembre 2023*	6 315 871	6 960 436
Emprunt du Fonds de financement, 3,53 %, remboursable par des versements semestriels de 387 266 \$, échéant en septembre 2023*	10 425 187	10 822 935
Emprunt du Fonds de financement, 3,57 %, remboursable par des versements semestriels de 71 973 \$, échéant en septembre 2023*	1 046 577	1 150 958
Emprunt du Fonds de financement, 3,44 %, remboursable par des versements semestriels de 89 440 \$, échéant en mai 2024*	1 438 734	-
	80 072 419	85 275 003

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

2016	7 127 235 \$
2017	8 756 570
2018	12 500 257
2019	2 633 250
2020	2 523 972
2021 et suivants	20 979 725
	54 521 009 \$

* Ces emprunts portent intérêt à taux fixes.

14. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

RÉGIMES DE RETRAITE

Les membres du personnel de la Société participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP), au Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE) ou au Régime de retraite de l'administration supérieure (RRPE-RRAS). Ces régimes interemployeurs sont à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès.

Au 1^{er} janvier 2015, le taux de cotisation du RREGOP a été modifié. Ainsi, le taux est passé de 9,84 % à 10,50 % de la masse salariale cotisable. Les taux pour le RRPE et le RRPE-RRAS sont demeurés à 14,38 %.

Les cotisations de l'employeur sont équivalentes aux cotisations des employés, mais l'employeur doit en outre verser un montant de compensation dans la caisse des participants au RRPE et au RRPE-RRAS et un montant équivalent dans la caisse des employeurs. Ce montant de compensation, prévu dans la loi du RRPE, a été établi à 5,73 % de la masse salariale cotisable au 1^{er} janvier 2015 (5,73 % au 1^{er} janvier 2014). Ainsi, la Société doit verser un montant supplémentaire correspondant à 11,46 % de la masse salariale cotisable pour les années civiles 2014 et 2015.

Les cotisations de la Société, incluant le montant de compensation à verser au RRPE et au RRPE-RRAS, imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 1 971 661 \$ (2014 : 1 513 458 \$). Les obligations de la Société à l'égard de ces régimes gouvernementaux se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

15. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	TERRAINS \$	QUAIS* \$	BÂTIMENTS* \$	NAVIRES* \$	AMEUBLEMENT ÉQUIPEMENT* \$	MATÉRIEL ROULANT \$	AMÉLIORATIONS LOCATIVES \$	2015 \$
Coût								
Solde au début	2 142 668	129 435 660	30 145 267	289 855 558	12 253 978	285 385	1 210 100	465 328 616
Acquisitions	–	16 036 488	16 328 299	121 852 716	286 203	–	–	154 503 706
Dispositions	–	–	–	–	(22 944)	(10 906)	–	(33 850)
Solde à la fin	2 142 668	145 472 148	46 473 566	411 708 274	12 517 237	274 479	1 210 100	619 798 472
Amortissement cumulé								
Solde au début	–	41 334 753	11 273 630	139 251 857	6 784 874	146 454	1 110 123	199 901 691
Amortissement	–	2 661 927	1 071 334	4 272 203	1 306 631	41 683	59 986	9 413 764
Dispositions	–	–	–	–	(21 004)	(10 906)	–	(31 910)
Solde à la fin	–	43 996 680	12 344 964	143 524 060	8 070 501	177 231	1 170 109	209 283 545
Valeur comptable nette	2 142 668	101 475 468	34 128 602	268 184 214	4 446 736	97 248	39 991	410 514 927

* Au 31 mars 2015, ces postes incluent un total de 317 148 094 \$ d'acquisitions sur lesquelles aucun amortissement n'a été comptabilisé. Ce montant se répartit ainsi : quais 50 779 309 \$, bâtiments 22 374 093 \$, navires 243 975 096 \$ et équipement 19 596 \$.

Au 31 mars 2015, le poste « Charges à payer et frais courus » inclut un montant de 58 713 428 \$ lié à l'acquisition d'immobilisations corporelles.

Au 31 mars 2015, le total des acquisitions d'immobilisations corporelles inclut un montant de 3 000 604 \$ d'intérêts capitalisés, dont un montant de 1 342 516 \$ est présenté dans les charges à payer et frais courus.

	TERRAINS \$	QUAIS* \$	BÂTIMENTS* \$	NAVIRES* \$	AMEUBLEMENT ÉQUIPEMENT* \$	MATÉRIEL ROULANT \$	AMÉLIORATIONS LOCATIVES \$	2014 \$
Coût								
Solde au début	585 878	107 376 311	22 793 958	189 431 646	10 672 996	143 156	1 210 100	332 214 045
Acquisitions	1 556 790	22 059 349	7 749 493	100 423 912	1 741 101	149 224	–	133 679 869
Dispositions	–	–	(398 184)	–	(160 119)	(6 995)	–	(565 298)
Solde à la fin	2 142 668	129 435 660	30 145 267	289 855 558	12 253 978	285 385	1 210 100	465 328 616
Amortissement cumulé								
Solde au début	–	38 561 088	10 266 514	135 223 297	5 537 470	122 967	1 050 137	190 761 473
Amortissement	–	2 773 665	1 007 116	4 028 560	1 375 857	28 082	59 986	9 273 266
Dispositions	–	–	–	–	(128 453)	(4 595)	–	(133 048)
Solde à la fin	–	41 334 753	11 273 630	139 251 857	6 784 874	146 454	1 110 123	199 901 691
Valeur comptable nette	2 142 668	88 100 907	18 871 637	150 603 701	5 469 104	138 931	99 977	265 426 925

* Au 31 mars 2014, ces postes incluent un total de 165 648 035 \$ d'acquisitions sur lesquelles aucun amortissement n'a été comptabilisé. Ce montant se répartit ainsi : quais 34 982 205 \$, bâtiments 7 790 358 \$, navires 122 122 380 \$ et équipement 753 092 \$.

Au 31 mars 2014, le poste « Charges à payer et frais courus » inclut un montant de 8 609 449 \$ lié à l'acquisition d'immobilisations corporelles.

Au 31 mars 2014, le total des acquisitions d'immobilisations corporelles inclut un montant de 1 381 209 \$ d'intérêts capitalisés, dont un montant de 1 047 227 \$ est présenté dans les charges à payer et frais courus.

16. CAPITAL-ACTIONS

	2015 \$	2014 \$
Autorisé : 100 000 actions d'une valeur nominale de 100 \$ chacune		
Émis et payé : 15 000 actions	1 500 000	1 500 000

17. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

La Société détient six baux de location qui ont été signés entre 2009 et 2014. Ces baux sont utilisés à des fins reliées au service de transport de passagers ou aux activités opérationnelles. Les engagements totaux présentés pour les baux incluent un montant de 198 095 \$ lié aux options de renouvellement.

La Société compte huit ententes de service. Ces dernières visent à permettre à des transporteurs de maintenir des services maritimes et de transport aérien. La Société s'est engagée à leur verser un montant annuel ou à combler leur déficit. Les engagements totaux présentés pour les ententes de service incluent un montant de 108 598 149 \$ lié aux options de renouvellement.

Pour l'exercice clos le 31 mars 2015, la charge de loyer pour les locaux s'élève à 204 007 \$ et le montant versé aux transporteurs atteint 31 068 266 \$. De plus, la Société s'est engagée envers quatre contracteurs, trois pour des travaux majeurs sur les infrastructures et un pour la construction de nouveaux navires, pour 57 760 633 \$.

Au 31 mars 2015, les obligations contractuelles de la Société s'établissent comme suit :

	BAUX \$	ENTENTES DE SERVICE* \$
2016	144 199	32 044 971
2017	34 084	32 711 487
2018	34 766	33 168 448
2019	35 461	33 418 973
2020	36 171	33 257 934
Exercices subséquents	159 459	75 066 989
	444 140	239 668 802

Au 31 mars 2014, les obligations contractuelles de la Société totalisaient 584 202 \$ pour les baux et 276 718 209 \$ pour les ententes de service.

* Les montants des ententes de service sont basés sur une estimation des coûts prévus aux contrats et des déficits budgétaires des transporteurs.

18. 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 publiques 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.

19. PASSIF ENVIRONNEMENTAL

La Société a enregistré une variation nette de son passif environnemental de l'ordre de (403 845 \$) en 2015 (143 655 \$ en 2014) pour l'ensemble de ses terrains.

Cette variation porte le passif de l'exercice à 486 010 \$ au 31 mars 2015 (889 855 \$ en 2014). Ces montants proviennent des estimations de la direction ainsi que de rapports d'évaluation produits par des experts indépendants.

20. GESTION DES RISQUES LIÉS AUX INSTRUMENTS FINANCIERS

La Société, par le biais de ses instruments financiers, est exposée à divers risques, sans pour autant être exposée à des concentrations de risques. La direction a mis en place des politiques et des procédures en matière de contrôle et de gestion qui l'assurent de gérer les risques inhérents aux instruments financiers et d'en minimiser les impacts potentiels. L'analyse suivante indique l'exposition de la Société aux risques au 31 mars 2015.

RISQUE DE CRÉDIT

Le risque de crédit est le risque qu'une partie à un instrument financier manque à l'une de ses obligations et, de ce fait, amène l'autre partie à subir une perte financière.

L'exposition maximale de la Société au risque de crédit au 31 mars 2015 est la suivante :

	2015 \$	2014 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	16 634 411	23 140 377
Comptes clients et autres créances	811 297	676 383
Placement de la compensation provenant du transfert des quais fédéraux	15 773 642	15 714 981
	33 219 350	39 531 741

Le risque de crédit associé à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie est essentiellement réduit au minimum en s'assurant que les excédents de trésorerie sont investis dans des placements très liquides. La politique de la Société est d'investir les excédents de trésorerie auprès d'institutions financières réputées. Au 31 mars 2015 et 2014, ces actifs financiers sont investis dans des dépôts à terme. La direction juge ainsi que le risque de perte est négligeable.

Le risque de crédit associé au placement de la compensation provenant du transfert des quais fédéraux est essentiellement réduit au minimum en s'assurant que ces actifs sont investis dans des obligations du gouvernement.

Le risque de crédit associé aux comptes clients et autres créances est réduit au minimum, puisque le montant est réparti entre plusieurs clients et qu'aucun d'entre eux ne représente de sommes importantes. De plus, des évaluations de crédit sont effectuées pour tous les nouveaux clients. La Société enregistre des provisions pour tenir compte des pertes de crédit potentielles.

La valeur comptable nette des comptes clients en souffrance (plus de 30 jours) de la Société est de 191 085 \$ (152 915 \$ en 2014) à la date de clôture. L'échéance des comptes clients est détaillée dans le tableau suivant :

	2015 \$	2014 \$
0 à 30 jours	620 212	523 468
31 à 60 jours	47 735	95 684
61 à 90 jours	37 919	10 622
Plus de 90 jours	105 431	46 609
	811 297	676 383

Au 31 mars 2015, la Société avait pour 1 717 \$ (2014 : 3 882 \$) de comptes clients dépréciés et échus. Au cours de l'exercice, la Société a radié des comptes clients dépréciés pour un montant net de 37 829 \$ (2014 : 2 836 \$).

RISQUE DE LIQUIDITÉ

Le risque de liquidité est le risque que la Société ne soit pas en mesure de répondre à ses besoins de trésorerie ou de financer ses obligations liées à ses passifs financiers lorsqu'elles arrivent à échéance. Le risque de liquidité englobe également le risque que la Société ne soit pas en mesure de liquider ses actifs financiers au moment opportun à un prix raisonnable.

La Société considère qu'elle détient suffisamment de placements facilement convertibles en trésorerie et également de facilités de crédit afin de s'assurer d'avoir les fonds nécessaires pour répondre à ses besoins financiers courants et à long terme, et ce, à un coût raisonnable, le cas échéant.

Le tableau suivant présente l'échéance estimative des passifs financiers :

	2015 \$	2014 \$
Charges à payer et frais courus, excluant les déductions à la source :		
Moins de 90 jours	69 547 853	19 257 783
De 90 à 365 jours	3 304 802	3 467 697
	72 852 655	22 725 480

Le détail des échéances pour les billets à payer se trouve à la note 11 et celui pour les dettes à long terme à la note 13.

RISQUE DE MARCHÉ

Le risque de marché est le risque que le cours du marché ou que les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations du prix du marché. Le risque de marché comprend trois types de risque : le risque de change, le risque de taux d'intérêt et l'autre risque de prix. La Société est seulement exposée au risque de taux d'intérêt.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt s'entend du risque que la juste valeur des instruments financiers ou que les flux de trésorerie futurs associés à ces instruments fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

L'exposition au risque de taux d'intérêt de la Société est attribuable à ses actifs financiers portant intérêt. La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent des dépôts à terme et des placements bancaires hautement liquides qui rapportent de l'intérêt au taux du marché et à taux fixe.

L'objectif de la Société est de gérer l'exposition de sa trésorerie et de ses placements à court terme au risque de taux d'intérêt en maximisant les produits d'intérêts gagnés par les fonds excédentaires tout en conservant les liquidités minimales nécessaires à la bonne marche de ses activités quotidiennes. La fluctuation du taux d'intérêt du marché peut avoir une incidence sur les revenus d'intérêts que la Société tire de sa trésorerie et de ses placements à court terme. La Société considère que le risque est négligeable puisque le taux d'intérêt est fixe pour la durée du placement.

Le placement de la compensation provenant du transfert des quais fédéraux comprend également des obligations du gouvernement du Québec à taux d'intérêt fixe ayant une durée moyenne de 5,7 années (5,3 années en 2014). Ces placements sont indirectement touchés par les fluctuations de leur juste valeur attribuables aux fluctuations des taux d'intérêt du marché. Cependant, les fluctuations des taux d'intérêt du marché n'auraient aucun impact sur les revenus d'intérêts que la Société tire de ses placements à long terme, car ils sont placés à taux d'intérêt fixes. La Société est surtout exposée aux risques associés aux variations des taux d'intérêt lors du renouvellement de ses placements à long terme.

Les billets à payer et la dette à long terme sont émis à des taux d'intérêt fixes, ce qui réduit au minimum les risques liés aux flux de trésorerie advenant la variation du taux d'intérêt. La Société est surtout exposée aux risques associés aux variations des taux d'intérêt lors du renouvellement de ses emprunts à court terme et de certaines de ses dettes à long terme.

21. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de 2014 ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée en 2015.

CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES DIRIGEANTS

Adopté le 18 juin 2010 par le conseil d'administration, le Code d'éthique et de déontologie des administrateurs et des dirigeants de la STQ est disponible à l'adresse traversiers.com.

En 2014-2015, aucune déclaration relative à des circonstances ayant pu placer un administrateur en situation de conflit d'intérêts n'a été soumise au président du conseil d'administration. Pendant la même période, aucun manquement au code d'éthique et de déontologie n'a été constaté.

Le 2 octobre 2014, les membres du comité de gouvernance et d'éthique ont procédé à un réexamen du Code d'éthique et de déontologie des administrateurs et des dirigeants de la STQ et ont convenu de n'y apporter aucune modification.



EMPLOI ET QUALITÉ DE LA LANGUE FRANÇAISE

POLITIQUE LINGUISTIQUE

Adoptée le 30 janvier 2001, la Politique linguistique de la STQ vise à faciliter l'application des dispositions de la Charte de la langue française (RLRQ, chapitre C-11). Elle tient compte de la Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française dans l'Administration ainsi que de la Politique d'achat et de la Politique d'utilisation du français dans les technologies de l'information et des communications. Les règles prévues dans cette politique ont valeur de directives internes. Tous les employés y ont accès par l'intranet de la STQ et doivent s'y conformer. Dans l'ensemble, le personnel respecte cette politique et fait usage du français dans ses communications. Aucune formation n'a eu lieu au cours de l'exercice 2014-2015.

Sur son site Internet, la STQ veille à l'utilisation de la langue française dans l'ensemble des textes publiés. Toutefois, sa page d'accueil offre la possibilité d'accéder à une version anglaise plus succincte.

La STQ actualise en permanence l'information diffusée sur son parc de micro-ordinateurs afin de garantir l'excellence de la langue française. Lors d'achat de matériel informatique ou de tout autre type de biens, elle accorde la même attention particulière aux documents d'acquisition ainsi qu'à ceux qui accompagnent la marchandise lors de sa réception à la STQ.

À la suite des recommandations et des commentaires formulés par l'Office québécois de la langue française, la STQ a présenté une nouvelle version de sa politique linguistique au cours de l'exercice 2014-2015. Au 31 mars 2015, elle attendait toujours l'approbation de l'Office.

COMITÉ DE LA POLITIQUE LINGUISTIQUE

Le comité de la Politique linguistique, chapeauté par le mandataire de l'application de la Charte de la langue française, n'a tenu aucune réunion lors de l'exercice 2014-2015.

PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

COMITÉ D'ACCÈS À L'INFORMATION, PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS ET SÉCURITÉ DE L'INFORMATION DE LA STQ

Le comité d'accès à l'information, protection des renseignements personnels et sécurité de l'information (CAIPSI) a été mis sur pied en 2009, conformément au Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1, r. 2) et à la Politique sur la sécurité de l'information de la STQ.

Ce comité a pour mandat de soutenir le président-directeur général dans l'exercice de ses responsabilités et de ses obligations, de répondre aux exigences imposées par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1) et par sa réglementation, et d'assurer la coordination, la concertation, la cohérence et l'intégration des préoccupations et des interventions stratégiques en matière de sécurité de l'information.

Au cours de l'exercice 2014-2015, le CAIPSI a tenu trois rencontres et traité les dossiers suivants :

- la mise à jour des documents et des renseignements publiés sur le site Internet de la STQ en vertu du Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels ;
- le suivi du Plan d'action en sécurité de l'information ;
- l'analyse d'une directive sur les médias sociaux.

ACTIVITÉS RELATIVES À L'ACCÈS À L'INFORMATION ET À LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

Quatre présentations d'une activité de formation intitulée « Initiation à l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels » ont eu lieu en 2014-2015. Cette activité de formation s'adressait aux employés de la STQ ayant accès à des renseignements personnels dans le cadre de leurs fonctions et à l'ensemble du personnel administratif.

ACCÈS À L'INFORMATION

Durant la dernière année financière, la STQ a reçu 25 demandes d'accès à l'information, soit 23 relatives à la consultation de documents administratifs et deux concernant des renseignements personnels.

Parmi les 23 demandes d'accès à des documents, quinze ont été acceptées en totalité et quatre ont été acceptées partiellement en vertu des articles 1, 9, 25, 37, 39, 49, 53 et 54 de la Loi. Quant aux quatre demandes restantes, la STQ n'a pu leur donner suite puisqu'elles portaient sur des documents inexistant (article 1 de la Loi).

De ces 23 demandes d'accès à des documents, treize ont été traitées dans un délai de 20 jours, cinq dans un délai de 30 jours et cinq dans un délai de plus de 30 jours en vertu de l'alinéa 3 de l'article 49 de la Loi. Aucune de ces demandes n'a fait l'objet d'une révision à la Commission d'accès à l'information du Québec ni nécessité de recours à des mesures d'accommodement raisonnables.

Pour ce qui est des deux demandes d'accès à des renseignements personnels, l'une a été acceptée et l'autre refusée puisqu'elle portait sur des documents inexistant. Toutes deux ont été traitées dans un délai de 20 jours.

GOVERNANCE

FUNCTIONNEMENT DES COMITÉS

Comité d'audit

En vertu de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État (RLRQ, chapitre G-1.02), les activités d'audit interne s'exercent sous l'autorité du comité d'audit. Créé par le conseil d'administration le 27 mars 2009, le comité d'audit est composé de M^{mes} Lise Breton, Danielle Amyot et Annie Fournier. Présidé par M^{me} Breton, ce comité a notamment pour fonction :

- d'assurer le suivi des activités d'audit interne et les relations avec le Vérificateur général du Québec ;
- d'assister le conseil d'administration de la STQ dans l'exercice de ses responsabilités quant à la surveillance du processus de l'information financière et de sa présentation fidèle ;
- de s'assurer que soient mis en place un processus de gestion des risques ainsi que des mécanismes de contrôle interne adéquats et efficaces.

Au cours de l'exercice 2014-2015, le comité d'audit s'est principalement penché sur les dossiers suivants :

- l'examen des états financiers trimestriels et des états financiers vérifiés au 31 mars 2014 ;
- l'examen du Rapport annuel de gestion 2013-2014 ;
- l'examen du budget 2014-2015 ;
- le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec ;
- le tableau de bord de gestion du conseil d'administration ;
- l'approbation et le suivi du plan d'audit interne ;
- le suivi du plan d'immobilisations de la STQ ;
- le suivi des projets en technologies de l'information ;
- le suivi des risques stratégiques et des risques du Bureau de gestion de projets ;
- la surveillance et l'évaluation des mécanismes de contrôle interne ;
- la refonte des politiques relevant de l'autorité du comité d'audit.

Le comité d'audit veille au respect des exigences des lois, des règlements et des politiques applicables, contribuant ainsi à la saine gestion de la STQ.

Comité des ressources humaines et des services à la clientèle

Également créé par le conseil d'administration le 27 mars 2009, le comité des ressources humaines et des services à la clientèle est composé de M^{mes} Julie Coulombe-Godbout et Lise Lambert et de M. Richard Michaud. Présidé par M^{me} Coulombe-Godbout, il est chargé, entre autres :

- d'élaborer et de proposer un profil de compétence et d'expérience pour la nomination du président-directeur général ;
- de définir et de soumettre des critères d'évaluation pour le président-directeur général ;
- de contribuer à la sélection des personnes qui assument des responsabilités sous la direction du président-directeur général ;
- d'établir un programme de planification de la relève des dirigeants.

En ce qui concerne les services à la clientèle, le comité doit notamment :

- prendre connaissance des normes, des politiques et des directives en matière de services à la clientèle et les analyser ;
- apprécier la performance de la STQ au regard de la Déclaration de services aux citoyens et des améliorations à apporter aux services ;
- apprécier la perception de l'image de la STQ et le taux de satisfaction de la clientèle.

Au cours de l'exercice 2014-2015, en plus de leur plan de travail habituel, les membres du comité des ressources humaines et des services à la clientèle ont principalement étudié les dossiers suivants :

- la Politique sur les conditions de travail du personnel opérationnel non syndiqué des traverses saisonnières ;
- la mise en place de politiques concernant les ressources humaines ;
- le suivi du sondage sur la mobilisation des employés ;
- le suivi des rapports trimestriels et annuel relativement aux opinions sur les services ;
- le suivi du plan de travail du design des services.

Comité de gouvernance et d'éthique

Le comité de gouvernance et d'éthique a aussi été formé le 27 mars 2009 par le conseil d'administration. Les personnes désignées pour y siéger sont M^{mes} Fabienne Desroches et Lise Breton et M. François Désy. M^{me} Desroches en est la présidente. Le mandat du comité de gouvernance et d'éthique est, entre autres :

- d'élaborer des règles de gouvernance ;
- d'exercer une vigie pour les meilleures pratiques en matière de gouvernance ;
- d'élaborer un code d'éthique applicable aux membres du conseil d'administration et aux dirigeants ainsi qu'un code d'éthique applicable aux employés ;
- d'élaborer des profils de compétence et d'expérience pour la nomination des membres du conseil d'administration, à l'exception du président du conseil et du président-directeur général ;
- de concevoir un programme d'accueil et de formation continue pour les membres du conseil d'administration ;
- d'élaborer les critères d'évaluation des membres du conseil d'administration et les critères d'évaluation du fonctionnement du conseil d'administration ;
- de procéder à l'évaluation du conseil d'administration et de son fonctionnement.

Au cours de l'exercice 2014-2015, le comité de gouvernance et d'éthique a suivi de près les dossiers suivants :

- la conception du programme de formation en gouvernance des administrateurs et des dirigeants ;
- la validation annuelle du Code d'éthique et de déontologie des administrateurs et des dirigeants et du Code d'éthique des employés ;
- la validation annuelle des règles de gouvernance ;
- le suivi relatif à la tenue d'une formation sur la gouvernance et l'éthique pour les membres du conseil d'administration et du comité de direction de la STQ.

COMPOSITION DES COMITÉS ET ASSIDUITÉ AUX RÉUNIONS

COMITÉS	MEMBRES	FONCTION	RÉUNIONS ORDINAIRES
Audit	Lise Breton	Présidente	6/6
	Danielle Amyot	Membre	6/6
	Annie Fournier	Membre	5/6
Ressources humaines et services à la clientèle	Julie Coulombe-Godbout	Présidente	4/4
	Richard Michaud	Membre ²⁷	1/1
	Lise Lambert	Membre	3/4
	Lise Breton	Membre ²⁸	3/3
Gouvernance et éthique	Fabienne Desroches	Présidente ²⁹ Membre	3/3
	Hubert Besnier	Président ³⁰	2/2
	François Désy	Membre	2/3
	Lise Breton	Membre ³¹	1/1

27. M. Richard Michaud est devenu membre du comité des ressources humaines et des services à la clientèle à la suite de l'adoption de la résolution 2014.019, le 28 novembre 2014.

28. M^{me} Lise Breton a été membre du comité des ressources humaines et des services à la clientèle jusqu'à l'entrée en fonction de M. Michaud.

29. M^{me} Fabienne Desroches a été nommée présidente du comité de gouvernance et d'éthique à la suite de l'adoption de la résolution 2014.019, le 28 novembre 2014.

30. M^r Besnier a été président du comité de gouvernance et d'éthique jusqu'au 19 novembre 2014.

31. M^{me} Lise Breton est devenue membre du comité de gouvernance et d'éthique à la suite de l'adoption de la résolution 2014.019, le 28 novembre 2014.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

M. FRANÇOIS DÉSY

Président du conseil

Entrepreneur de formation, M. François Désy cumule près de 30 ans d'expérience comme gestionnaire de projets et expert-conseil en stratégies de négociations et de relations de travail. Il œuvre dans différents secteurs d'activité tant privés que publics, tels la construction, le développement des affaires, la gouvernance de la santé et des services sociaux et la gouvernance municipale. Animé par le souci constant d'agir selon les principes reconnus de saine gestion, en conformité avec le code d'éthique et de déontologie de l'Ordre des administrateurs agréés du Québec, M. Désy fait preuve de sensibilité en matière de gestion de risques et de gouvernance des organisations. Depuis 2008, il est également administrateur de sociétés certifié. M. Désy assume le poste de directeur général de la Ville de Schefferville en tant que consultant.

M^{me} DANIELLE AMYOT

Titulaire d'une maîtrise en gestion des organisations de l'Université du Québec à Chicoutimi, M^{me} Danielle Amyot travaille au Domaine Forget de Charlevoix depuis 1993. Actuellement adjointe à l'administration artistique du Festival international et de l'Académie de musique et de danse, elle compte notamment parmi ses responsabilités la planification et la coordination de la logistique entourant la venue des professeurs et des artistes invités ainsi que la gestion des projets immobiliers. Depuis juin 2013, elle est également administratrice de sociétés certifiée.

M^e HUBERT BESNIER

Membre du Barreau depuis 1973, M^e Hubert Besnier a obtenu une maîtrise en droit en 1975. Il est avocat associé chez Besnier, Dion, Rondeau, SENC. Avocat plaideur, il pratique principalement dans les domaines du droit des affaires, du droit municipal et de la responsabilité civile. Il est membre d'organismes à vocation économique à Sept-Îles et siège également au conseil d'administration d'organismes sans but lucratif. M^e Besnier a été bâtonnier du Barreau de la Côte-Nord de 2011 à 2013.

M^{me} LISE BRETON, CPA, CA

Diplômée en comptabilité et en droit de l'Université Laval, M^{me} Lise Breton est une gestionnaire polyvalente et dynamique, occupant des postes de cadre supérieure depuis plus de 25 ans. Dans ses fonctions actuelles de vice-présidente aux finances et à l'administration et de secrétaire générale chez Asmacure, elle est responsable de la comptabilité, de l'information financière, des services juridiques, des ressources humaines et matérielles et des technologies de l'information. Elle participe activement à l'élaboration et à la mise en place de projets diversifiés, ce qui lui procure une vision globale des enjeux d'une organisation. Elle est membre de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec et administratrice de sociétés certifiée.

M^{me} JULIE COULOMBE-GODBOUT

Titulaire d'une maîtrise en administration publique et d'un certificat en gouvernance de sociétés, M^{me} Julie Coulombe-Godbout est consultante en gestion. Administratrice de carrière, elle a œuvré pendant de nombreuses années à titre de gestionnaire dans les réseaux publics de l'éducation, tant auprès des commissions scolaires que du réseau collégial. Cette expérience lui a permis d'acquérir une vaste expertise dans la gestion des services financiers, des ressources humaines, des ressources matérielles, des technologies de l'information et de la formation continue. Depuis 2010, elle est administratrice de sociétés certifiée et membre du Cercle des administrateurs de sociétés certifiés.

M^{me} FABIENNE DESROCHES

Titulaire d'une maîtrise en orthophonie-audiologie, M^{me} Fabienne Desroches a également effectué des études de 3^e cycle à la Faculté d'éducation de l'Université de Montréal. Directrice générale du Cégep de Sorel-Tracy depuis 2004, elle se démarque par son engagement dans de nombreux comités reliés au monde de l'éducation et par sa participation active à plusieurs conseils d'administration. De plus, M^{me} Desroches a été présidente et organisatrice de divers colloques au cours des 17 dernières années.

M. GEORGES FARRAH

Diplômé de l'Université de Moncton en 1979, M. Georges Farrah possède un baccalauréat en sciences administratives. Au cours de son cheminement professionnel, il a acquis une expérience élargie du monde des affaires, notamment comme propriétaire de l'Auberge du village, à Cap-aux-Meules, entre 1979 et 1992. En parallèle, il s'est investi dans la vie politique en siégeant comme député provincial pour la circonscription des Îles-de-la-Madeleine de 1985 à 1998. Durant son mandat, il a été adjoint parlementaire, ministre délégué et whip en chef. Puis, entre 2001 et 2004, il a poursuivi son engagement sur la scène fédérale, en agissant, entre autres, comme secrétaire parlementaire pour le ministère des Pêches et des Océans. De janvier 2006 à mai 2014, il a assumé la haute direction de la Société des traversiers du Québec à titre de président-directeur général. M. Farrah est également administrateur de sociétés certifié et membre de l'Ordre des administrateurs agréés du Québec depuis 2008.

M^e JOCELYN FORTIER

Admis au Barreau du Québec en 1974 et administrateur de sociétés certifié depuis 2008, M^e Jocelyn Fortier a été associé au sein d'un cabinet privé d'avocats de 1974 à 1981. Depuis 1981, il travaille à la STQ, où il a occupé les postes de secrétaire et conseiller juridique, puis de vice-président aux affaires juridiques et secrétaire. M^e Fortier a été nommé président-directeur général de la STQ en janvier 2015, après avoir rempli cette fonction par intérim depuis mai 2014. Il est également vice-président du conseil d'administration de la Société de développement économique du Saint-Laurent. Il a été membre du conseil d'administration de la Canadian Shipowners Mutual Assurance Association de 1994 à 2014 et du conseil des fiduciaires du Fonds de pension du Syndicat canadien des officiers de marine marchande de 1996 à 2008.

M^{me} ANNIE FOURNIER

Bachelière en administration des affaires et titulaire d'une mineure en marketing de l'Université de Sherbrooke, M^{me} Annie Fournier possède une quinzaine d'années d'expérience en développement économique régional et dans le soutien et le financement d'entreprises, notamment à titre de directrice générale, d'analyste financière et de conseillère aux entreprises. M^{me} Fournier siège à plusieurs conseils d'administration d'entreprises privées et d'organisations de la région de Matane et œuvre également au sein de divers comités spécifiques. Elle est actuellement directrice générale de la Société d'aide au développement de la collectivité de la région de Matane. Au cours des sept dernières années, par mandat, M^{me} Fournier a été responsable du Service de développement économique de la Ville de Matane.

M^{me} LISE LAMBERT

M^{me} Lise Lambert a obtenu une licence en droit de l'Université Laval en 1970. Elle a pratiqué le droit en cabinet privé pendant plus de 10 ans. Sa carrière s'est poursuivie durant près de 30 ans dans des postes dont les titulaires sont nommés à la prérogative du gouvernement. Elle a occupé divers emplois de cadre supérieure, dont ceux de présidente de la Commission des transports du Québec jusqu'en 2010 et, auparavant, de présidente de la Régie de l'énergie. Depuis 2008, elle est administratrice de sociétés certifiée.

M. RICHARD MICHAUD

Diplômé de l'Université Laval en 1975, M. Richard Michaud possède un baccalauréat spécialisé en géographie et compte près de 30 ans d'expérience à titre de haut dirigeant. Tout au long de sa carrière, il s'est dévoué pour la région du Bas-Saint-Laurent. Ainsi, après avoir enseigné au secondaire et agi comme publicitaire pour un journal régional, M. Michaud a été directeur général de l'Association touristique du Bas-Saint-Laurent. Il a ensuite travaillé pendant plus de 25 ans comme directeur général de la Traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon ltée, ce qui lui a permis de développer une solide expertise dans le domaine maritime, et plus spécifiquement dans le secteur du transport par traversier. Maintenant à la retraite, M. Michaud continue de démontrer son attachement au monde maritime en siégeant au conseil d'administration de la STQ.

INFORMATIONS SUR LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET ASSIDUITÉ AUX RÉUNIONS

NOM	NOMINATION	MANDAT	FONCTION	RÉUNIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION		AUTRES CONSEILS D'ADMINISTRATION
				ORDINAIRES	EXTRAORDINAIRES	
François Désy ³²	2005-08-17	2 ans	Vice-président du conseil d'administration	4/4	6/6	Aucun
	2009-01-28	5 ans ³³	Président du conseil d'administration			
	2015-02-04	5 ans				
Danielle Amyot	2009-01-28	4 ans ³³	Administratrice	4/4	6/6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Caisse Desjardins de La Malbaie, dirigeante élue et vice-présidente du conseil d'administration ▪ Fédération des caisses Desjardins, représentante élue au conseil des représentants de la vice-présidence régionale Saguenay-Lac-Saint-Jean-Charlevoix-Côte-Nord ▪ Développement international Desjardins, vice-présidente du conseil
	2014-10-15	4 ans				
Hubert Besnier ³²	2005-08-17	2 ans	Administrateur	2/2	3/5	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Association des propriétaires immobiliers de Sept-Îles ▪ Conseil diocésain de Baie-Comeau, administrateur ▪ Besnier, Dion, Rondeau, SENC, avocat associé
	2009-01-28	4 ans ³³				
Lise Breton ³²	2009-04-22 2014-10-15	3 ans ³³ 4 ans	Administratrice	3/4	6/6	Aucun
Julie Coulombe-Godbout ³²	2009-01-28 2014-10-15	4 ans ³³ 4 ans	Administratrice	4/4	5/6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ordre des sages-femmes du Québec, administratrice et présidente du comité des finances ▪ Salon carrière formation de Québec, administratrice au conseil d'administration
Fabienne Desroches ³²	2009-01-28 2014-10-15	4 ans ³³ 4 ans	Administratrice	3/4	5/6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Société d'aide au développement de la collectivité (SADC) Pierre-De Saurel ▪ Azimut Diffusion ▪ Parc régional des Grèves ▪ Regroupement des collèges de la région de la Montérégie (RCRM) ▪ Centre de transfert technologique en écologie industrielle (CTEI) ▪ Technopole en écologie industrielle
Georges Farrah	2005-12-21 2010-12-01	5 ans 5 ans ³⁴	Président-directeur général	0/0	2/2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Armateurs du Saint-Laurent, vice-président aux affaires québécoises ▪ Alliance verte, conseil de gouvernance
Jocelyn Fortier	2014-05-20		Président-directeur général par intérim	4/4	3/4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES)
	2015-01-28	3 ans	Président-directeur général			
Annie Fournier ³²	2010-06-23	4 ans ³³	Administratrice	4/4	5/6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cégep de Matane ▪ Centre de formation professionnelle (CFP) de Matane ▪ Centre de développement et de recherche en imagerie numérique (CDRIN)
Lise Lambert ³²	2011-11-09	4 ans	Administratrice	3/4	6/6	Aucun
Richard Michaud ³²	2014-11-19	4 ans	Administrateur	2/2	1/1	Aucun

32. Membre indépendant au sens de l'article 4 de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État (RLRQ, chapitre G-1.02).

33. En vertu de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (RLRQ, chapitre S-14), à l'expiration de leur mandat, les membres du conseil d'administration demeurent en fonction jusqu'à ce qu'ils soient remplacés ou nommés de nouveau.

34. Le 7 mai 2014, M. Georges Farrah a été nommé secrétaire général associé, chargé du Secrétariat à l'implantation de la Stratégie maritime, au ministère du Conseil exécutif et il est entré officiellement en fonction le 20 mai suivant.

RÉMUNÉRATION

Conformément à l'article 39 de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État (RLRQ, chapitre G-1.02), la STQ rend publique l'information concernant la rémunération de ses administrateurs et de ses dirigeants.

Aucune rémunération n'est versée aux membres du conseil d'administration. La rémunération du président-directeur général, membre du conseil d'administration, est traitée avec celle des administrateurs et des dirigeants.

La rémunération des cinq dirigeants les mieux rémunérés de la STQ est présentée dans le tableau ci-dessous.

Les honoraires versés pour la vérification des états financiers de la STQ sont assumés par le Vérificateur général du Québec.

NOM ET FONCTION	RÉMUNÉRATION VERSÉE		AUTRES AVANTAGES			RÉMUNÉRATION TOTALE
	SALAIRE	VARIABLE	COTISATIONS PROFESSIONNELLES	ASSURANCES COLLECTIVES	RÉGIME DE RETRAITE	
Jocelyn Fortier <i>Président-directeur général</i>	144 426 \$	-	2 172 \$	637 \$	16 779 \$	164 014 \$
François Bertrand <i>Vice-président à l'exploitation</i>	141 692	-	-	1 288	17 863	160 843
Jonathan Kelly <i>Directeur principal des technologies de l'information</i>	134 516	-	-	612	13 160	148 288³⁵
Gaston Larocque <i>Vice-président à l'administration et aux finances</i>	127 338	-	1 070	637	15 656	144 701
Gilles Gagné <i>Vice-président aux immobilisations</i>	124 961	-	-	1 288	15 314	141 563
TOTAL	672 933 \$	-	3 242 \$	4 462 \$	78 772 \$	759 409 \$

35. Le salaire indiqué est le salaire gagné. M. Jonathan Kelly a quitté la STQ avant la fin de l'année financière et son salaire inclut le paiement de ses vacances.

POLITIQUE DE FINANCEMENT DES SERVICES

TARIFICATION DES SERVICES EXPLOITÉS PAR LA STQ

La Politique de financement des services publics annoncée au dépôt du budget 2009-2010 vise, par de meilleures pratiques tarifaires, à améliorer le financement des services pour en maintenir la qualité et à s'assurer de la transparence et de la reddition de comptes relative au processus tarifaire.

En conformité avec cette politique, la STQ indexe ses tarifs le 1^{er} avril de chaque année, selon les orientations du ministère des Finances. Pour l'année 2014, le taux d'indexation applicable a été établi à 0,97 %, conformément aux articles de la Loi sur l'administration financière (RLRQ, chapitre A-6.001). La STQ a par conséquent majoré minimalement ses tarifs de ce taux, en plus de procéder à un rattrapage nécessaire sur certains tarifs afin de tendre vers une juste valeur de marché, ce qui correspond à la méthode de fixation des tarifs qu'elle utilise.

Parmi les neuf traverses exploitées directement par la STQ, quatre sont soumises à une tarification : les traverses de Sorel-Tracy, de Québec, de l'Île-Verte et de Matane. Quant aux cinq autres, elles sont gratuites en vertu de dispositions diverses.

Le niveau de financement global visé par la tarification à la STQ est de 40 %, comme le stipule le Plan stratégique 2014-2018. Au cours de l'exercice 2014-2015, ce taux global s'élevait à 35,8 %, soit un résultat similaire à ceux obtenus lors des deux exercices précédents. La disparité observée dans les taux d'autofinancement des différentes traverses exploitées par la STQ s'explique notamment par la présence, parmi elles, d'une traverse tarifée saisonnière et de traverses non tarifées, dont les coûts de services sont pris en compte dans le calcul du taux d'autofinancement global.

RÉSULTATS RELATIFS AUX NIVEAUX D'AUTOFINANCEMENT EN 2014-2015			
TRAVERSES	REVENUS DE TARIFICATION ³⁶	COÛTS DES SERVICES ³⁷	TAUX D'AUTOFINANCEMENT
Sorel-Tracy	5 783 099 \$	8 783 734 \$	65,8 %
Québec	4 854 082 \$	9 514 014 \$	51,0 %
Île-Verte	180 871 \$	990 090 \$	18,3 %
Matane	8 887 572 \$	14 072 591 \$	63,2 %

36. Les revenus de tarification comprennent les revenus de transport de passagers et de véhicules.

37. Les coûts des services utilisés pour calculer le taux d'autofinancement sont composés des dépenses de transport (carburant et main-d'œuvre, notamment) et des dépenses de navires (entretien et réparations, entre autres).

TARIFICATION DES SERVICES EXPLOITÉS EN PARTENARIAT

En plus des traverses maritimes qu'elle exploite, la STQ gère en partenariat différents services de traverses et de dessertes maritimes et aériennes.

Comme l'indique le tableau ci-dessous, le service peut être gratuit ou sujet à une tarification. La méthode de fixation des tarifs est basée sur le prix du marché et les revenus générés

peuvent être soit retournés à la STQ, soit conservés par l'exploitant. Dans ce dernier cas, ils sont alors considérés dans la contribution financière qui lui est accordée.

Avec ses partenaires, la STQ s'assure que les tarifs sont indexés annuellement et que cette majoration est comparable à celle appliquée pour les traverses tarifées qu'elle exploite.

TRAVERSES EXPLOITÉES EN PARTENARIAT	SERVICE GRATUIT	SERVICE TARIFÉ, REVENUS RETOURNÉS À LA STQ	SERVICE TARIFÉ, REVENUS CONSERVÉS PAR L'EXPLOITANT
L'Isle-aux-Grues Service aérien			•
Rivière-du-Loup Service maritime passagers			•
Île-Verte Service aérien		•	
Île d'Entrée Service maritime passagers Service aérien		• •	
Harrington Harbour Service aérien Service maritime d'appoint	•	•	
Rivière Saint-Augustin Service maritime marchandises	•		
DESSERTES MARITIMES EXPLOITÉES EN PARTENARIAT			
Île d'Anticosti et Basse-Côte-Nord Service maritime passagers et marchandises			•
Îles-de-la-Madeleine Service maritime passagers et marchandises			•

OCCUPATION ET VITALITÉ DES TERRITOIRES

Selon la Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires (RLRQ, chapitre O-1.3) et la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016 (SAOVT), auxquelles la STQ doit se conformer, l'occupation et la vitalité des territoires s'entendent de la « mise en valeur des potentiels de chaque territoire, dans une perspective de développement durable, résultant de l'engagement et du dynamisme des citoyens, des élus et des acteurs socioéconomiques sectoriels ».

La STQ est fière de contribuer à l'occupation et à la vitalité des territoires, et plus particulièrement à la mobilité durable, enjeux qui s'inscrivent au cœur même de sa mission.

OVT

ORIENTATION DE LA SAOVT POURSUIVIE PAR LA STQ : « AGIR POUR MIEUX HABITER NOS TERRITOIRES »

La mobilité des personnes et des marchandises est primordiale pour assurer le développement socioéconomique des territoires québécois. Ainsi, les systèmes de transport doivent tendre vers une mobilité durable, notion qui préconise une approche de la planification des transports plus intégrée à celle du développement urbain et de l'aménagement du territoire.

Comme le prévoit le Document d'accompagnement à la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016, la STQ s'implique de deux façons dans l'axe d'intervention que constitue la mobilité durable :

Soutien aux services de traversiers et de dessertes maritimes sur l'ensemble du territoire québécois

Afin d'assurer à l'année le transport des marchandises et des personnes dans différents territoires du Québec, la STQ, en plus des traverses qu'elle exploite, apporte son appui financier à certains services maritimes ou aériens offerts par des partenaires :

- traverse L'Isle-aux-Grues–Montmagny ;
- traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon ;
- traverse de l'Île-Verte ;
- traverse île d'Entrée–Cap-aux-Meules ;
- traverse Harrington Harbour–Chevery ;
- traverse de la rivière Saint-Augustin ;
- desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord ;
- desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine.

Mise en œuvre du plan d'immobilisations de la STQ visant à assurer la prestation et la pérennité des services de traversiers dans les régions

Dans le cadre de son plan d'immobilisations, la STQ a poursuivi, en 2014-2015, ses investissements destinés à la valorisation de plusieurs régions du Québec. Mentionnons, entre autres :

- la construction par le chantier naval italien Fincantieri d'un nouveau traversier alimenté au gaz naturel liquéfié pour la traverse Matane–Baie-Comeau–Godbout et l'adaptation des quais et de certains bâtiments en prévision de la mise en service du navire (en cours) ;
- la construction à Lévis d'une nouvelle gare intégrant des pratiques de construction et d'aménagement durables (en cours) ;
- la construction par Chantier Davie Canada inc. de deux nouveaux traversiers alimentés au gaz naturel liquéfié pour la traverse Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine et l'adaptation des quais en prévision de la mise en service de ces deux navires (en cours).

OVT

ORIENTATION DE LA SAOVT POURSUIVIE PAR LA STQ : « AGIR POUR VIVRE DE NOS TERRITOIRES »

Mise en œuvre de l'action 8 du Plan d'action de développement durable 2009-2015 de la STQ

Cette orientation de la SAOVT vise à maintenir ou à stimuler la vitalité économique des différentes collectivités afin qu'elles puissent se développer durablement sur un territoire, s'y impliquer et y accueillir des investissements. Ainsi, chaque territoire du Québec doit pouvoir compter sur une main-d'œuvre disponible, compétente et suffisamment nombreuse pour appuyer son dynamisme économique.

L'action 8 du Plan d'action de développement durable 2009-2015 (voir page 31) constitue une contribution supplémentaire de la STQ à l'objectif de la SAOVT visant à assurer la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée. Par cette action, la STQ souhaite accroître, enrichir et consolider son capital humain en favorisant la polyvalence et en développant les compétences de ses employés en régions éloignées et isolées.

RECOMMANDATIONS DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC

Le Vérificateur général du Québec a déposé le 11 juin 2014 un rapport de vérification sur l'optimisation des ressources, dont le chapitre 5 concerne les traverses et dessertes maritimes de la STQ exploitées en partenariat et comporte diverses recommandations administratives. La STQ a élaboré un plan d'action afin de mettre en œuvre ces recommandations et l'a déposé à la Commission de l'administration publique dans les délais prescrits. L'implantation des actions prévues s'échelonne jusqu'en 2016 et la STQ fera état de leur réalisation dans son rapport annuel de gestion lorsqu'elles seront mises en application.

Par ailleurs, lors de son audit des états financiers de la STQ pour l'exercice clos le 31 mars 2015, le Vérificateur général du Québec a formulé une recommandation concernant une convention avec la Ville de Lévis pour le réaménagement du secteur de la traverse.

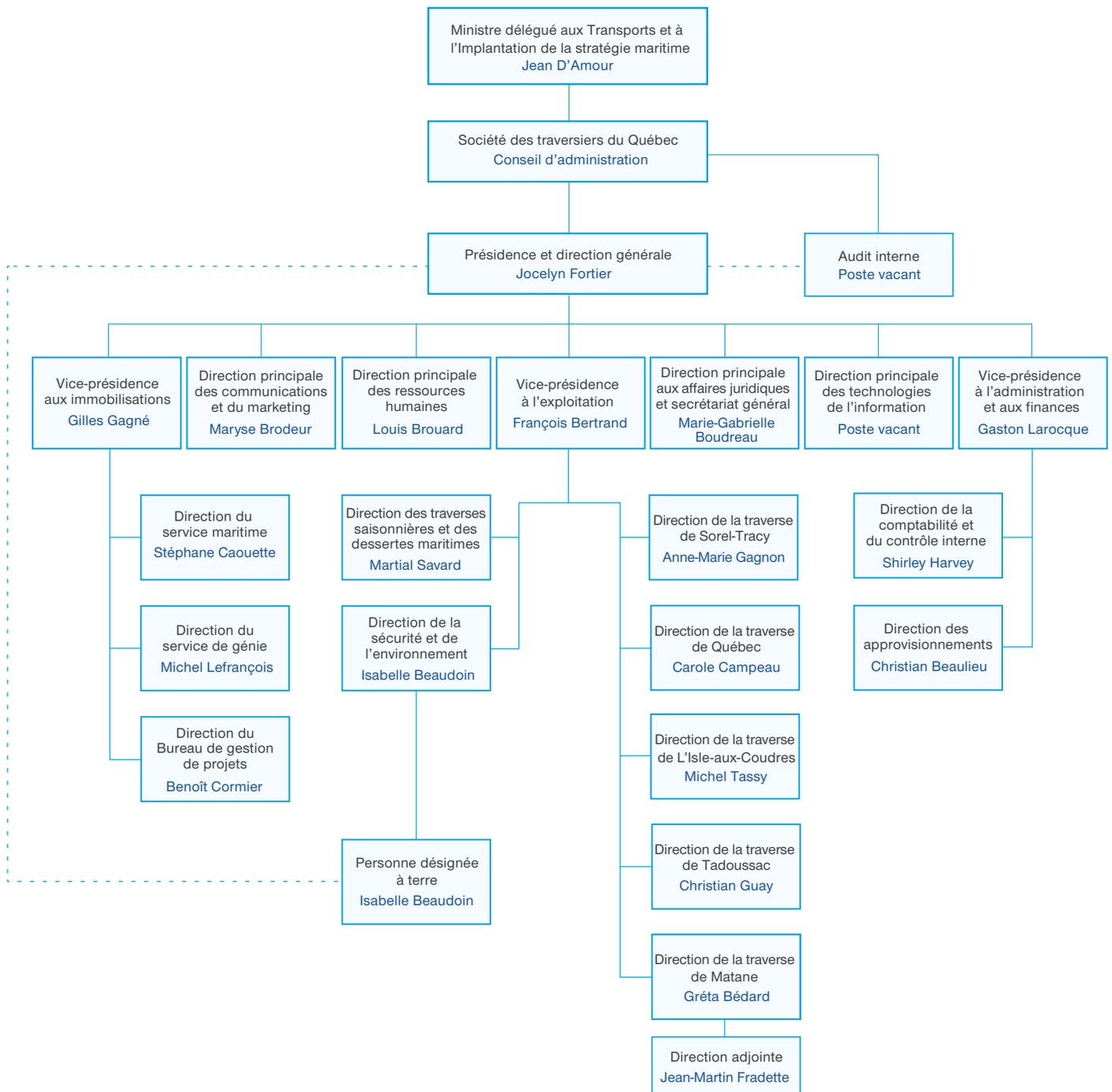
La convention, signée en juin 2013, avait notamment pour but de définir les responsabilités réciproques des deux parties au regard des frais de décontamination des terrains où des travaux ont été réalisés. La STQ n'a toutefois pas, à la fin de son exercice financier, comptabilisé les sommes qu'elle pourrait récupérer de la Ville, ni exclu les actifs ou passifs qui ne lui appartiennent pas.

Bien que les sommes en cause ne soient pas significatives, la STQ s'est engagée à corriger la situation au cours de l'exercice financier 2015-2016 et à préparer un plan d'action lui permettant d'y parvenir.



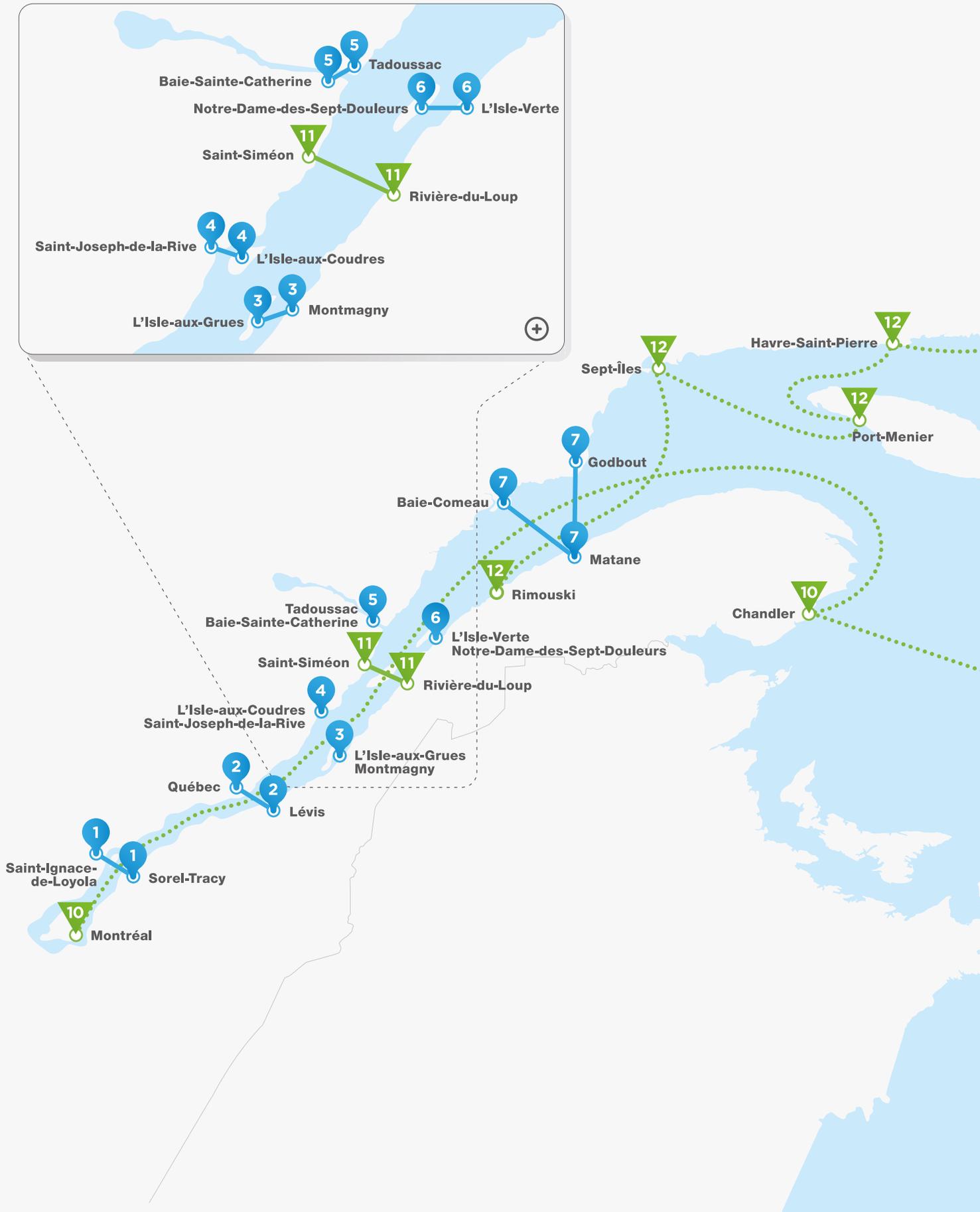
ORGANIGRAMME

Au 31 mars 2015



RÉSEAU

Au 31 mars 2015





 SERVICE OFFERT PAR LA STQ
 SERVICE OFFERT EN PARTENARIAT

TRAVERSES ET DESSERTES MARITIMES DE LA STQ

- 1 Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola
- 2 Québec-Lévis
- 3 L'Isle-aux-Grues–Montmagny
- 4 L'Isle-aux-Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive
- 5 Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine
- 6 Île-Verte
- 7 Matane–Baie-Comeau–Godbout
- 8 Harrington Harbour–Chevery
- 9 Rivière Saint-Augustin
- 10 Desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine
- 11 Rivière-du-Loup–Saint-Siméon
- 12 Desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord
- 13 Île d'Entrée–Cap-aux-Meules



FLOTTE

N ^{os}	FLOTTE DE LA STQ ³⁸	TRAVERSE OU AFFECTATION
1	<i>NM Camille-Marcoux</i>	Matane–Baie-Comeau–Godbout
2	<i>NM Armand-Imbeau</i>	Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine
3	<i>NM Jos-Deschênes</i>	Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine
4	<i>NM Félix-Antoine-Savard</i>	Navire de relève
5	<i>NM Joseph-Savard</i>	L'Isle-aux-Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive
6	<i>NM Grue-des-Îles</i>	L'Isle-aux-Grues–Montmagny
7	<i>NM Alphonse-Desjardins</i>	Québec-Lévis
8	<i>NM Lomer-Gouin</i>	Québec-Lévis
9	<i>NM Radisson</i>	Navire de relève
10	<i>NM Lucien-L.</i>	Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola
11	<i>NM Catherine-Legardeur</i>	Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola
12	<i>NM Ivan-Quinn</i>	Île d'Entrée–Cap-aux-Meules
13	<i>NM Mécatina II</i>	Harrington Harbour-Chevery
14	<i>NM Les Eaux Scintillantes</i>	Harrington Harbour-Chevery
15	<i>Royal Sea 23</i>	Embarcation de relève
16	<i>VCA L'Esprit-de-Pakuashipi</i>	Rivière Saint-Augustin
17	<i>NM Peter-Fraser</i>	Île-Verte
18	<i>Hydroglisseur I</i>	Embarcation de relève

38. NM signifie navire à moteur; VCA signifie véhicule sur coussin d'air.



