



**Rapport annuel  
de gestion**

○ 2021  
○ 2022

**Société des traversiers du Québec**

250, rue Saint-Paul  
Québec (Québec) G1K 9K9  
Téléphone : 418 643-2019  
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 est employée 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**

Société des traversiers du Québec  
Crédit photo : Éric Massicotte

**Graphisme**

Viva Design

**Révision linguistique et correction d'épreuves**

Marie Parent

**Impression**

Dorcas Design graphique

ISSN 1706-8924 (imprimé)

ISSN 2368-3708 (PDF)

ISBN 978-2-550-92341-1 (imprimé)

ISBN 978-2-550-92342-8 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2022  
© Gouvernement du Québec

# TABLE DES MATIÈRES

Message du ministre .....	5
Message du président-directeur général .....	7
Déclaration attestant la fiabilité des données.....	8
Rapport de l'audit interne .....	9
<b>1. L'organisation.....</b>	<b>10</b>
1.1 L'organisation en bref.....	10
1.2 Faits saillants .....	20
1.3 Revue statistique.....	22
<b>2. Les résultats.....</b>	<b>26</b>
2.1 Plan stratégique .....	26
2.2 Déclaration de services aux citoyens .....	35
<b>3. Les ressources utilisées .....</b>	<b>36</b>
3.1 Utilisation des ressources humaines .....	36
3.2 Utilisation des ressources financières.....	38
3.3 Utilisation des ressources informationnelles.....	43
<b>4. Annexes – Autres exigences .....</b>	<b>44</b>
4.1 Gestion et contrôle des effectifs.....	44
4.2 Développement durable.....	45
4.3 Occupation et vitalité des territoires.....	48
4.4 Divulgence d'actes répréhensibles à l'égard d'organismes publics.....	50
4.5 Code d'éthique et de déontologie des administratrices et administrateurs publics.....	51
4.6 Gouvernance des sociétés d'État .....	52
4.7 Accès aux documents et protection des renseignements personnels.....	59
4.8 Emploi et qualité de la langue française dans l'Administration.....	60
4.9 Politique de financement des services publics .....	60
<b>Annexe 1 – États financiers de l'exercice clos le 31 mars 2022 .....</b>	<b>63</b>
<b>Annexe 2 – Code d'éthique et de déontologie des administrateurs et des dirigeants de la Société des traversiers du Québec .....</b>	<b>85</b>





# MESSAGE DU MINISTRE

## MONSIEUR FRANÇOIS PARADIS

Président de l'Assemblée nationale du Québec  
Hôtel du Parlement  
1045, rue des Parlementaires, 1<sup>er</sup> étage, bureau 1.30  
Québec (Québec) G1A 1A3

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport annuel de gestion de la Société des traversiers du Québec (STQ) pour l'exercice financier couvrant la période du 1<sup>er</sup> avril 2021 au 31 mars 2022.

Ce rapport rend compte aux parlementaires et aux citoyens des activités de la STQ, de l'utilisation de ses ressources humaines, financières et informationnelles, ainsi que des résultats de la deuxième année de mise en œuvre de son Plan stratégique 2020-2025. Il détaille les moyens déployés par la STQ en vue de réaliser sa mission telle qu'elle est désormais définie : être présente là où la route s'arrête afin de relier les communautés en assurant la mobilité maritime du Québec, grâce au savoir-faire de ses employés.

Avec son offre de 13 services maritimes entre Sorel-Tracy et la Basse-Côte-Nord, la STQ a effectué près de 4 millions de passages de clients et transporté près de 2 millions de véhicules en 2021-2022. Il ne fait aucun doute qu'elle joue un rôle essentiel dans la vitalité de plusieurs communautés côtières et insulaires et dans l'accomplissement de la mission du gouvernement du Québec en matière de transports.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

*Document original signé*

**François Bonnardel**  
Ministre des Transports

Québec, le 16 septembre 2022







Société des  
**Traversiers**  
du Québec



# MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

## MONSIEUR FRANÇOIS BONNARDEL

Ministre des Transports  
Édifice de la Haute-Ville  
700, boulevard René-Lévesque Est, 29<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

Monsieur le Ministre,

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 Société des traversiers du Québec (STQ), j'ai le plaisir de vous présenter le Rapport annuel de gestion 2021-2022.

Ce rapport dresse le bilan des résultats obtenus au terme de la deuxième année du Plan stratégique 2020-2025, dans le cadre duquel la STQ a recentré ses priorités afin de stabiliser ses opérations.

L'exercice 2021-2022 correspond également à la seconde année de réalisation du plan de transformation triennal de la STQ, qui compte 35 projets touchant à toutes les sphères de l'organisation et dont la mise en œuvre devrait s'achever au cours de l'année 2022.

La dernière année a de nouveau été marquée par la pandémie de COVID-19 et la pression qu'elle a exercée sur le maintien d'un service essentiel à la population. Cette situation a représenté un défi de taille pour nos équipes, particulièrement dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre et alors que le NM *Joseph-Savard* et le NM *Radisson* étaient indisponibles pour une deuxième année de suite. L'implication exceptionnelle de tous les employés, malgré la fatigue et les divers effets de la crise sanitaire, a néanmoins permis d'assurer les principales opérations sur le terrain, en dépit des réductions de service dans certaines traverses. Sur le plan administratif, le télétravail en mode hybride, très apprécié du personnel, a été implanté de façon permanente.

Au nom des membres du conseil d'administration et en mon nom propre, je tiens à remercier l'ensemble des employés de la STQ pour leur dévouement tout au long du dernier exercice. J'exprime aussi ma plus vive reconnaissance à notre fidèle clientèle pour sa patience et sa confiance alors que plusieurs événements indépendants de notre volonté ont perturbé certains de nos services dans les traverses.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma considération respectueuse.

*Document original signé*

**Stéphane Lafaut**  
Président-directeur général

Québec, le 16 septembre 2022



# DÉCLARATION ATTESTANT LA FIABILITÉ DES DONNÉES

L'information et les résultats contenus dans le Rapport annuel de gestion 2021-2022 ainsi que les contrôles afférents sont sous la responsabilité du président-directeur général et des autres membres du comité de direction. Cette responsabilité porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité de l'information publiée dans le présent document.

À notre connaissance, les résultats et les renseignements figurant dans ce rapport :

- décrivent fidèlement la mission, les domaines d'activité, la structure et l'utilisation des ressources de la STQ;
- présentent les engagements, les principaux objectifs, les résultats ainsi que les principales interventions de l'organisation;
- sont fiables et exacts.

Les membres du comité de direction approuvent le présent rapport annuel de gestion.

À notre avis, l'information contenue dans ce document correspond à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2022.

Les membres du comité de direction,

*Document original signé*

**Stéphane Lafaut**

Président-directeur général

**Gréta Bédard**

Vice-présidente aux immobilisations

**Pascal Larose**

Vice-président à l'exploitation

**Nathalie Caron**

Vice-présidente à l'administration et aux finances

**Stéphane Lafaut p.i.**

Vice-président aux ressources humaines

**Marie-Gabrielle Boudreau**

Directrice principale des affaires juridiques  
et secrétaire générale

**Julie Drolet**

Directrice principale des communications  
et du marketing

**Jean-Nicolas Poulin**

Directeur principal de la performance  
et de la planification stratégique

Québec, le 16 septembre 2022



# RAPPORT DE L'AUDIT INTERNE

## MONSIEUR STÉPHANE LAFAUT

Président-directeur général  
Société des traversiers du Québec  
250, rue Saint-Paul  
Québec (Québec) G1K 9K9

Monsieur le Président-directeur général,

Nous avons procédé à l'examen des résultats, des indicateurs et de l'information présentés dans le rapport annuel de gestion de la Société des traversiers du Québec (STQ) pour l'exercice terminé le 31 mars 2022, à l'exception des états financiers, dont la responsabilité de l'audit est confiée au Vérificateur général du Québec.

La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces données incombe à la direction de la STQ. Notre responsabilité consiste à évaluer le caractère plausible et la cohérence de l'information en nous basant sur le travail que nous avons réalisé au cours de notre examen.

Nos travaux ont consisté principalement à obtenir des renseignements et des pièces justificatives, à mettre en œuvre des procédés analytiques, à réviser des calculs et à discuter de l'information fournie avec les unités administratives. Un examen ne constitue pas un audit et, par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion d'auditeur sur l'information présentée dans le rapport annuel de gestion.

Au terme de notre examen, nous concluons que l'information contenue dans le rapport annuel de gestion de la STQ pour l'exercice terminé le 31 mars 2022 nous paraît, à tous égards importants, plausible et cohérente.

*Document original signé*

**Jean-Martin Lavoie, CPA**  
Directeur de l'audit interne

Québec, le 16 septembre 2022



# 1. L'ORGANISATION

## 1.1 L'organisation en bref

### Mission

Présents là où la route s'arrête, nous relierons les communautés en assurant la mobilité maritime du Québec, grâce au savoir-faire de nos employés.

### Vision

Une société d'État performante et innovante, chef de file en transport maritime.

### Valeurs

En plus d'adhérer aux valeurs de l'administration publique québécoise, la STQ possède ses propres valeurs organisationnelles, qui guident les actions de son personnel et orientent ses décisions.

#### Rigueur

La rigueur prévaut dans l'accomplissement de la mission de la STQ. Celle-ci réalise ses activités et offre ses services de façon professionnelle, avec minutie, exactitude et un souci d'objectivité. De plus, elle utilise des méthodes éprouvées et des normes de qualité élevées dans tous ses projets, de leur planification jusqu'à leur mise en œuvre.

#### Excellence

Être reconnue comme un chef de file en transport maritime stimule la STQ et la motive à se dépasser. Celle-ci est continuellement à la poursuite de l'innovation afin d'offrir une expérience client optimale et de qualité grâce à ses équipes performantes ainsi qu'à ses navires et ses infrastructures maritimes de pointe, fiables et sécuritaires. L'implantation d'une culture d'amélioration continue contribue à l'atteinte d'un haut niveau de qualité dans ses pratiques.

#### Passion

La STQ et ses employés sont animés par une passion qui les motive à repousser sans cesse leurs limites, à réaffirmer leur engagement à offrir un service client distinctif et à aller toujours plus loin dans la recherche de solutions innovantes. Leur énergie, c'est le maritime. La passion les propulse vers l'excellence, la performance et le succès.



## Mandat

### Fournir des services de traversiers partout au Québec

La STQ possède les navires, les embarcations et les infrastructures terrestres nécessaires à l'exécution de son mandat et peut procéder à la réalisation de travaux destinés à assurer les services de traversiers. Elle peut aussi fournir des services accessoires ou complémentaires.

## Responsabilités

### Offrir du transport interrégional

Avec ses traverses interrégionales, la STQ relie entre elles les communautés de Sorel-Tracy et Saint-Ignace-de-Loyola, de Rivière-du-Loup et Saint-Siméon ainsi que de Matane, Baie-Comeau et Godbout. Les traverses constituent un moyen de transport qui s'ajoute à ce qu'offre le réseau routier existant.

### Désenclaver les populations

La STQ assure le désenclavement des communautés de L'Isle-aux-Grues, L'Isle-aux-Coudres, l'île Verte, l'île d'Entrée, Chevery, Harrington Harbour, Pakuashipi et Saint-Augustin. Pour desservir en continu ces populations, elle fait appel à des services de transport aériens ou terrestres, qui se veulent accessoires ou complémentaires. Ceux-ci sont utilisés lorsque les services maritimes sont interrompus, notamment pendant les périodes hivernales, en cas de mauvaises conditions de navigation ou encore lors de la non-disponibilité des navires et des embarcations.

### Offrir du transport collectif en milieu urbain

La STQ offre un service de transport collectif en milieu urbain à la traverse Québec-Lévis. Celle-ci constitue une voie qui s'ajoute aux deux ponts reliant la rive nord et la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

### Prolonger la route

Avec la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, la STQ offre un « prolongement de la route », en plus d'être devenue, au fil du temps, un maillon important de l'activité touristique du secteur.

## Clientèle

Durant l'année 2021-2022, la STQ a effectué près de 4 millions de passages de clients. Les utilisateurs des services de traversiers sont des automobilistes, des camionneurs, des véhicules d'urgence, des motocyclistes, des motoneigistes, des cyclistes et des piétons. Ce sont également des insulaires, des résidents, des travailleurs, des clients commerciaux, des étudiants, des touristes et des villégiateurs.



# LA STQ EN CHIFFRES

Au 31 mars 2022

**13** services de traversiers



**11**  
traverses\*



**2**  
dessertes\*

**28 ans**  
d'âge moyen des  
infrastructures



**91,9%**  
des traversées  
prévues réalisées\*\*



**52 108**  
passages gratuits  
de véhicules électriques\*\*\*



**737**  
employés



**4 501**  
vols effectués  
(avions et hélicoptères)



**74,8%**  
de personnel affecté à la  
livraison du service

**62 225**  
tonnes métriques  
de marchandises  
acheminées par  
dessertes maritimes

\* 9 traverses exploitées par la STQ, 2 traverses et 2 dessertes exploitées par des tiers.

\*\* Pour les traverses exploitées par la STQ.

\*\*\* Pour les traverses tarifées du réseau de la STQ.



**22**  
navires  
et autres  
embarcations



**3 858 398**  
passages de clients\*\*



**1 037 M\$**  
en navires et autres  
embarcations,  
en infrastructures  
terrestres et  
en terrains  
(valeur d'acquisition)



**28 143**  
abonnements actifs  
au service d'alertes de  
10 traverses et une desserte



**95 826**  
traversées réalisées\*\*



**1 960 283**  
passages de  
véhicules\*\*



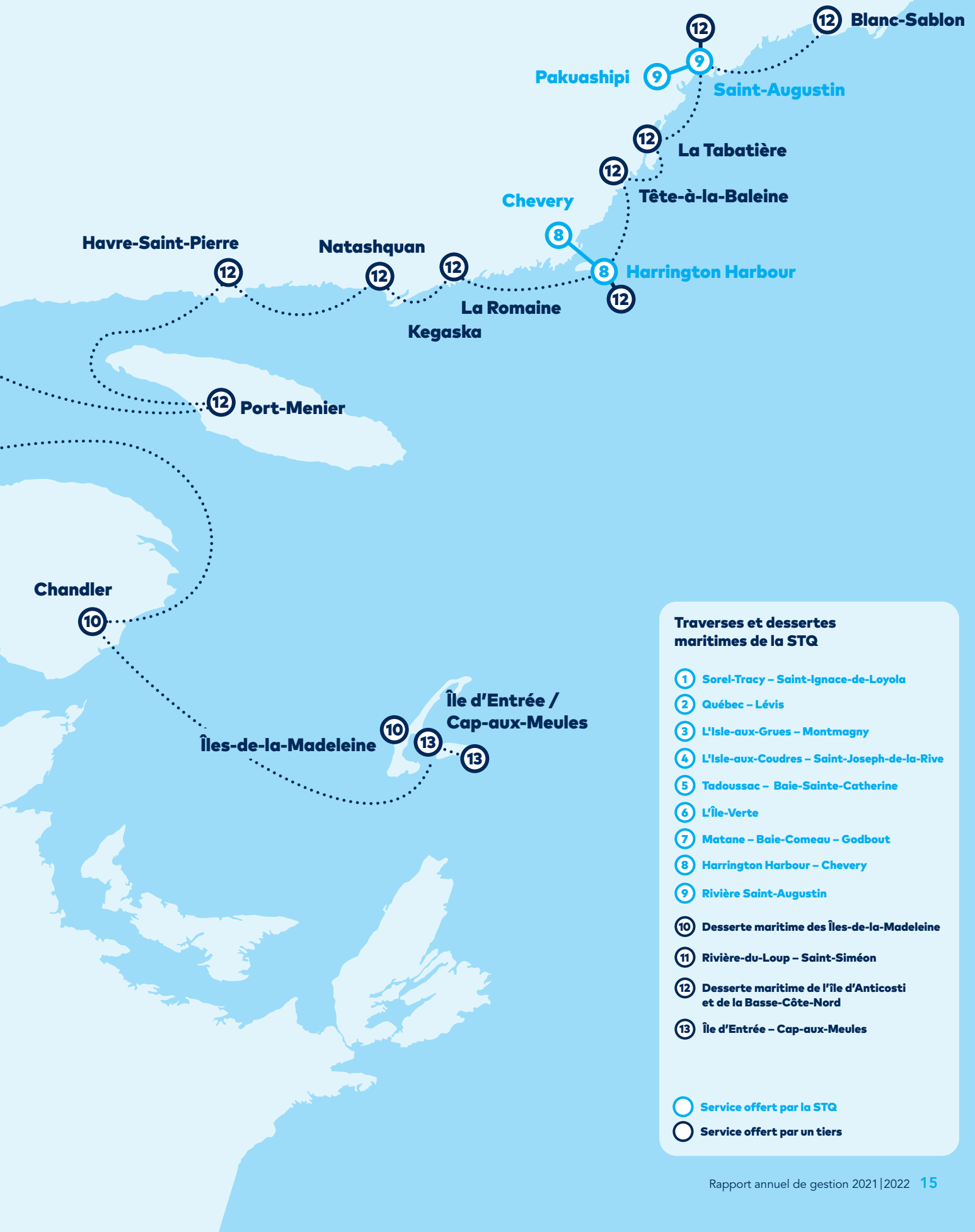
**153**  
infrastructures  
terrestres  
26 quais  
20 embarcadères  
85 immeubles  
22 ouvrages de génie civil

**26 ans**  
d'âge moyen  
de la flotte





# RÉSEAU DE LA STQ



## 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 L'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

④ Service offert par la STQ

⑫ Service offert par un tiers

# FLOTTE\*

Au 31 mars 2022



**NM Catherine-Legardeur**

**Traverse ou affectation :**  
Sorel-Tracy–Saint-Ignace-  
de-Loyola – Navire de  
relève



**NM Armand-Imbeau**

**Traverse ou affectation :**  
Sorel-Tracy–Saint-Ignace-  
de-Loyola



**NM Alexandrina-Chalifoux**

**Traverse ou affectation :**  
Sorel-Tracy–Saint-Ignace-  
de-Loyola



**NM Alphonse-Desjardins**

**Traverse ou affectation :**  
Québec–Lévis



**NM Lomer-Gouin**

**Traverse ou affectation :**  
Québec–Lévis



**NM Grue-des-Îles**

**Traverse ou affectation :**  
L'Isle-aux-Grues–  
Montmagny



**NM Joseph-Savard**

**Traverse ou affectation :**  
L'Isle-aux-Coudres–  
Saint-Joseph-de-la-Rive



**NM Armand-Imbeau II**

**Traverse ou affectation :**  
Tadoussac–  
Baie-Sainte-Catherine



**NM Jos-Deschênes II**

**Traverse ou affectation :**  
Tadoussac–  
Baie-Sainte-Catherine



**NM Peter-Fraser**

**Traverse ou affectation :**  
Île-Verte



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

**Traverse ou affectation :**  
Matane–Baie-Comeau–  
Godbout



**NM Les Eaux Scintillantes**

**Traverse ou affectation :**  
Harrington Harbour–  
Chevery

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

\*\* Mise en service prévue en 2022-2023.



**NM Mécatina II**

**Traverse ou affectation :**  
Harrington Harbour-  
Chevery



**Royal Sea 23**

**Traverse ou affectation :**  
Rivière Saint-Augustin



**VCA L'Esprit-de-Pakuashipi**

**Traverse ou affectation :**  
Rivière Saint-Augustin



**Remorqueur**

**Traverse ou affectation :**  
Rivière Saint-Augustin



**NM Rivière-Saint-Augustin\*\***

**Traverse ou affectation :**  
Rivière Saint-Augustin



**NM Ivan-Quinn**

**Traverse ou affectation :**  
Île d'Entrée–  
Cap-aux-Meules



**NM Félix-Antoine-Savard**

**Traverse ou affectation :**  
Navire de relève



**NM Radisson**

**Traverse ou affectation :**  
Navire de relève



**Hydroglisseur I**

**Traverse ou affectation :**  
Embarcation de relève



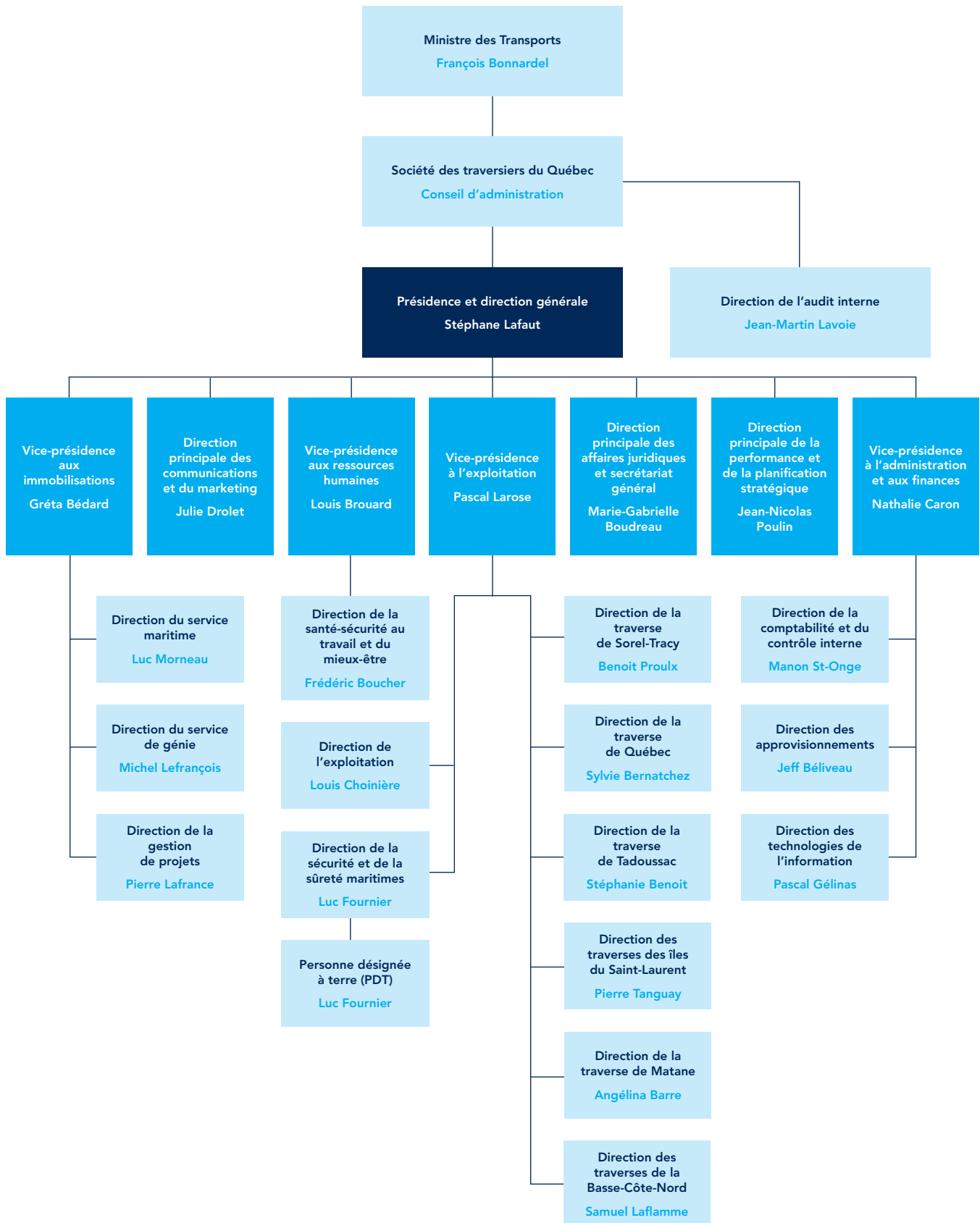
**NM Saaremaa I**

**Traverse ou affectation :**  
Navire de relève



# ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Au 31 mars 2022



# 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
- Saint-Ignace-de-Loyola
- L’Isle-aux-Grues
- Montmagny
- L’Isle-aux-Coudres
- Saint-Joseph-de-la-Rive
- Rivière-du-Loup
- Saint-Siméon
- Matane
- Baie-Comeau

**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 traverses, de dessertes et d’infrastructures maritimes :

- Traverse de l’Île-Verte\*
- Traverse Harrington Harbour-Chevery
- Traverse de la rivière Saint-Augustin
- Desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine
- Desserte maritime de l’île d’Anticosti et de la Basse-Côte-Nord
- 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-Verte

**2014**

Exploitation de la traverse Harrington Harbour-Chevery

**2017**

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

**2018**

Cession en faveur de la STQ par le gouvernement du Canada des quais de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs et de L’Isle-Verte

**2019**

Projet pilote de navette fluviale reliant Pointe-aux-Trembles et le Vieux-Port de Montréal

**2020**

Cession à la STQ du quai de Saint-Augustin par le gouvernement du Canada

**2021**

50<sup>e</sup> anniversaire de création de la STQ

**2022**

Lancement de trois projets d’infrastructure majeurs :

- Lien fluvial Bas-Saint-Laurent–Charlevoix
- Reconstruction des terminaux de la traverse L’Isle-aux-Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive
- Reconstruction des embarcadères de la traverse Sorel-Tracy – Saint-Ignace-de-Loyola

\* Antérieurement appelée « Traverse L’Isle-Verte–Notre-Dame-des-Sept-Douleurs ».



## 1.2 Faits saillants

### La STQ a 50 ans

Le 4 juin 2021 marquait le 50<sup>e</sup> anniversaire de la STQ. Compte tenu du contexte sanitaire, notre organisation a souligné sobrement, mais sûrement, cette étape importante de son histoire, avec des activités ponctuelles externes et internes qui se concluront à l'été 2022. La tenue d'un concours ouvert au grand public, le déploiement d'une stratégie de contenu misant sur des éphémérides, la production d'un livre retraçant l'histoire de la STQ et le pavoisement des gares et des navires font partie des éléments mis en œuvre pour célébrer ce demi-siècle d'existence. Une page Internet consacrée à l'événement a également été mise en ligne au tout début de cette année marquante pour notre organisation. Le 50<sup>e</sup> anniversaire de la STQ aura été un moment privilégié pour faire rayonner sa mission et pour souligner l'apport essentiel des quelque 750 employés qui composent son effectif.

### Déploiement d'une nouvelle image de marque

La STQ a profité de son 50<sup>e</sup> anniversaire pour revoir son image en renouvelant son logo et sa signature de marque. Le nouveau logo ajoute une touche plus moderne à celui qui existait depuis 10 ans. Quant à la nouvelle signature de marque, *Portés par le fleuve*, elle met l'accent sur la place centrale qu'occupe le Saint-Laurent dans les activités de la STQ et dans la vie des communautés qu'elle dessert. Cette évolution incarne la vision de la STQ pour l'avenir, celle d'être une société d'État performante et innovante, offrant une expérience client renouvelée, distinctive et harmonisée à la grandeur de son réseau.

### Pandémie de COVID-19 : ajustements en continu

Cette année encore, la STQ a dû faire face aux nombreux défis posés par la pandémie de COVID-19. En plus des mesures sanitaires édictées par la Santé publique du Québec, il lui a fallu respecter une nouvelle réglementation fédérale pour les équipages et la clientèle à bord des navires. Malgré l'incidence des confinements préventifs sur la disponibilité du personnel navigant, la STQ a priorisé la prévisibilité du service pour l'ensemble de ses clients. La situation pandémique a exercé une pression sur la main-d'œuvre dans les traverses, mais elle aura également été un catalyseur pour consolider nos équipages et accroître leur formation.

## Lancement de trois projets d'infrastructure majeurs

Trois projets importants visant à assurer la pérennité des infrastructures de la STQ et à rehausser la qualité du service ont officiellement démarré en 2021. Dans les trois cas, l'élaboration du dossier d'opportunité, étape initiale nécessaire pour pouvoir retenir la solution optimale, a débuté à l'automne, conformément à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique du gouvernement du Québec.

À la traverse L'Isle-aux-Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive, les embarcadères et les infrastructures terrestres seront entièrement reconstruits, puisqu'ils ont atteint leur durée de vie utile. Les nouvelles infrastructures devront répondre à plusieurs objectifs, dont ceux de bonifier l'expérience client, d'améliorer la fluidité des opérations et de favoriser une cohabitation plus harmonieuse avec la communauté en réduisant l'impact de l'attente sur le réseau routier. Le dossier d'opportunité doit présenter les options prometteuses et les analyser en évaluant notamment la faisabilité et les coûts de chacune.

Dans le cas du projet de lien fluvial Bas-Saint-Laurent–Charlevoix, lien qu'assurera le NM *Saaremaa I*, le dossier d'opportunité doit déterminer le meilleur emplacement des installations sur la rive sud du fleuve et la configuration idéale afin de garantir la pérennité du service entre les deux régions.

Enfin, à la traverse Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola, les embarcadères automobiles et piétons approchent de leur fin de vie utile et doivent être reconstruits afin de préserver la fonctionnalité de ce lien entre les régions de la Montérégie et de Lanaudière.

## Création d'un 11<sup>e</sup> comité consultatif régional

La STQ a procédé à la première rencontre du nouveau comité consultatif régional rattaché à la desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord. La création de ce onzième comité témoigne de la volonté de la STQ de mettre en place des tribunes officielles de discussion qui permettent d'échanger sur les enjeux spécifiques liés aux réalités régionales. Durant la dernière année, la STQ a également pu rencontrer les intervenants locaux de chacune des régions qu'elle dessert grâce à ses comités consultatifs.

## Mise en place d'une directive de télétravail

La pandémie ayant entraîné l'adoption de nouvelles habitudes, la STQ s'est dotée, à l'instar de plusieurs entreprises, ministères et organismes gouvernementaux, d'une directive de télétravail. Cette directive instaure et encadre une nouvelle approche de travail en mode hybride, qui permet aux employés d'exécuter leurs tâches en partie sur place et en partie à distance. La STQ vise ainsi à favoriser la conciliation travail-vie personnelle tout en assurant une gestion adéquate du télétravail. En plus d'être un moyen pour l'organisation d'offrir aux membres de son personnel des conditions au goût du jour pour la réalisation de leurs activités professionnelles, le télétravail lui permet de répondre à certains enjeux d'attraction et de fidélisation de la main-d'œuvre. De surcroît, il constitue une occasion pour la STQ de réduire son empreinte environnementale en diminuant, d'une part, la superficie des locaux administratifs nécessaires à ses opérations et, d'autre part, les déplacements quotidiens de ses employés.

## Cinq conventions collectives renouvelées : des conditions de travail bonifiées

En 2021-2022, la STQ a poursuivi les négociations avec ses employés en vue de renouveler les conventions collectives échues. En cherchant à conclure des ententes qui, tout en respectant la capacité de payer des contribuables, bonifient les conditions de travail du personnel visé, la STQ souhaitait également faciliter le recrutement et la rétention de main-d'œuvre. Ainsi, cinq nouvelles conventions collectives ont été entérinées au cours de l'année. Ces ententes permettront à la STQ d'être plus robuste et plus polyvalente en matière d'effectifs, ce qui favorisera la fiabilité et la prévisibilité du service.

## Un hiver rigoureux et une forte présence des glaces

L'hiver 2021-2022 a amené son lot de défis opérationnels en raison d'une plus forte présence des glaces dans le fleuve Saint-Laurent que celle des dernières années. D'importantes couches de glace successives pouvant atteindre plusieurs mètres d'épaisseur ont compliqué la navigation et perturbé les activités de nombreux armateurs durant la saison froide. Pour sa part, la STQ a dû modifier l'horaire de ses traversées à quelques reprises afin de favoriser la navigation de jour, plus sûre puisqu'elle permet de bien voir les glaces et les passages ouverts par leur mouvement. En dépit des conditions particulièrement difficiles observées à Matane, le NM *F.-A.-Gauthier* s'est montré à la hauteur dans les glaces, ouvrant même plusieurs fois la voie à d'autres navires de la région.



## 1.3 Revue statistique

### Traverses exploitées par la STQ

#### Traversées réalisées

Au cours de l'exercice 2021-2022, les neuf traverses exploitées par la STQ ont effectué 95 826 traversées\*, comparativement à 99 685 en 2020-2021, soit une diminution de 3 859 traversées ou 4 %.

Quelque 10 548 départs prévus à l'horaire ont été annulés durant cette même période. Parmi les principaux motifs d'annulation de traversées, mentionnons le manque de ressources humaines, les travaux sur les navires et les mouvements de grève.

La dernière année a été particulièrement marquée par la pénurie de main-d'œuvre, aggravée par la pandémie de COVID-19. Ainsi, plusieurs traverses ont dû modifier leur horaire de service, voire annuler des traversées. Cette situation a eu une incidence directe sur le taux de réalisation des traversées prévues, qui se situe globalement à 91,9 % en 2021-2022, en légère hausse par rapport à celui de 2020-2021, qui était de 89,4 %.

Les traverses de Sorel-Tracy, de L'Isle-aux-Coudres et de Tadoussac ont été les plus touchées par le manque de personnel. Leur taux de réalisation des traversées prévues s'établit respectivement à 92,5 %, à 98,1 % et à 88,8 %.

Traverses exploitées par la STQ	Traversées effectuées en 2021-2022								
	Prévues	Régulières effectuées	Supplémentaires	Total effectuées*	Réalisées sous contrôle**	Annulées sous contrôle	Annulées hors contrôle	Total annulées	Taux de réalisation***
Sorel-Tracy	24 977	22 531	202	22 733	23 107	1 870	576	2 446	92,5 %
Québec	18 388	16 224	150	16 374	16 689	1 699	465	2 164	90,8 %
L'Isle-aux-Grues	1 408	1 390	44	1 434	1 408	–	18	18	100,0 %
L'Isle-aux-Coudres	11 848	11 401	530	11 931	11 619	229	218	447	98,1 %
Tadoussac	37 704	33 293	736	34 029	33 481	4 223	188	4 411	88,8 %
Île-Verte	1 212	1 143	15	1 158	1 199	13	56	69	98,9 %
Matane	1 078	986	33	1 019	1 066	12	80	92	98,9 %
Harrington Harbour	1 405	1 068	71	1 139	1 387	18	319	337	98,7 %
Rivière Saint-Augustin	5 200	4 636	1 373	6 009	4 907	293	271	564	94,4 %
<b>TOTAL</b>	<b>103 220</b>	<b>92 672</b>	<b>3 154</b>	<b>95 826</b>	<b>94 863</b>	<b>8 357</b>	<b>2 191</b>	<b>10 548</b>	<b>91,9 %</b>

\* Les traversées effectuées incluent les traversées supplémentaires réalisées hors de l'horaire prévu.

\*\* Les traversées réalisées sous contrôle correspondent à la somme des traversées régulières effectuées et des traversées annulées hors contrôle. Leur nombre sert au calcul du taux de réalisation des traversées prévues.

\*\*\* Le calcul du taux de réalisation des traversées prévues exclut les traversées annulées en raison notamment des mauvaises conditions de navigation, des transports d'urgence et de l'absence de clients, facteurs qui échappent au contrôle de la STQ.

#### Passages de clients effectués

Près de 3,9 millions de passages de clients ont été effectués dans les neuf traverses exploitées par la STQ en 2021-2022, ce qui représente une augmentation d'achalandage de 26 % par rapport à 2020-2021.

Un important accroissement du nombre de clients a été observé dans toutes les traverses, mais c'est à celle de Tadoussac qu'il a été le plus marqué. Alors qu'elle avait accueilli 1 014 585 clients en 2020-2021, cette traverse en a reçu 1 289 432 dans la dernière année, soit une hausse de 27 %. Cette augmentation générale peut s'expliquer par le retour progressif des gens à leurs habitudes de vie et de transport, une attitude favorisée par l'allègement graduel des mesures sanitaires liées à la pandémie de COVID-19. L'appel du gouvernement incitant les Québécois à privilégier des vacances au Québec et les efforts de promotion touristique considérables des diverses régions de la province ont aussi pu contribuer à cette forte hausse de l'achalandage. La traverse de L'Isle-aux-Coudres en est un bel exemple, son résultat pour 2021-2022 dépassant de 3,8 % celui de 2019-2020, l'année précédant l'arrivée de la COVID-19.

Traverses exploitées par la STQ	Passages de clients effectués par traverse		
	2021-2022	2020-2021	2019-2020
Sorel-Tracy	878 610	708 906	902 375
Québec	851 357	641 581	1 643 292
L'Isle-aux-Grues	43 353	30 924	41 486
L'Isle-aux-Coudres	601 255	530 216	579 191
Tadoussac	1 289 432	1 014 585	1 431 447
Île-Verte	20 806	16 129	21 811
Matane	139 074	104 152	104 295
Harrington Harbour	3 565	2 361	3 971
Rivière Saint-Augustin	30 946	23 513	28 226
<b>TOTAL</b>	<b>3 858 398</b>	<b>3 072 367</b>	<b>4 756 094</b>

### Passages de véhicules effectués

En 2021-2022, le nombre de passages de véhicules effectués pour l'ensemble des neuf traverses exploitées par la STQ a augmenté de 21 % par rapport à l'année précédente. Les trois traverses dans lesquelles cette hausse a été la plus importante sont celles de Matane (+30 %), de Québec (+25 %) et de l'Île-Verte (+24 %). Encore une fois, l'assouplissement des mesures gouvernementales mises en place dans le contexte de la crise sanitaire explique sans doute en grande partie cette augmentation de l'achalandage.

Traverses exploitées par la STQ	Passages de véhicules effectués par traverse		
	2021-2022	2020-2021	2019-2020
Sorel-Tracy	557 266	455 380	552 463
Québec	187 998	150 791	278 235
L'Isle-aux-Grues	15 988	14 817	16 243
L'Isle-aux-Coudres	316 614	278 973	299 238
Tadoussac	800 200	653 634	830 942
Île-Verte	7 316	5 902	6 301
Matane	74 901	57 424	52 405
Harrington Harbour*	s. o.	s. o.	s. o.
Rivière Saint-Augustin*	s. o.	s. o.	s. o.
<b>TOTAL</b>	<b>1 960 283</b>	<b>1 616 921</b>	<b>2 035 827</b>

\* Les traverses de Harrington Harbour et de la rivière Saint-Augustin sont exploitées pour le transport de clients piétons et de petites marchandises seulement.

### Marchandises transportées

Traverses exploitées par la STQ	Marchandises transportées (tonnes métriques)		
	2021-2022	2020-2021	2019-2020
Harrington Harbour	2 967	1 509	1 468
Rivière Saint-Augustin	2 536	3 489	2 431
<b>TOTAL</b>	<b>5 503</b>	<b>4 998</b>	<b>3 899</b>



## Traverses et dessertes maritimes exploitées par des tiers

### Traverses

À la traversée de Rivière-du-Loup, le nombre de traversées est revenu à la normale et a même dépassé de 5 % celui de 2019-2020 en raison d'un début de saison plus hâtif cette année. Le nombre de passages de clients effectués a quant à lui augmenté de près de 60 % par rapport à 2020-2021, sans atteindre toutefois le niveau enregistré en 2019-2020. Le constat est similaire pour le nombre de passages de véhicules effectués, qui a crû de 56 % par rapport à l'année précédente, mais est demeuré inférieur à celui de 2019-2020. Ces hausses d'achalandage pourraient s'expliquer par une amélioration relative de la situation pandémique et par des règles de santé publique plus souples que celles qui, en 2020-2021, avaient fait chuter la fréquentation des traverses à un niveau exceptionnellement bas.

La traversée de l'île d'Entrée a connu une baisse du nombre de traversées de 8 % par rapport à 2020-2021 et de 4 % par rapport à 2019-2020. Cette diminution est notamment attribuable à un ensablement au quai de l'île d'Entrée qui, à l'hiver 2022, a provoqué un nombre plus élevé d'annulations. Toutefois, plusieurs traversées supplémentaires ont été réalisées, si bien que le nombre de passages de véhicules effectués a tout de même augmenté en comparaison des années précédentes. Le nombre de passages de clients effectués s'est pour sa part accru de 25 % par rapport à 2020-2021, tout en restant moindre que celui de 2019-2020.

Traverses exploitées par des tiers	Traversées effectuées			Passages de clients effectués			Passages de véhicules effectués		
	2021-2022	2020-2021	2019-2020	2021-2022	2020-2021	2019-2020	2021-2022	2020-2021	2019-2020
Rivière-du-Loup	1 692	1 192	1 608	131 352	82 629	155 380	66 422	42 485	72 257
Île d'Entrée	1 044	1 132	1 091	7 582	6 050	8 307	655	628	587
Pointe-aux-Trembles-Vieux-Port de Montréal*	s. o.	s. o.	2 718	s. o.	s. o.	59 551	s. o.	s. o.	s. o.
<b>TOTAL</b>	<b>2 736</b>	<b>2 324</b>	<b>5 417</b>	<b>138 934</b>	<b>88 679</b>	<b>223 238</b>	<b>67 077</b>	<b>43 113</b>	<b>72 844</b>

\* Projet pilote impliquant la STQ mené à l'été 2019 et exclusivement destiné au transport de piétons.

### Dessertes maritimes

La desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine a poursuivi son service tout au long de l'année, mais aucun passage de client n'a été effectué puisque la saison des croisières a été annulée en raison de la pandémie de COVID-19. En revanche, le nombre de tonnes métriques de marchandises transportées a augmenté de près de 9 % comparativement à l'année précédente.

La desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord a connu une hausse importante du nombre de passages de clients effectués par rapport à 2020-2021, même si ce nombre ne représente qu'à peine plus de la moitié de celui enregistré en 2019-2020, le contexte sanitaire ayant limité le transport de clients aux seuls résidents. Les marchandises transportées présentent de leur côté une augmentation d'environ 13 % par rapport à 2020-2021.

Dessertes maritimes exploitées par des tiers	Trajets effectués			Passages de clients effectués			Marchandises transportées (tonnes métriques)		
	2021-2022	2020-2021	2019-2020	2021-2022	2020-2021	2019-2020	2021-2022	2020-2021	2019-2020
Îles-de-la-Madeleine	52	52	52	s. o.	s. o.	10 407	40 017	38 846	34 625
Île d'Anticosti et Basse-Côte-Nord	44	42	44	7 457	2 043	13 790	22 208	19 682	20 722
<b>TOTAL</b>	<b>96</b>	<b>94</b>	<b>96</b>	<b>7 457</b>	<b>2 043</b>	<b>24 197</b>	<b>62 225</b>	<b>58 528</b>	<b>55 347</b>

## Services complémentaires

La desserte de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord offre un service de transport maritime d'avril à janvier. Lorsque la saison maritime est terminée, la STQ, fidèle à sa mission, fournit un service complémentaire d'un minimum de huit semaines aux populations enclavées en poursuivant, par voies terrestre et aérienne, la livraison des marchandises essentielles aux communautés isolées.

Désenclavements effectués pour les traverses de la STQ*	Nombre de semaines			Marchandises transportées (tonnes métriques)		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Désenclavement aérien	11	14	13	139	196	159
Désenclavement routier	12	14	13	126	151	74
<b>TOTAL</b>	<b>23</b>	<b>28</b>	<b>26</b>	<b>265</b>	<b>347</b>	<b>233</b>

\* Les données sont présentées par année civile.

## Services aériens

Contrairement à l'hiver précédent, un service aérien complémentaire a été nécessaire à la traverse de l'île d'Entrée de la fin janvier à la fin mars 2022, puisque l'ensablement au quai de l'île d'Entrée a empêché le NM *Ivan-Quinn* d'offrir un service maritime lors des marées basses ou de conditions climatiques plus difficiles.

À la traverse de Harrington Harbour, le nombre de vols et le nombre de passages de clients effectués par avion ont respectivement diminué de 26 % et de 38 % par rapport à l'année précédente.

Les opérations d'entretien du VCA *L'Esprit-de-Pakuashipi* ayant occasionné des arrêts de service, un service aérien d'une durée de quelques jours a dû être mis en place à deux reprises à la traverse de la rivière Saint-Augustin.

Traverses	Vols effectués*			Passages de clients effectués		
	2021-2022	2020-2021	2019-2020	2021-2022	2020-2021	2019-2020
L'Isle-aux-Grues	1 101	917	799	3 698	2 692	2 890
Île-Verte**	1 747	1 859	825	2 105	2 968	2 267
Île d'Entrée	168	s. o.	52	312	s. o.	123
Harrington Harbour	1 302	1 757	1 922	2 206	3 547	3 805
Rivière Saint-Augustin	183	2 022	470	470	2 293	1 095
Matane	s. o.	s. o.	859	s. o.	s. o.	26 581
<b>TOTAL</b>	<b>4 501</b>	<b>6 555</b>	<b>4 927</b>	<b>8 791</b>	<b>11 500</b>	<b>36 761</b>

\* Service de remplacement en cas d'interruption du service maritime.

\*\* En 2020-2021, un ajustement à la méthodologie de compilation des données avait été fait de manière à pouvoir rendre compte du nombre de vols effectués. C'est ce qui explique l'écart entre le nombre de vols enregistré en 2019-2020 et ceux des deux années subséquentes.





## 2. LES RÉSULTATS

### 2.1 Plan stratégique

#### Sommaire des résultats 2021-2022 relatifs aux engagements du Plan stratégique 2020-2025

##### Orientation 1 : Améliorer la performance des services

Objectif 1	Indicateur	Cible 2021-2022	Résultat 2021-2022	Page
Offrir des services fiables	<b>1.1 Taux de réalisation des traversées prévues</b> Mesure de référence : 98,5 %	99,5 %	91,9 %	28

Objectif 2	Indicateur	Cible 2021-2022	Résultat 2021-2022	Page
Offrir des services de traversiers de qualité	<b>2.1 Taux de satisfaction des clients</b> Nouvelle méthodologie	85 %	75 %	29

Objectif 3	Indicateurs	Cibles 2021-2022	Résultats 2021-2022	Page
Améliorer l'expérience client grâce à des outils numériques	<b>3.1 Proportion d'outils numériques d'information modernisés destinés à la clientèle</b> Mesure de référence : 0	1/3	2/3	30
	<b>3.2 Proportion de traverses tarifées exploitées par la STQ offrant l'achat en ligne de titres de transport</b> Mesure de référence : 0	2/3	2/3	30

## Orientation 2 : Assurer la pérennité des actifs

Objectif 4	Indicateurs	Cibles 2021-2022	Résultats 2021-2022	Page
Offrir des services fiables par le biais d'une flotte et d'un parc d'infrastructures terrestres performants	<b>4.1 Immeubles</b> Mesure de référence : 93 %	90 %	99 %	31
	<b>4.2 Ouvrages de génie civil et autres</b> Mesure de référence : 100 %	90 %	100 %	31
	<b>4.3 Navires et autres embarcations</b> Mesure de référence : 89 %	89 %	89 %	31
	<b>4.4 Quais</b> Mesure de référence : 27 %	27 %	27 %	32
	<b>4.5 Embarcadères</b> Mesure de référence : 73 %	73 %	100 %	32

## Orientation 3 : Améliorer la performance organisationnelle

Objectif 5	Indicateur	Cible 2021-2022	Résultat 2021-2022	Page
Réaliser le plan de transformation organisationnelle	<b>5.1 Taux cumulatif de réalisation du plan de transformation organisationnelle</b> Nouvelle mesure	70 %	90 %	33

Objectif 6	Indicateur	Cible 2021-2022	Résultat 2021-2022	Page
Augmenter les revenus autonomes excluant la tarification de base pour les traverses exploitées par la STQ	<b>6.1 Taux cumulatif d'augmentation des revenus autonomes</b> Revenus de référence : 4,2 M\$	12 %	27,5 %	33

## Orientation 4 : Avoir en nombre suffisant une main-d'œuvre compétente et qualifiée

Objectif 7	Indicateur	Cible 2021-2022	Résultat 2021-2022	Page
Augmenter les effectifs dans les postes nécessaires à l'exploitation des navires	<b>7.1 Taux de disponibilité des effectifs de remplacement</b> Nouvelle mesure	7 %	9,1 %	34

# Résultats détaillés 2021-2022 relatifs aux engagements du Plan stratégique 2020-2025

## Enjeu stratégique 1 : L'expérience client

### Orientation 1 : Améliorer la performance des services

#### Objectif 1 : Offrir des services fiables

##### Contexte lié à l'objectif :

Des services de traversiers performants reposent, en premier lieu, sur la réalisation des traversées prévues selon l'horaire diffusé auprès de la clientèle – une fiabilité à laquelle les clients sont normalement en droit de s'attendre. C'est pourquoi la STQ s'est donné comme premier objectif d'offrir des services fiables et a associé à cet objectif une cible de 99,5 % annuellement.

##### Indicateur 1.1 : Taux de réalisation des traversées prévues

(Mesure de référence : 98,5 %)

	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Cibles	99,5 %	99,5 %	99,5 %	99,5 %	99,5 %
Résultats	89,4 % Cible non atteinte	91,9 % Cible non atteinte			

En 2021-2022, le taux de réalisation global des traversées prévues a été de 91,9 %. Ce taux inférieur à la cible s'explique par plusieurs facteurs qui ont affecté les opérations dans les traverses tout au long de l'année. D'abord, le manque de ressources humaines, exacerbé par la pandémie de COVID-19, a entraîné l'annulation de près de 4,3 % des traversées prévues, principalement dans les traverses Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine, Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola et L'Isle-aux-Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive.

Des travaux sur les navires et le retard de livraison du NM *Joseph-Savard* ont également contribué à miner le taux de réalisation des traversées prévues, surtout à la traverse Québec-Lévis, qui a dû fonctionner avec un seul traversier alors qu'elle fournissait un navire de relève à la traverse de L'Isle-aux-Coudres pendant une partie importante de l'année 2021-2022. Au total, c'est près de 2,5 % des traversées qui ont été annulées pour ce motif.

Par ailleurs, la STQ a ajouté près de 3 200 traversées supplémentaires, qui ne sont pas comptabilisées dans le taux de réalisation. Cette bonification représente environ 3 % de son offre de services.

#### Mesures qui permettront d'atteindre la cible en 2023

Pour l'année 2022-2023, diverses mesures touchant autant la flotte que les ressources humaines contribueront à augmenter la robustesse de l'offre de services.

L'affrètement d'un navire de relève, le NM *Svanoy*, pour la traverse L'Isle-aux-Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive, la modernisation du NM *Joseph-Savard*, la conclusion des négociations avec les différents syndicats, le déploiement d'une nouvelle marque employeur favorisant la fidélisation du personnel et l'attraction de nouveaux employés, ainsi que la mise en place d'un programme de référencement interne devraient permettre d'atteindre un meilleur taux de réalisation des traversées prévues et une plus grande prévisibilité du service pour la clientèle.



## Objectif 2 : Offrir des services de traversiers de qualité

### Contexte lié à l'objectif :

L'expérience client doit être améliorée et uniformisée dans l'ensemble du réseau de la STQ. À cette fin, la STQ souhaite acquérir une connaissance plus fine de sa clientèle grâce à une intelligence marketing structurée, qui lui permettra d'adapter ses services et, par conséquent, de bonifier le parcours client. Outre la qualité des services offerts, elle mesurera le taux de satisfaction de tous les segments de sa clientèle, selon une nouvelle méthodologie plus pointue et plus fiable que celle utilisée par le passé.

Ainsi, elle vise un taux de satisfaction de la clientèle d'au moins 90 % en 2025.

### Indicateur 2.1 : Taux de satisfaction des clients

(Mesure de référence : nouvelle méthodologie)

	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Cibles	85 %	85 %	86 %	88 %	90 %
Résultats	73,5 % Cible non atteinte	75 % Cible non atteinte			

Le taux de satisfaction a connu une légère augmentation tout au long de l'année pour finalement enregistrer un écart favorable de 1,5 % par rapport à 2020-2021. Il demeure toutefois en deçà de la cible. Les horaires proposés, la fiabilité des services et la fréquence des traversées sont les éléments qui ont suscité le plus d'insatisfaction chez la clientèle. Il est vrai que les absences du personnel liées à la COVID-19 et aux mesures sanitaires, la pénurie de main-d'œuvre et certains mouvements de grève ont entraîné des modifications de service importantes, notamment aux traverses Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine, Sorel-Tracy–Saint-Ignace-de-Loyola, L'Isle-aux-Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive et Matane–Baie-Comeau–Godbout. En revanche, les clients ont été satisfaits à 86 % de l'accompagnement et de l'information qu'ils ont reçus. La modernisation du site Internet et l'ajout de nouvelles fonctionnalités, la formation en expérience passager offerte aux employés et la robustesse du système d'alertes ont certainement contribué à ce résultat.

### Mesures qui permettront d'atteindre la cible en 2023

Un programme d'expérience client comportant plus d'une vingtaine de mesures sera mis en œuvre au cours des prochaines années, et ce, à compter de l'été 2022. De plus, pour contrer la pénurie de personnel, une stratégie de marque employeur accompagnée d'offensives de marketing et de communication sera déployée afin de rendre la STQ plus attractive. Des plans de relève qui incluent notamment l'affrètement de navires et des services aériens seront opérationnels dès le début de l'année 2022-2023.





### Objectif 3 : Améliorer l'expérience client grâce à des outils numériques

#### Contexte lié à l'objectif :

Désireuse d'effectuer un virage commercial, la STQ considère la Stratégie de transformation numérique gouvernementale 2019-2023 comme une opportunité de passer à l'action.

La STQ reconnaît toutes les possibilités offertes par les outils numériques. Elle souhaite donc profiter au maximum de ces technologies et de leur expansion dans ses activités.

Le rythme rapide de transformation imposé par les technologies numériques continuera d'exercer une pression considérable sur le maintien et la mise à jour des actifs technologiques de la STQ, qui accusent un retard important.

#### Indicateur 3.1 : Proportion d'outils numériques d'information modernisés destinés à la clientèle

(Mesure de référence : 0)

	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Cibles	1/3	1/3	2/3	2/3	3/3
Résultats	1/3 Cible atteinte	2/3 Cible atteinte			

Au cours de l'exercice 2021-2022, la STQ a grandement modernisé son site Internet, qui avait été créé en 2014. Il était donc temps de lui refaire une beauté, mais surtout de revoir sa structure afin de rendre sa consultation plus conviviale. Il importait de bonifier l'expérience vécue par les visiteurs du site grâce à une meilleure ergonomie générale et à un design plus efficace. L'amélioration de l'arborescence et de l'architecture de contenu permet également de faciliter la recherche d'information et de stimuler l'achat en ligne. De nouvelles fonctionnalités ont été ajoutées, telles que la géolocalisation, qui permet à l'utilisateur de choisir la traverse la plus proche et d'obtenir la direction routière pour se rendre à la traverse sélectionnée en fonction de sa localisation géographique.

#### Indicateur 3.2 : Proportion de traverses tarifées exploitées par la STQ offrant l'achat en ligne de titres de transport

(Mesure de référence : 0)

	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Cibles	1/3	2/3	2/3	3/3	s. o.
Résultats	1/3 Cible atteinte	2/3 Cible atteinte			s. o.

La billetterie en ligne pour les clients de la traverse Québec-Lévis est installée depuis mars 2022 pour les piétons. La commercialisation de cette nouvelle fonctionnalité pour les automobilistes débutera au deuxième trimestre de 2022-2023, une fois la période de rodage du système terminée et sa stabilité éprouvée.

## Enjeu stratégique 2 : La performance des actifs

### Orientation 2 : Assurer la pérennité des actifs

#### Objectif 4 : Offrir des services fiables par le biais d'une flotte et d'un parc d'infrastructures terrestres performants

##### Contexte lié à l'objectif :

Le renouvellement et la mise à niveau des actifs maritimes (navires et autres embarcations) et des infrastructures terrestres sont essentiels pour assurer la sécurité et la fiabilité des services de la STQ.

Or, bien qu'ils demeurent toujours sécuritaires pour les clients et les employés qui les utilisent, certains de ces actifs présentent un déficit de maintien.

D'ici 2025, la STQ entend améliorer la fiabilité de ses services en augmentant ou en maintenant la proportion de sa flotte et de ses infrastructures terrestres qui se trouvent dans un état jugé satisfaisant (C), bon (B) ou très bon (A) selon l'indice d'état gouvernemental (IEG).

##### Indicateur 4.1 : Proportion de la flotte et des infrastructures terrestres dans un état jugé satisfaisant, bon ou très bon selon l'indice d'état gouvernemental (IEG) – Immeubles

(Mesure de référence : 93 %)

	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Cibles	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %
Résultats	94 % Cible atteinte	99 % Cible atteinte			

La proportion d'immeubles en bon état selon l'IEG est supérieure à la cible établie pour 2021-2022. Cet écart positif s'explique par la réalisation d'inspections qui, durant la dernière année, ont permis de préciser l'IEG de certains immeubles.

##### Indicateur 4.2 : Proportion de la flotte et des infrastructures terrestres dans un état jugé satisfaisant, bon ou très bon selon l'indice d'état gouvernemental (IEG) – Ouvrages de génie civil et autres

(Mesure de référence : 100 %)

	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Cibles	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %
Résultats	100 % Cible atteinte	100 % Cible atteinte			

La proportion d'ouvrages de génie civil et autres en bon état selon l'IEG est supérieure à la cible établie pour 2021-2022. Ce résultat tient notamment à une application rigoureuse du plan de maintien des actifs qui a permis d'éviter des dégradations importantes.

##### Indicateur 4.3 : Proportion de la flotte et des infrastructures terrestres dans un état jugé satisfaisant, bon ou très bon selon l'indice d'état gouvernemental (IEG) – Navires et autres embarcations

(Mesure de référence : 89 %)

	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Cibles	89 %	89 %	89 %	92 %	92 %
Résultats	89 % Cible atteinte	89 % Cible atteinte			

La proportion de navires et autres embarcations en bon état selon l'IEG est conforme à la cible établie pour 2021-2022.



**Indicateur 4.4 : Proportion de la flotte et des infrastructures terrestres dans un état jugé satisfaisant, bon ou très bon selon l'indice d'état gouvernemental (IEG) – Quais**

(Mesure de référence : 27 %)

	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Cibles	27 %	27 %	27 %	27 %	35 %
Résultats	27 % Cible atteinte	27 %* Cible atteinte			

\* Après l'entrée en vigueur du Plan stratégique 2020-2025 et la diffusion des résultats au Plan annuel de gestion des investissements publics en infrastructures (PAGI) 2021-2022, la méthodologie d'évaluation de l'état des quais a été révisée afin d'obtenir un portrait plus fidèle de la réalité. Elle se base désormais sur les récents rapports d'inspection, lorsqu'ils sont disponibles, plutôt qu'uniquement sur une courbe théorique de dégradation. Il y a donc une différence entre le résultat présenté ci-dessus et celui diffusé au PAGI 2021-2022.

La proportion de quais en bon état selon l'IEG est conforme à la cible établie pour 2021-2022.

**Indicateur 4.5 : Proportion de la flotte et des infrastructures terrestres dans un état jugé satisfaisant, bon ou très bon selon l'indice d'état gouvernemental (IEG) – Embarcadères**

(Mesure de référence : 73 %)

	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Cibles	73 %	73 %	73 %	73 %	75 %
Résultats	73 % Cible atteinte	100 % Cible atteinte			

La proportion d'embarcadères en bon état selon l'IEG est supérieure à la cible établie pour 2021-2022. Ce résultat découle d'une transition progressive vers la nouvelle méthodologie d'évaluation utilisée. En effet, alors que l'évaluation initiale était basée sur une courbe théorique de dégradation, l'état de tous les embarcadères sera, à terme, déterminé en fonction des inspections réalisées. Le cycle d'inspection des embarcadères qui permet l'application de cette nouvelle méthodologie a débuté en 2021 et se poursuivra en 2022. Les analyses effectuées ont démontré que les embarcadères qui étaient jugés dans un mauvais état (IEG de D) sont en fait dans un état allant de satisfaisant à très bon (IEG de C à A), si l'on considère que leur niveau de dégradation et de défektivité n'a pas ou peu d'incidence sur le maintien des services et la sécurité des clients.

## Enjeu stratégique 3 : L'efficacité et l'efficience

### Orientation 3 : Améliorer la performance organisationnelle

#### Objectif 5 : Réaliser le plan de transformation organisationnelle

##### Contexte lié à l'objectif :

La STQ s'est dotée d'un plan de transformation organisationnelle comprenant cinq grands chantiers : la gouvernance, la structure et les ressources, l'alignement stratégique et la gestion intégrée, les processus et l'optimisation, ainsi que la mobilisation du personnel. Ces chantiers regroupent au total 35 projets qui contribueront à l'amélioration de la performance organisationnelle et seront réalisés sur un horizon de trois ans.

Si elle peut créer un contexte d'instabilité lors de sa mise en œuvre, une transformation organisationnelle est aussi susceptible de devenir un puissant vecteur de mobilisation lorsqu'il s'agit de se réinventer, d'être plus créatif et innovant et de travailler dans un environnement qui nécessite de la souplesse. La STQ a su faire preuve de résilience et d'agilité dans l'action, notamment en situation de gestion d'urgence. Ces qualités sont perçues comme des forces de l'organisation qui l'aideront à mener à bien le changement de culture désiré.

##### Indicateur 5.1 : Taux cumulatif de réalisation du plan de transformation organisationnelle

(Mesure de référence : nouvelle mesure)

	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Cibles	30 %	70 %	100 %	s. o.	s. o.
Résultats	60 % Cible atteinte	90 % Cible atteinte		s. o.	s. o.

Sur les 35 projets planifiés, 25 avaient été terminés et 10 étaient toujours en cours de réalisation au 31 mars 2022.

#### Objectif 6 : Augmenter les revenus autonomes excluant la tarification de base pour les traverses exploitées par la STQ

##### Contexte lié à l'objectif :

Malgré les contraintes imposées par son environnement externe, la STQ souhaite améliorer sa performance financière afin de disposer d'une flexibilité accrue pour réinvestir dans le service à la clientèle et ainsi mieux répondre aux besoins de ses clients. Le budget de la STQ est essentiellement composé de deux sources de revenus : une subvention gouvernementale et des revenus autonomes provenant en majorité de la vente de titres de transport. Dans le cas des traverses tarifées exploitées par la STQ, le tarif des titres de transport est indexé annuellement, conformément à la Politique de financement des services publics. D'ici 2025, la STQ s'efforcera d'accroître de 2,5 millions de dollars ses revenus autonomes issus d'autres sources que la tarification de base pour les traverses qu'elle exploite, et ce, en se servant des leviers à sa portée.

##### Indicateur 6.1 : Taux cumulatif d'augmentation des revenus autonomes

(Revenus de référence\* : 4,2 M\$)

	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Cibles	0 %	12 %	24 %	36 %	60 %
Résultats	0 % Cible atteinte	27,5 % Cible atteinte			

\* Ces revenus de référence représentent les catégories de revenus autonomes qui peuvent être maximisés par la STQ. Ils ont été obtenus à partir des revenus autonomes totaux de 2019-2020, dont on a soustrait les revenus provenant de la vente des titres de transport de base, qui sont indexés conformément à la Politique de financement des services publics. Le résultat a ensuite été ajusté en fonction de la diminution d'achalandage projetée dans le contexte de la crise sanitaire découlant de la pandémie de COVID-19.

En 2021-2022, le taux d'augmentation des revenus autonomes autres que ceux provenant de la vente des titres de transport de base indexés conformément à la Politique de financement des services publics pour les traverses exploitées par la STQ a atteint 27,5 %, soit plus du double de la cible établie. Ce résultat s'explique notamment par des revenus plus élevés que prévu provenant de la vente de produits tarifaires de transport. Le fort achalandage à l'été 2021, période au cours de laquelle les Québécois sont allés en grand nombre passer leurs vacances aux quatre coins du Québec, n'y est certainement pas étranger.





## Enjeu stratégique 4 : Le maintien des services

### Orientation 4 : Avoir en nombre suffisant une main-d'œuvre compétente et qualifiée

#### Objectif 7 : Augmenter les effectifs dans les postes nécessaires à l'exploitation des navires

##### Contexte lié à l'objectif :

Les changements démographiques, notamment dans certaines régions du Québec, auront une influence sur la prestation de services de la STQ. La disponibilité de moins en moins grande d'une main-d'œuvre qualifiée et spécialisée, apte à pourvoir certains postes clés selon la réglementation encadrant la prestation de services, préoccupe la STQ.

Le nombre et le type d'emplois dont elle aura besoin sont en partie déterminés par certaines dispositions du Règlement sur le personnel maritime (DORS/2007-115, Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, LC 2001, ch. 26), qui imposent un effectif minimal pour les membres d'équipage. Pour offrir et maintenir ses services, la STQ a donc l'obligation d'avoir le nombre requis d'employés formés et certifiés à bord de ses navires. Elle doit par conséquent se doter d'une réserve suffisante de personnel qualifié pour pallier les aléas de la gestion de la main-d'œuvre. Sans une telle réserve, elle pourrait devoir garder à quai un navire et, ainsi, ne pas respecter son offre de services.

##### Indicateur 7.1 : Taux de disponibilité des effectifs de remplacement

(Mesure de référence : nouvelle mesure)

	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Cibles	5 %	7 %	10 %	10 %	10 %
Résultats	7,3 % Cible atteinte	9,1 % Cible atteinte			

Au 31 mars 2022, la STQ pouvait compter sur des effectifs de remplacement équivalant à 9,1 % des effectifs minimaux requis pour l'exploitation sécuritaire de ses navires, ce qui représente un écart favorable de 2,1 % par rapport à la cible fixée.

Les effectifs de remplacement sont des effectifs réguliers qui s'ajoutent au personnel qualifié pour les opérations des navires. Ils constituent un moyen de tenter de se prémunir contre les diverses situations de pénurie de main-d'œuvre ou d'absence d'employés. Toutefois, l'indicateur représentant un taux global pour l'ensemble des traverses et des fonctions qualifiées, la STQ n'est pas à l'abri d'un manque de personnel dans l'une ou plusieurs de ces fonctions, ce qui pourrait occasionner des modifications ou des interruptions de service. Au cours de la dernière année, la pénurie de main-d'œuvre, les absences dues à la COVID-19 et les reports des formations qualifiantes ont affecté certaines traverses, qui ont dû ajuster à la baisse la fréquence des traversées.

## 2.2 Déclaration de services aux citoyens

### Résultats relatifs aux engagements portant sur les normes de service

Date d'entrée en vigueur de la Déclaration de services aux citoyens : 27 avril 2021

Engagements sur les normes de service	Cible prévue par la Déclaration de services aux citoyens (DSC)	Résultats 2021-2022
Servir la clientèle avec courtoisie, compétence et attention	Atteindre un taux de satisfaction globale minimal de 85 %	Se référer à l'indicateur 2.1 de la section 2.1 du présent document (p. 29).
Transporter la clientèle en toute sécurité	Nombre d'accidents corporels inférieur à 0,4 par 100 000 passagers	Le nombre d'accidents corporels est de 0,26 par 100 000 passagers.
Assurer la fiabilité du service	Réaliser au minimum 99,5 % des traversées prévues, excluant celles annulées pour des raisons hors du contrôle de la STQ	Se référer à l'indicateur 1.1 de la section 2.1 du présent document (p. 28).
Publier le plus rapidement possible les modifications de service	Dans 100 % des cas	Des alertes ont été émises dans 76,8 % des cas lors de perturbations de service.
Disposer de plans de relève et de continuité des opérations pour les traverses servant au désenclavement des communautés	Pour 100 % des traverses servant au désenclavement des communautés	100 % des cinq traverses servant au désenclavement des communautés disposent d'un plan de relève et de continuité des opérations.
Accompagner et informer nos clients à chaque étape de leur parcours	Atteindre un taux de satisfaction minimal de 85 %	Le taux de satisfaction des clients pour l'accompagnement et l'information à chaque étape de leur parcours a atteint 86 %.
Être à l'écoute de nos clients, notamment en répondant aux commentaires et plaintes	Dans un délai maximum de 10 jours ouvrables	Le délai moyen de réponse aux plaintes et commentaires est de 7,7 jours.

### Explication des résultats obtenus

« Publier le plus rapidement possible les modifications de service » : sont incluses dans ce résultat uniquement les traverses exploitées par la STQ. Le résultat tient compte des alertes envoyées dans un délai inférieur à 30 minutes, soit la période considérée comme « le plus rapidement possible ». L'écart entre la cible et le résultat est attribuable principalement au fait que les traverses n'émettent pas toujours une alerte lorsque l'interruption de service est de courte durée, soit une ou deux traversées, et dans d'autres cas, une alerte est envoyée mais plus de 30 minutes après l'événement.

Concernant l'engagement « Accompagner et informer nos clients à chaque étape de leur parcours », la STQ a mis en place, depuis avril 2021, une mesure en continu pour sonder la satisfaction de la clientèle dans les différentes traverses. Le taux de satisfaction peut donc maintenant être mesuré pendant toute l'année, et non plus seulement périodiquement.

### Suivi des plaintes

Un suivi rigoureux des 432 opinions de service reçues en 2021-2022 a été effectué afin de répondre de manière juste et rapide aux clients. Parmi celles-ci, 392 étaient des plaintes et les 40 autres étaient des commentaires, des suggestions ou des félicitations. Pour la STQ, les plaintes sont considérées comme fondées dès qu'elles portent sur nos services, même s'il n'y a pas de manquement à la DSC ou encore lorsque le client émet simplement un jugement ou partage une perception.

Un projet d'amélioration continue a été mis en place cette année afin de s'assurer de toujours conserver les meilleures pratiques et d'optimiser nos processus en matière de traitement des opinions sur les services.



## 3. LES RESSOURCES UTILISÉES

### 3.1 Utilisation des ressources humaines

#### Répartition de l'effectif par secteur d'activité

Au 31 mars 2022, l'effectif de la STQ était de 737 employés, comparativement à 743 au 31 mars 2021. De ces 737 employés, 202 occupaient un poste temporaire. Le tableau de l'effectif par catégorie d'emploi démontre une certaine stabilité par rapport à l'an dernier. On y observe une légère baisse du nombre d'employés dans la catégorie des ouvriers et du personnel d'entretien et de service. Cette diminution est attribuable à la fois à la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur maritime et au fait qu'un seul navire était en service à la traverse Québec-Lévis. Dans la catégorie du personnel professionnel, on remarque plutôt une augmentation du nombre d'employés, notamment dans le domaine de la gestion de projets, à la suite des constats formulés par le Vérificateur général du Québec dans le cadre de son audit particulier sur la conception et la construction du NM F.-A.-Gauthier.

Effectif au 31 mars incluant le nombre de personnes occupant un poste régulier ou occasionnel, y compris les étudiants et les stagiaires

Catégories	2021-2022	2020-2021	Écart
Personnel d'encadrement	32	33	-1
Personnel professionnel	81	76	5
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	68	68	-
Ouvriers, personnel d'entretien et de service*	551	564	-13
Étudiants et stagiaires	5	2	3
<b>TOTAL</b>	<b>737</b>	<b>743</b>	<b>-6</b>

\* Cette catégorie inclut l'ensemble du personnel affecté aux opérations dans les traverses.

#### Formation et perfectionnement du personnel

En 2021, le nombre moyen de jours de formation par personne pour l'ensemble du personnel a été de 8, comparativement à 5,4 en 2020. Cette augmentation tient principalement à deux facteurs : le report de plusieurs formations prévues en 2020 en raison de la pandémie de COVID-19 et la hausse du taux de roulement du personnel maritime temporaire non breveté.

Répartition des dépenses totales destinées à la formation et au perfectionnement du personnel par champ d'activité

Champs d'activité*	2021	2020
Réglementation maritime, développement de la relève et nouveau personnel	64 %	82 %
Sécurité et sûreté	9 %	2 %
Service à la clientèle	1 %	1 %
Autres	26 %	15 %
<b>TOTAL</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

\* Les données sont présentées par année civile.

## Évolution des dépenses en formation

Répartition des dépenses en formation*	2021	2020
Proportion de la masse salariale	3,48 %	1,90 %
Nombre moyen de jours de formation par personne :		
Personnel d'encadrement	0,6	0,8
Professionnels, personnel de bureau, techniciens et assimilés	2	0,6
Ouvriers, personnel d'entretien et de service**	9,9	7
Total	8	5,4
Somme allouée par personne	2 698 \$	1 433 \$

\* Les données sont présentées par année civile.

\*\* Cette catégorie inclut l'ensemble du personnel affecté aux opérations dans les traverses.

## Taux de départ volontaire (taux de roulement) du personnel régulier

Le taux de départ volontaire est le rapport, exprimé en pourcentage, entre le nombre d'employés (temporaires et réguliers) qui ont volontairement quitté l'organisation (démission ou retraite) durant une période de référence et le nombre moyen d'employés au cours de cette même période.

Les départs involontaires comprennent toutes les situations indépendantes de la volonté de l'employé, notamment en cas de décès ou lorsqu'il se voit imposer une décision, par exemple, lors d'une mise à pied.

Le taux de roulement du personnel a été de 8,6 % en 2021-2022. Toutefois, comme en 2020-2021, le nombre de départs à la retraite représente une proportion substantielle de ce taux, soit 44 %.

### Taux de départ volontaire (taux de roulement) du personnel régulier

	2021-2022	2020-2021	2019-2020
Taux de départ volontaire	8,6 %	7,4 %	6,4 %

### Nombre de départs à la retraite inclus dans le calcul du taux de départ volontaire

	2021-2022	2020-2021	2019-2020
Nombre d'employés ayant pris leur retraite au sein du personnel régulier	21	22	11

## Régionalisation de 5 000 emplois de l'administration publique

En octobre 2018, le gouvernement du Québec s'est engagé à régionaliser 5 000 emplois dans l'ensemble de l'administration publique québécoise. Le projet, sur un horizon de 10 ans, est une priorité pour renforcer l'occupation et la vitalité économique du territoire.

Déjà, près de 65 % des membres du personnel de la STQ sont situés en région. La cible d'emplois à régionaliser par l'organisation a été fixée à 12 au 30 septembre 2028. Au 31 janvier 2022, 83 % de cet objectif était atteint.

### Emplois régionalisés au 31 janvier 2022

Cible des emplois à régionaliser par l'organisation au 30 septembre 2028	Total des emplois régionalisés par l'organisation du 1 <sup>er</sup> octobre 2018 au 31 janvier 2022
12	10



## 3.2 Utilisation des ressources financières

### Ressources budgétaires et financières

Les résultats de l'exercice 2021-2022 permettent de constater une légère augmentation de la perte avant les participations gouvernementales de 0,8 % par rapport à l'exercice précédent. La pénurie de main-d'œuvre combinée aux nombreux remplacements rendus nécessaires par les absences d'employés affectés aux opérations, la hausse des coûts de mise en cale sèche et celle des frais de carburant ont contribué à cette augmentation. Cependant, la reprise graduelle des déplacements de la population s'est traduite par un accroissement des revenus autonomes qui a en partie compensé les dépenses supplémentaires qu'il a fallu assumer durant l'exercice.

Résultats avant les participations gouvernementales			
	2021-2022	2020-2021	Variation
Frais d'exploitation			
Transport	60 543 913 \$	56 945 638 \$	3 598 275 \$
Contrats d'exploitation	40 164 069 \$	37 366 004 \$	2 798 065 \$
Navires	49 522 566 \$	52 070 697 \$	(2 548 131) \$
Infrastructures	16 992 076 \$	18 220 392 \$	(1 228 316) \$
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>167 222 624 \$</b>	<b>164 602 731 \$</b>	<b>2 619 893 \$</b>
Frais d'administration	18 437 522 \$	16 759 412 \$	1 678 110 \$
Radiation et perte sur disposition d'immobilisations corporelles	20 336 \$	72 135 \$	(51 799) \$
Amortissement et frais financiers	60 213 634 \$	61 464 163 \$	(1 250 529) \$
<b>TOTAL</b>	<b>245 894 116 \$</b>	<b>242 898 441 \$</b>	<b>2 995 675 \$</b>
Revenus autonomes	21 182 737 \$	20 030 014 \$	1 152 723 \$
<b>PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES</b>	<b>224 711 379 \$</b>	<b>222 868 427 \$</b>	<b>1 842 952 \$</b>



## Frais d'exploitation, frais d'administration et autres charges

### Frais d'exploitation – Transport

Les frais d'exploitation liés au transport, composés essentiellement des traitements, des avantages sociaux et des frais de carburant, ont augmenté de 6,3 % en 2021-2022. Cette hausse s'explique principalement par les ajustements de salaire découlant de l'entérinement de cinq conventions collectives et de leur application rétroactive. Soulignons également que le gouvernement fédéral, par l'entremise de Transports Canada, a publié en novembre 2021 l'Arrêté d'urgence imposant certaines restrictions aux bâtiments et certaines exigences de vaccination en raison de la maladie à coronavirus 2019 (COVID-19), auquel la STQ avait l'obligation de se soumettre. Cet arrêté a eu des conséquences sur ses résultats financiers, puisque la STQ a dû mettre en place des mesures pour répondre aux exigences qu'il contenait et pour pallier les absences de son personnel ne pouvant s'y conformer.

### Frais d'exploitation – Contrats d'exploitation

Le coût relié aux contrats d'exploitation a connu une augmentation de 7,5 % au cours de l'année 2021-2022. La hausse importante du prix moyen du carburant observée dans le dernier trimestre de l'exercice a eu une incidence sur les frais d'exploitation de la traversée de Rivière-du-Loup, de la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine et de la desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord.

### Frais d'exploitation – Navires

Les frais associés à l'entretien et aux réparations des navires ont diminué de 4,9 % en 2021-2022. Bien que le coût des interventions planifiées en cale sèche ait connu une augmentation considérable, la résolution des problèmes de propulseurs du NM *F.-A.-Gauthier* explique en majeure partie la baisse constatée à ce poste de dépenses.

### Frais d'exploitation – Infrastructures terrestres

En 2021-2022, les dépenses relatives aux infrastructures terrestres ont diminué de 1,2 million de dollars, soit 6,7 %, par rapport à l'année précédente. Rappelons qu'en 2020-2021, les mesures de confinement et les restrictions sanitaires sévères instaurées au début de la pandémie avaient eu des effets importants sur les échéanciers et les conditions de réalisation de certains travaux, ce qui avait fait grimper les coûts. Au cours du dernier exercice, la reprise graduelle des activités dans un contexte plus normal a permis une diminution des dépenses associées à ce poste.

### Frais d'administration

Les frais de nature administrative se sont accrus de près de 1,7 million de dollars durant le dernier exercice. Cette variation est notamment attribuable à l'augmentation des traitements et des avantages sociaux consécutive aux avancements d'échelon. Par ailleurs, les sommes dépensées en ressources informationnelles en 2021-2022 ont été supérieures à celles de l'année précédente.

### Amortissement et frais financiers

Puisqu'il y a eu peu de nouvelles acquisitions en 2021-2022 et que l'achèvement de certains projets d'investissement a dû être reporté, le poste d'amortissement et de frais financiers a fluctué normalement de manière dégressive.



## Revenus

Les revenus de titres de transport ont totalisé près de 18 millions de dollars en 2021-2022, soit quelque 4 millions de plus qu'en 2020-2021. Cet accroissement s'explique par une hausse de l'achalandage, la population ayant peu à peu repris ses déplacements après les avoir réduits au début de la pandémie en raison des différentes directives gouvernementales, dont les mesures de confinement.

Cette augmentation de l'achalandage a également eu une incidence positive sur les revenus de services à la clientèle, composés des revenus du service alimentaire et des ventes de la boutique à bord du NM *F.-A.-Gauthier*. Bien que le service alimentaire ait continué à faire l'objet de certaines restrictions sanitaires, l'allègement des mesures a permis une reprise plus soutenue de ses activités que l'année précédente.

La subvention liée aux opérations initialement versée par le gouvernement du Québec a été légèrement supérieure à celle de 2020-2021. Cependant, il faut préciser que le gouvernement a accordé à la STQ une contribution supplémentaire pour l'aider à faire face aux dépenses imprévues occasionnées par la pandémie et à certains éléments non planifiés survenus au cours de l'exercice.

Soulignons enfin que la gratuité du passage pour les véhicules électriques immatriculés au Québec, mesure découlant du Plan pour une économie verte 2030, a eu pour effet de diminuer les revenus provenant de la vente de titres de transport. Ceux-ci sont sous-estimés d'environ 520 000 \$, un écart toutefois compensé par une augmentation de la participation gouvernementale.

	Revenus		
	2021-2022	2020-2021	Variation
Titres de transport	17 943 880 \$	13 975 355 \$	3 968 525 \$
Services à la clientèle (cafétéria, boutique et bar)	862 639 \$	450 615 \$	412 024 \$
Réclamations d'assurances	– \$	4 223 941 \$	(4 223 941) \$
Autres revenus	2 376 218 \$	1 380 103 \$	996 115 \$
Total des revenus autonomes	21 182 737 \$	20 030 014 \$	1 152 723 \$
Subvention du gouvernement du Québec liée aux opérations	248 070 826 \$	203 172 728 \$	44 898 098 \$
<b>TOTAL</b>	<b>269 253 563 \$</b>	<b>223 202 742 \$</b>	<b>46 050 821 \$</b>

## Résultats et budget

Le total des dépenses réelles est supérieur de 21,7 millions de dollars au total des dépenses budgétées pour l'année 2021-2022. Il convient de rappeler ici qu'au moment du dépôt du budget 2021-2022, il n'était pas possible de prévoir l'évolution de la pandémie de COVID-19 ni ses répercussions à long terme.

La perte avant les participations gouvernementales est plus élevée de 16,4 millions de dollars que celle inscrite au budget. Cependant, les résultats affichent un excédent annuel de 23,4 millions de dollars, alors qu'un déficit de 27,1 millions était attendu. Cet écart s'explique, d'une part, par la contribution supplémentaire versée par le gouvernement afin de couvrir le déficit cumulé prévu au terme de l'exercice 2021-2022 et, d'autre part, par la variation des paiements de transfert.

En ce qui concerne les frais de transport, l'écart entre les résultats et le budget est notamment dû à l'entérinement de cinq conventions collectives comportant des hausses salariales plus importantes que celles qui avaient été budgétées. Par ailleurs, plusieurs éclosions de COVID-19 au sein du personnel navigant de la STQ ont nécessité le recours au temps supplémentaire afin d'assurer le maintien du service. Enfin, l'augmentation substantielle du prix du litre de carburant dans le dernier trimestre de l'exercice a aussi contribué au dépassement des sommes prévues.

Les frais d'entretien et de réparation des navires excèdent de 18,2 millions de dollars le montant budgété. Cette variation provient entre autres de l'augmentation du prix de l'acier et des différents matériaux, ainsi que de la pénurie de main-d'œuvre à laquelle les fournisseurs de la STQ ont été confrontés, ce qui s'est traduit par une hausse notable de leurs tarifs. En effet, les soumissions reçues pour les interventions planifiées en cale sèche ont été de 1,5 à 3 fois plus élevées que les coûts estimés. En outre, des dépenses imprévues ont dû être réalisées afin de régler des problèmes aux propulseurs du NM *F.-A.-Gauthier* et de réparer certains bris survenus dans le cours des opérations sur d'autres navires.

Dans le cas des infrastructures, l'écart entre les dépenses réelles et celles inscrites au budget est de 1,8 million de dollars. Les coûts de dragage à L'Isle-aux-Coudres et à Rivière-du-Loup, supérieurs aux coûts estimés en raison de l'extraction plus importante de granulats marins, expliquent la majeure partie de cet écart. Des travaux d'entretien et de réparation se sont également avérés plus onéreux que prévu, notamment ceux visant à réparer les défenses et les vérins sur les tabliers d'embarquement de certains quais.

Les frais administratifs sont quant à eux inférieurs à ceux budgétés. La variation découle principalement de dépenses moindres que prévu en honoraires professionnels et en ressources informationnelles.

Résultats et budget 2021-2022				
	Réel	Budget	Écart	Variation (%)
<b>Frais d'exploitation</b>				
Transport	60 543 913 \$	56 673 756 \$	3 870 157 \$	6,8 %
Contrats d'exploitation	40 164 069 \$	38 707 390 \$	1 456 679 \$	3,8 %
Navires	49 522 566 \$	31 362 096 \$	18 160 470 \$	57,9 %
Infrastructures	16 992 076 \$	15 237 675 \$	1 754 401 \$	11,5 %
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>167 222 624 \$</b>	<b>141 980 917 \$</b>	<b>25 241 707 \$</b>	<b>17,8 %</b>
<b>Frais d'administration</b>				
Frais d'administration	18 437 522 \$	19 580 383 \$	(1 142 861) \$	-5,8 %
Radiation et perte sur disposition d'immobilisations corporelles	20 336 \$	– \$	20 336 \$	– %
Amortissement et frais financiers	60 213 634 \$	62 599 300 \$	(2 385 666) \$	-3,8 %
<b>TOTAL</b>	<b>245 894 116 \$</b>	<b>224 160 600 \$</b>	<b>21 733 516 \$</b>	<b>9,7 %</b>
Revenus autonomes	21 182 737 \$	15 832 400 \$	5 350 337 \$	33,8 %
<b>PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES</b>	<b>224 711 379 \$</b>	<b>208 328 200 \$</b>	<b>16 383 179 \$</b>	<b>7,9 %</b>
Subvention du gouvernement du Québec reliée aux opérations	248 070 826 \$	181 210 600 \$	66 860 226 \$	36,9 %
<b>EXCÉDENT (DÉFICIT) ANNUEL</b>	<b>23 359 447 \$</b>	<b>(27 117 600) \$</b>	<b>50 477 047 \$</b>	<b>-186,1 %</b>

## Résultats par traverse

### Traverses exploitées par la STQ

Les principales variations entre les résultats de 2021-2022 et ceux de l'exercice précédent sont constatées aux traverses de Sorel-Tracy, de Matane, de Tadoussac et de Québec.

Dans le cas de la traverse de Sorel-Tracy, la hausse importante du coût des interventions planifiées en cale sèche explique la majeure partie de la variation, les deux principaux navires affectés à cette traverse, soit le NM *Alexandrina-Chalifoux* et le NM *Armand-Imbeau*, ayant subi la même année leur mise en cale sèche réglementaire.



À la traverse de Matane, la baisse observée de 15,7 % est essentiellement attribuable à la diminution des coûts de réparation du NM *F.-A.-Gauthier*, résultat de la résolution de la problématique affectant ses propulseurs. Pour ce qui est de la traverse de Tadoussac, la diminution s'explique par le caractère dégressif des frais d'amortissement et d'intérêt et par des dépenses d'entretien et de réparation des quais moindres qu'en 2020-2021.

Dans le cas de la traverse de Québec, la variation à la hausse provient de l'augmentation des coûts d'entretien et de réparation des navires, qui découle de la mise en cale sèche réglementaire du NM *Alphonse-Desjardins*.

Les frais non imputables sont constitués de dépenses reliées aux navires, mais qui ne peuvent être spécifiquement attribuées à une traverse puisqu'elles se rattachent principalement aux navires de relève. Ces frais ont connu une variation à la baisse en 2021-2022 en raison de la diminution des coûts d'entretien et d'interventions planifiées en cale sèche consacrés au NM *Saaremaa I*.

Résultats par traverse avant les participations gouvernementales			
Traverses exploitées par la STQ	2021-2022	2020-2021	Variation
Sorel-Tracy	29 184 059 \$	15 159 332 \$	14 024 727 \$
Québec	17 646 303 \$	15 155 603 \$	2 490 700 \$
L'Isle-aux-Grues	2 805 081 \$	4 095 593 \$	(1 290 512) \$
L'Isle-aux-Coudres	13 152 803 \$	14 710 154 \$	(1 557 351) \$
Tadoussac	49 670 203 \$	52 646 694 \$	(2 976 491) \$
Île-Verte	2 638 484 \$	2 651 204 \$	(12 720) \$
Matane	50 016 791 \$	59 315 509 \$	(9 298 718) \$
Harrington Harbour	1 215 287 \$	1 405 990 \$	(190 703) \$
Rivière Saint-Augustin	4 965 763 \$	4 564 152 \$	401 611 \$
Frais non imputables	7 581 661 \$	13 339 011 \$	(5 757 350) \$
Revenus de placements non distribués	(470 569) \$	(486 684) \$	16 115 \$
<b>TOTAL</b>	<b>178 405 866 \$</b>	<b>182 556 558 \$</b>	<b>(4 150 692) \$</b>

### Traverses et dessertes maritimes exploitées par des tiers

Les résultats de 2021-2022 présentent une hausse des coûts totaux pour les traverses et les dessertes maritimes exploitées par des tiers. L'augmentation marquée du prix moyen du litre de carburant observée au cours du dernier trimestre de l'exercice a eu une incidence sur les frais d'exploitation de la traverse de Rivière-du-Loup, de la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine et de la desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord.

Cependant, les coûts des services aériens ont connu une baisse. Durant l'exercice précédent, la STQ avait dû devancer les services de désenclavement hivernal (aérien et routier) pour le secteur de la Basse-Côte-Nord et mettre en place un service de substitution à la suite du bris du NM *Bella Desgagnés*. Ces mesures n'ont pas été nécessaires en 2021-2022.

Les autres dépenses nettes des revenus sont principalement composées des coûts d'entretien des infrastructures terrestres appartenant à la STQ et utilisées par les tiers dans le cadre de leurs opérations. La variation observée résulte de l'augmentation de ces coûts d'entretien, notamment aux quais de l'île d'Entrée, de Saint-Siméon et de Rivière-du-Loup. De plus, en 2020-2021, un revenu avait été constaté en lien avec le règlement d'un litige, ce qui avait eu pour effet de diminuer de façon importante les autres dépenses nettes des revenus.

Traverses et dessertes maritimes exploitées par des tiers	2021-2022	2020-2021	Variation
Contrats d'exploitation			
Traverses aériennes	362 036 \$	1 792 337 \$	(1 430 301) \$
Traverses et dessertes maritimes	39 802 033 \$	35 416 121 \$	4 385 912 \$
Service de remplacement (aérien et navette) à la traverse de Matane	– \$	157 546 \$	(157 546) \$
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>40 164 069 \$</b>	<b>37 366 004 \$</b>	<b>2 798 065 \$</b>
Autres dépenses nettes des revenus	6 141 444 \$	2 945 864 \$	3 195 580 \$
<b>TOTAL</b>	<b>46 305 513 \$</b>	<b>40 311 868 \$</b>	<b>5 993 645 \$</b>
<b>PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES</b>	<b>224 711 379 \$</b>	<b>222 868 427 \$</b>	<b>1 842 952 \$</b>



### 3.3 Utilisation des ressources informationnelles

Les activités de la STQ en matière de technologies de l'information sont régies par la Loi sur la gouvernance et la gestion des ressources informationnelles des organismes publics et des entreprises du gouvernement (RLRQ, chapitre G-1.03). Des redditions de comptes sont produites régulièrement et l'information sur l'état d'avancement des principaux projets est publiée dans le tableau de bord en ressources informationnelles du gouvernement du Québec ([tableaubordprojetsri.gouv.qc.ca](http://tableaubordprojetsri.gouv.qc.ca)).

#### Bilan des réalisations en matière de ressources informationnelles

L'année 2021-2022 s'est inscrite dans la continuité de l'exercice précédent. La mise en place du télétravail obligatoire au début de 2020-2021 avait nécessité plusieurs interventions reliées à la cybersécurité et au renforcement des mesures prises pour assurer la sécurité de l'information. Par le fait même, la gestion de la cybersécurité est devenue et a continué d'être une priorité pour l'ensemble des ressources spécialisées en technologies de l'information des différents ministères et organismes.

En raison du nombre limité d'effectifs au sein de la Direction des technologies de l'information, limitation attribuable à la pénurie de main-d'œuvre dans ce domaine, et compte tenu des nouvelles priorités imposées par les circonstances, la STQ a dû concentrer ses efforts sur les activités de maintien des opérations.

#### Investissements et dépenses réels en ressources informationnelles en 2021-2022

Types d'intervention	Investissements	Dépenses
Projets*	–	–
Activités d'encadrement	–	217 379 \$
Activités de continuité**	156 290 \$	2 502 299 \$
<b>TOTAL</b>	<b>156 290 \$</b>	<b>2 719 678 \$</b>

\* Interventions en ressources informationnelles constituant des projets en ressources informationnelles au sens de l'article 16.3 de la Loi sur la gouvernance et la gestion des ressources informationnelles des organismes publics et des entreprises du gouvernement.

\*\* Toutes autres interventions en ressources informationnelles, récurrentes et non récurrentes, qui ne constituent pas des projets en ressources informationnelles au sens de l'article 16.3 de la Loi.



## 4. ANNEXES – AUTRES EXIGENCES

### 4.1 Gestion et contrôle des effectifs

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) prévoit qu'un contrôle de l'effectif s'applique pendant la période du 1<sup>er</sup> avril 2021 au 31 mars 2022 pour les organismes publics dont le personnel n'est pas assujéti à la Loi sur la fonction publique (RLRQ, chapitre F-3.1.1).

#### Répartition des effectifs en heures rémunérées pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2021 au 31 mars 2022

Catégories	Heures travaillées [1]	Heures supplémentaires [2]	Total des heures rémunérées [3] = [1] + [2]
Personnel d'encadrement	58 547	–	58 547
Personnel professionnel	134 908	12 314	147 222
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	117 949	4 750	122 699
Ouvriers, personnel d'entretien et de service*	1 024 006	59 165	1 083 171
Étudiants et stagiaires	8 853	1 869	10 722
<b>Total 2021-2022</b>	<b>1 344 263</b>	<b>78 098</b>	<b>1 422 361</b>
<b>Total 2020-2021</b>	<b>1 344 023</b>	<b>68 352</b>	<b>1 412 375</b>

\* Cette catégorie inclut l'ensemble du personnel affecté aux opérations dans les traverses.

L'écart de 102 056 heures par rapport à la cible fixée par le Secrétariat du Conseil du trésor, soit un maximum de 1 320 305 heures rémunérées, s'explique en partie par les heures supplémentaires que les employés ont dû effectuer pour assurer le maintien du service alors que certains de leurs collègues étaient absents en raison de la pandémie. De plus, le nombre de professionnels au sein du personnel et le nombre d'heures consacrées à l'entretien des navires ont augmenté au cours du dernier exercice.



## Contrats de service

Aux fins d'application des mesures prévues à 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), la STQ doit notamment rendre compte de ses contrats de service comportant une dépense de 25 000 \$ et plus conclus entre le 1<sup>er</sup> avril 2021 et le 31 mars 2022.

### Contrats de service comportant une dépense de 25 000 \$ et plus, conclus entre le 1<sup>er</sup> avril 2021 et le 31 mars 2022

	Nombre	Valeur
Contrats de service avec une personne physique (en affaires ou non)	8	646 893 \$
Contrats de service avec un contractant autre qu'une personne physique	157	64 471 128 \$
<b>Total des contrats de service</b>	<b>165</b>	<b>65 118 021 \$</b>

## 4.2 Développement durable

L'article 17 de la Loi sur le développement durable (RLRQ, chapitre D-8.1.1) prévoit que chaque ministère ou organisme de l'administration publique québécoise doit faire état, dans son rapport annuel de gestion, des objectifs qu'il a poursuivis pour contribuer à la mise en œuvre progressive de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020. Une nouvelle stratégie pour la période 2022-2027 est en cours d'élaboration. Dans l'intervalle, et conformément aux orientations gouvernementales, la STQ s'est dotée d'un plan d'action de développement durable 2020-2022, qui, en raison du report du dépôt de la nouvelle stratégie, sera prolongé jusqu'en 2022-2023.

Au cours des dernières années, la STQ a pris d'importantes mesures pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES), comme en témoigne l'entrée en service du NM *F.-A.-Gauthier*, du NM *Armand-Imbeau II* et du NM *Jos-Deschênes II*, qui fonctionnent à la fois au diesel marin et au gaz naturel liquéfié. Cette source d'énergie permet de diminuer les rejets atmosphériques polluants. En 2021-2022, la STQ a réduit de 24 %, par rapport à 2013-2014, les émissions de GES de sa flotte, mesurées en tonnes par kilowatt de puissance de motorisation des navires.

**OVT** Dans ses efforts pour contribuer à la protection de l'environnement, la STQ a poursuivi ses actions visant à favoriser une cohabitation harmonieuse de ses activités avec la biodiversité marine. Consciente de la complexité de l'écosystème de l'estuaire moyen du Saint-Laurent, où certains traversiers sont exploités, elle s'est associée à l'Université du Québec en Outaouais dans un deuxième projet sur les bruits sous-marins : l'Initiative sur les navires silencieux. Ce projet a pour but de caractériser les signatures acoustiques des traversiers naviguant dans l'habitat estival de la population de mammifères marins de l'estuaire du fleuve. Par cette collaboration, la STQ entend se donner des outils pour atténuer ses impacts sur le milieu aquatique tout en participant activement à la recherche dans le domaine.

**OVT** Durant la dernière année, la STQ a également collaboré avec Hoola One Technologies, une jeune entreprise spécialisée dans les solutions écoresponsables pour lutter contre la pollution plastique dans l'environnement. Elle a ainsi mis des navires à la disposition de ses experts afin d'éprouver de nouvelles technologies dans des conditions réelles.

Par ailleurs, à l'automne 2021, la STQ, membre fondateur de l'Alliance verte, a renouvelé son adhésion au programme de performance environnementale volontaire de cet organisme destiné à l'industrie maritime et qui attend de ses participants qu'ils adoptent de bonnes pratiques et mettent en place des technologies innovantes. En 2021-2022, la STQ a procédé à l'autoévaluation de sa performance, à la suite de quoi sa certification Alliance verte a été reconduite pour une quatorzième année consécutive.





Sommaire des résultats du Plan d'action de développement durable pour la période 2021-2022

Numéro de l'action	Actions	Numéro de l'indicateur	Indicateurs	Cibles au 31 mars 2022	Résultats / États d'avancement au 31 mars 2022	Atteinte de la cible au 31 mars 2022
1	Renforcer la prise en compte des principes de développement durable dans les actions et les projets structurants de la STQ	1.1	Nombre d'actions réalisées	Avoir établi deux définitions pour évaluer la durabilité des actions et des projets structurants de la STQ	Les projets structurants ont été définis comme étant tous les projets de la Direction de la gestion de projets et les demandes d'initiation de projets	Non atteinte (action débutée)
		1.2	Proportion des projets structurants ayant pris en compte les 16 principes de développement durable	100 % des projets structurants qui ont pris en compte les 16 principes de développement durable	30 % des projets structurants ont pris en compte les 16 principes de développement durable	Non atteinte (action débutée)
2	Poursuivre le développement des connaissances et des compétences en matière de développement durable dans l'administration publique	2.1	Proportion du personnel capable de reconnaître la définition du développement durable et d'évaluer la durabilité des actions et des projets de la STQ	100 % du personnel administratif capable de reconnaître et de maîtriser la définition du développement durable	Les employés ont reçu l'information pertinente et suivi les formations. Il reste à effectuer un sondage pour évaluer leurs connaissances	Non atteinte (action débutée)
		2.2	Nombre d'activités d'information et de formation en développement durable	Entre 12 et 15 activités d'information et de formation	8 activités d'information grand public, 3 activités d'information internes et 2 formations pour les nouveaux employés ont été offertes	Atteinte (avant ou à la date prévue)
3	Renforcer l'intégration de critères écoresponsables dans les acquisitions de la STQ	3.1	Nombre d'actions grâce auxquelles des critères écoresponsables sont intégrés dans les acquisitions	Deux actions structurantes grâce auxquelles des critères écoresponsables ont été intégrés dans les acquisitions	La Direction des approvisionnements s'est inscrite à des activités d'information et de formation pour le printemps 2022	Non atteinte (action débutée)
4	Réduire les risques environnementaux des équipements mobiles et des infrastructures terrestres de la STQ	4.1	Proportion des projets de rénovation des infrastructures terrestres qui mitigent les risques environnementaux	60 % des projets de rénovation qui ont mitigé les risques environnementaux	Plus de 69 % des unités hydrauliques ont été converties à l'huile biodégradable	Atteinte (avant ou à la date prévue)

Numéro de l'action	Actions	Numéro de l'indicateur	Indicateurs	Cibles au 31 mars 2022	Résultats / États d'avancement au 31 mars 2022	Atteinte de la cible au 31 mars 2022
5	Renforcer la protection et la mise en valeur de la biodiversité, des écosystèmes et des services écologiques dans les interventions de la STQ	5.1	Nombre de mesures, d'actions ou d'initiatives mises en place par année pour la conservation et la valorisation de la biodiversité	Une mesure, une action ou une initiative mise en place par année pour la conservation et la valorisation de la biodiversité	La STQ s'est engagée dans deux projets de recherche sur les bruits sous-marins	Atteinte (avant ou à la date prévue)
		5.2	Progression de la performance de la STQ au programme de certification environnementale Alliance verte	Avoir maintenu ou amélioré le niveau de performance de la STQ au programme Alliance verte	La performance a été maintenue	Atteinte (avant ou à la date prévue)
6	Renforcer l'appui et la promotion des interventions des organismes communautaires et d'économie sociale contribuant à l'inclusion sociale et à la réduction des inégalités	6.1	Proportion des sites exploités par la STQ certifiés par Kéroul	78 % des sites certifiés par Kéroul	78 % des sites sont certifiés en continu. Les inspections pour les sites restants seront planifiées en 2022-2023	Atteinte (avant ou à la date prévue)
7	Favoriser l'adoption de saines habitudes de vie dans l'ensemble du réseau du personnel de la STQ	7.1	Nombre d'activités et de communications de sensibilisation sur la santé	Avoir mis en place un comité pour concevoir et organiser des activités et des communications de manière soutenue et renouvelée	22 communications et 4 activités de sensibilisation et de formation ont été proposées	Atteinte (avant ou à la date prévue)
		7.2	Nombre de sujets ou de thèmes abordés par année	Au moins 12 sujets ou thèmes différents abordés par année	7 sujets ou thèmes différents ont été abordés	Non atteinte (action débutée)
8	Définir un nouvel objectif de réduction des émissions de GES	8.1	Proportion des plans de performance énergétique de la flotte à jour dans les traverses	100 % des plans de performance énergétique de la flotte à jour dans les traverses	20 % des plans ont été mis à jour	Non atteinte (action débutée)
		8.2	Nombre d'actions et d'activités pour arriver à définir un nouvel objectif	Avoir développé un nouveau calculateur d'inventaire des émissions de GES de meilleure qualité et fixé un nouvel objectif de réduction des émissions	Deux nouvelles actions ont contribué à l'amélioration de la quantification des émissions de GES de la STQ	Non atteinte (action débutée)

### Réponses aux recommandations du commissaire au développement durable

Nom et année du rapport du commissaire au développement durable	Recommandations du commissaire au développement durable	Mesures prises à la suite des recommandations
---	---	---

Il n'y a eu aucune recommandation du commissaire au développement durable en 2021-2022

### 4.3 Occupation et vitalité des territoires

Le Plan d'action spécifique à l'occupation et à la vitalité des territoires 2020-2022 de la STQ découle de la Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires (RLRQ, chapitre O-1.3) et s'inscrit dans le cadre de la Stratégie gouvernementale pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2018-2022. Ce plan d'action répond aux priorités définies par les régions du Québec en matière de développement durable du territoire.

BAS-SAINT-LAURENT Agir pour l'attractivité de la région	
Action/Réponse	État de réalisation
Création d'emplois de qualité dans la région	En cours

BAS-SAINT-LAURENT Agir pour faire du Bas-Saint-Laurent un leader innovant dans ses domaines identitaires, tels que le bioalimentaire, le forestier, le maritime et l'eau, la tourbe, l'environnement et les énergies vertes et renouvelables	
Actions/Réponses	État de réalisation
Contribuer à la mobilité durable des personnes et des marchandises dans le Bas-Saint-Laurent grâce au NM <i>Peter-Fraser</i> , propulsé par un système hybride diesel-électrique	En cours
Poursuivre le soutien financier et opérationnel que la STQ apporte, tant pour les services maritimes que pour les services complémentaires, aux traverses Rivière-du-Loup–Saint-Siméon et de l'Île-Verte afin d'assurer la croissance du secteur maritime	En cours
Optimisation de l'utilisation du gaz naturel liquéfié sur le NM <i>F.-A.-Gauthier</i>	En cours

CAPITALE-NATIONALE Assurer la pérennité du transport adapté et collectif	
Action/Réponse	État de réalisation
Participer aux mesures de mitigation durant les travaux sur le pont Pierre-Laporte	Réalisée

CHAUDIÈRE-APPALACHES Favoriser le transport des biens et des personnes en Chaudière-Appalaches	
Action/Réponse	État de réalisation
Participer aux mesures de mitigation durant les travaux sur le pont Pierre-Laporte	Réalisée

ÎLES-DE-LA-MADELEINE Assurer des liens de transport et de communication efficaces entre l'archipel et le continent	
Actions/Réponses	État de réalisation
Assurer un service de désenclavement de l'île d'Entrée et de Cap-aux-Meules grâce à un navire de la STQ exploité par un prestataire de services et grâce à la mise en place de modes de transport aérien ou maritime complémentaires avec d'autres fournisseurs locaux, lorsque nécessaire	En cours
Nouvelle entente avec la CTMA pour la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine	Réalisée

MONTÉRÉGIE Contribuer à l'amélioration du transport comme axe névralgique et structurant de l'ensemble des secteurs d'activité	
Action/Réponse	État de réalisation
Participer aux mesures de mitigation durant les travaux sur le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine	En cours



**CÔTE-NORD**  
**Désenclaver la Côte-Nord et ses communautés en agissant sur les fronts du transport et des télécommunications**

Action/Réponse	État de réalisation
----------------	---------------------

Construction et mise en service d'un nouveau navire de transport de marchandises, qui, par sa plus grande capacité, améliorera et assurera la pérennité de l'offre de services à la traverse de la rivière Saint-Augustin	En cours
---	----------

**CÔTE-NORD**  
**Rendre la Côte-Nord attractive pour ses emplois, son mode de vie, sa culture et son environnement**

Action/Réponse	État de réalisation
----------------	---------------------

Construire à Chevery un bâtiment multifonctionnel qui permettra d'abriter le NM <i>Les Eaux Scintillantes</i> , d'entreposer des marchandises et d'assurer la pérennité du service. Ce bâtiment servira également de salle d'attente pour la clientèle et de bureau administratif pour les employés	En cours
---	----------

**LANAUDIÈRE**  
**Soutenir le développement d'un plan d'action régional intégré visant le développement et la promotion du transport actif et du transport collectif ainsi que le développement d'une offre interMRC**

Action/Réponse	État de réalisation
----------------	---------------------

Participer aux mesures de mitigation durant les travaux sur le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine	En cours
--	----------

**DÉCENTRALISATION, DÉLÉGATION, RÉGIONALISATION**

Actions/Réponses	État de réalisation
------------------	---------------------

DÉCENTRALISATION – La STQ maintient des liens étroits de communication et d'échange avec les municipalités et les parties prenantes régionales en poursuivant la tenue de comités consultatifs régionaux (CCR) à raison d'au moins une séance par année dans chacune des régions qu'elle dessert.	En cours
---	----------

DÉLÉGATION – La STQ entend poursuivre la délégation de services à des tierces parties basées dans le milieu desservi. Elle s'assure de la qualité des opérations et des services offerts dans les traverses et les dessertes sous sa responsabilité en mettant en place un programme de performance des prestataires de services.	En cours
---	----------

RÉGIONALISATION – La STQ est dotée d'une structure organisationnelle dans laquelle les directions des traverses exercent une gestion pleine et entière des opérations dans les régions desservies afin de permettre à l'administration gouvernementale d'agir avec plus d'agilité et de célérité dans le traitement des enjeux régionaux.	En cours
---	----------





#### 4.4 Divulgence d'actes répréhensibles à l'égard d'organismes publics

La Loi facilitant la divulgation d'actes répréhensibles à l'égard des organismes publics (RLRQ, chapitre D-11.1) a été adoptée par l'Assemblée nationale le 9 décembre 2016 et est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2017. Elle oblige les organismes publics, dont la STQ, à mettre en place une procédure permettant à toute personne qui est témoin d'un acte répréhensible de faire une divulgation à une personne qui assume le rôle de responsable du suivi des divulgations et qui a été désignée par la plus haute autorité administrative de la STQ, soit le président-directeur général.

Cette loi permet également au responsable du suivi des divulgations de transmettre au Protecteur du citoyen toute divulgation qui demande une enquête approfondie exigeant l'utilisation des pouvoirs de commissaire enquêteur que détient le Protecteur du citoyen. La Politique sur la prévention et la détection d'actes répréhensibles, adoptée par le conseil d'administration de la STQ le 7 décembre 2017 et modifiée le 16 mars 2018, ainsi que la Procédure de divulgation d'actes répréhensibles, adoptée par le comité de direction le 15 février 2018 et modifiée le 31 mars 2020, s'appliquent à l'ensemble du personnel de la STQ.

Au cours de l'exercice financier 2021-2022, quatre divulgations ont été soumises au responsable du suivi des divulgations.

## Divulgence d'actes répréhensibles à l'égard des organismes publics

Divulgence d'actes répréhensibles à l'égard des organismes publics (article 25), 2021-2022	Nombre de divulgations	Nombre de motifs	Motifs fondés
1. Le nombre de divulgations reçues par le responsable du suivi des divulgations*	4		
2. Le nombre de motifs allégués dans les divulgations reçues (point 1)**		4	
3. Le nombre de motifs à l'examen desquels on a mis fin en application du paragraphe 3 de l'article 22		4	
4. Motifs vérifiés par le responsable du suivi des divulgations : Parmi les motifs allégués dans les divulgations reçues (point 2), excluant ceux à l'examen desquels on a mis fin (point 3), indiquez à quelle catégorie d'acte répréhensible ils se rapportent.			
✓ Une contravention à une loi du Québec, à une loi fédérale applicable au Québec ou à un règlement pris en application d'une telle loi		-	-
✓ Un manquement grave aux normes d'éthique et de déontologie		-	-
✓ Un usage abusif des fonds ou des biens d'un organisme public, y compris de ceux qu'il gère ou détient pour autrui		-	-
✓ Un cas grave de mauvaise gestion au sein d'un organisme public, y compris un abus d'autorité		-	-
✓ Le fait, par un acte ou une omission, de porter gravement atteinte ou de risquer de porter gravement atteinte à la santé ou à la sécurité d'une personne ou à l'environnement		-	-
✓ Le fait d'ordonner ou de conseiller à une personne de commettre un acte répréhensible désigné précédemment		-	-
5. Le nombre total de motifs qui ont fait l'objet d'une vérification par le responsable du suivi des divulgations		-	
6. Parmi les motifs vérifiés par le responsable du suivi des divulgations (point 4), le nombre total de motifs qui se sont avérés fondés			-
7. Parmi les divulgations reçues (point 1), le nombre total de divulgations qui se sont avérées fondées, c'est-à-dire comportant au moins un motif jugé fondé	-		
8. Le nombre de communications de renseignements effectuées en application du premier alinéa de l'article 23***	-	-	-

\* Le nombre de divulgations correspond au nombre de divulgateurs.

\*\* Une divulgation peut comporter plusieurs motifs. Par exemple, un divulgateur peut invoquer dans sa divulgation que son gestionnaire a utilisé les biens de l'État à des fins personnelles et qu'il a contrevenu à une loi du Québec en octroyant un contrat sans appel d'offres.

\*\*\* Le transfert de renseignements au Commissaire à la lutte contre la corruption ou à tout organisme chargé de prévenir, de détecter ou de réprimer le crime ou les infractions aux lois, dont un corps de police et un ordre professionnel, entraînant ou non la fin de la prise en charge de la divulgation par le responsable du suivi est répertorié à ce point.

## 4.5 Code d'éthique et de déontologie des administratrices et administrateurs publics

Adopté le 18 juin 2010 par le conseil d'administration, le Code d'éthique et de déontologie des administrateurs et des dirigeants de la Société des traversiers du Québec est reproduit en annexe du présent rapport annuel de gestion. Il est également disponible à l'adresse [traversiers.com](http://traversiers.com).



## 4.6 Gouvernance des sociétés d'État

### Fonctionnement 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 était composé en 2021-2022 de MM. Pascal Tessier-Fleury, Hugo Legris-Tremblay et Jean-François Mongeau. Présidé par M. Tessier-Fleury, ce comité a notamment pour fonctions :

- 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 2021-2022, le comité d'audit a principalement réalisé les travaux suivants :

- Examen des états financiers trimestriels et des états financiers vérifiés au 31 mars 2021;
- Examen du Rapport annuel de gestion 2020-2021;
- Suivi budgétaire 2021-2022 des projets inscrits au Plan québécois des infrastructures 2021-2031 (plan d'immobilisations) de la STQ;
- Suivi du Plan québécois des infrastructures en ressources informationnelles;
- Suivi du tableau de bord des indicateurs de performance du Plan stratégique 2020-2025;
- Étude et suivi des rapports d'audit interne déposés;
- Revue des risques de la Direction de la gestion de projets;
- Mise à jour de la Politique d'audit interne;
- Mise à jour de la Politique de gestion intégrée des risques;
- Présentation du rapport du Vérificateur général du Québec sur l'audit des états financiers annuels;
- Gestion des risques (suivi du tableau de bord des risques majeurs);
- Revue des activités de l'audit interne;
- Suivi annuel de l'efficacité des contrôles internes.

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

## 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 était composé en 2021-2022 de M<sup>mes</sup> Mélanie Leblanc et Nancy Leblanc et de M. Serge Laflamme. Présidé par M<sup>me</sup> Mélanie Leblanc, ce comité est chargé, entre autres :

- d'élaborer et de proposer un profil de compétences 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 2021-2022, les membres du comité des ressources humaines et des services à la clientèle ont principalement accompli les tâches suivantes :

- Suivi des rapports trimestriels et annuel relativement aux opinions sur nos services (ODS);
- Présentation des résultats du sondage sur le taux de satisfaction de la clientèle;
- Révision de la Déclaration de services aux citoyens;
- Validation annuelle du programme de planification de la relève des dirigeants;
- Révision et mise à jour de politiques liées aux ressources humaines;
- Révision du processus et des critères d'évaluation du président-directeur général;
- Étude du tableau de bord de l'indicateur de performance du Plan stratégique 2020-2025 relatif aux ressources humaines;
- Suivi de l'état de situation sur la formation relative à l'expérience passager.

## 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 qui y ont siégé en 2021-2022 sont M<sup>mes</sup> Chantal Gagné et Mélanie Leblanc et M. Serge Laflamme. Présidé par M<sup>me</sup> Leblanc\*, puis par M<sup>me</sup> Gagné\*\*, ce comité a notamment pour fonctions :

- 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 compétences 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.

\* Fin du mandat de M<sup>me</sup> Mélanie Leblanc au comité de gouvernance et d'éthique le 16 décembre 2021.

\*\* Début du mandat de M<sup>me</sup> Chantal Gagné à titre de présidente du comité de gouvernance et d'éthique le 16 décembre 2021





Au cours de l'exercice 2021-2022, le comité de gouvernance et d'éthique a principalement mené à bien les travaux suivants :

- Étude et révision de politiques relatives à la gestion organisationnelle des projets, aux comités consultatifs régionaux, à la gouvernance des ressources informationnelles et à la cybersécurité;
- Validation annuelle du Code d'éthique et de déontologie des administrateurs et des dirigeants de la STQ et du code d'éthique des employés;
- Modification du Règlement sur la gouvernance de la STQ;
- Validation annuelle et révision des critères d'évaluation du fonctionnement du conseil d'administration;
- Validation annuelle du profil de compétences et d'expérience des membres du conseil d'administration et du programme d'accueil et de formation continue des membres du conseil;
- Étude du budget annuel de formation des membres du conseil d'administration;
- Présentation et suivi de plans d'action concernant la sécurité maritime, le développement durable ainsi que la santé et la sécurité;
- Étude du rapport annuel sur l'application de la Politique sur la gestion de la sécurité.

Le fonctionnement du conseil d'administration a fait l'objet d'une évaluation auprès de chacun de ses membres, selon la procédure d'évaluation adoptée par le conseil sur la recommandation du comité de gouvernance et d'éthique. Le comité de gouvernance et d'éthique a fait rapport au conseil d'administration des résultats de l'évaluation et des suivis à effectuer.

Composition des comités et assiduité aux réunions en 2021-2022			
Comités	Nom	Fonction	Réunions
Audit	Pascal Tessier-Fleury	Président	4/6
	Hugo Legris-Tremblay	Membre	5/6
	Jean-François Mongeau	Membre	5/6
Ressources humaines et services à la clientèle	Mélanie Leblanc	Présidente	4/5
	Nancy Leblanc	Membre	3/5
	Serge Laflamme	Membre	5/5
Gouvernance et éthique	Mélanie Leblanc*	Présidente	1/2
	Chantal Gagné**	Membre/Présidente	3/3
	Serge Laflamme	Membre	3/3

\* Fin du mandat de M<sup>me</sup> Mélanie Leblanc au comité de gouvernance et d'éthique le 16 décembre 2021.

\*\* Début du mandat de M<sup>me</sup> Chantal Gagné à titre de présidente du comité de gouvernance et d'éthique le 16 décembre 2021.

## Membres du conseil d'administration

### M. Pierre-Paul Pharand, président du conseil

Depuis janvier 2020, M. Pharand est président-directeur général de Keolis Canada, entreprise spécialisée dans le domaine du transport terrestre de passagers et de colis où il a auparavant exercé la fonction de vice-président et directeur général au Québec. Il a également été directeur-conseil chez Bell Nordic en 2017-2018 et a occupé divers postes de cadre supérieur chez Aéroports de Montréal de 1995 à 2017, dont celui de vice-président à l'exploitation, aux infrastructures aéroportuaires et au développement aérien. Avant de se spécialiser dans la gestion de l'exploitation aéroportuaire, il a fait carrière dans les Forces armées canadiennes à titre d'officier.

Il est diplômé du Collège militaire royal du Canada, du programme de perfectionnement des cadres supérieurs du Centre international de recherches et d'études en management de HEC Montréal, et du programme de gestion stratégique d'aéroport de l'Aviation Training and Development Institute.

En plus d'enseigner à temps partiel et de contribuer à diverses associations professionnelles, M. Pharand a été activement impliqué dans plusieurs organismes communautaires, particulièrement auprès de fondations qui soutiennent les vétérans canadiens et les enfants. Il a été nommé premier colonel honoraire de l'École de leadership et de recrues des Forces canadiennes en juin 2016.

### M<sup>me</sup> Chantal Gagné

M<sup>me</sup> Gagné possède une vaste expérience en service à la clientèle, et plus spécifiquement en planification des effectifs. Durant ses 30 années de service chez Bell Canada, elle a occupé divers postes de gestion, dont celui de chef divisionnaire en gestion des effectifs de 2003 à 2011. En 2012, nouvellement retraitée, elle a créé OGECA Groupe Conseil, dont elle est présidente-directrice générale. Elle détient un baccalauréat en administration des affaires de l'Université Laval. Impliquée socialement, elle siège également au conseil d'administration de la Fondation de l'Hôpital de Baie-Saint-Paul.

### M. Stéphane Lafaut

M. Lafaut a été nommé président-directeur général de la STQ le 12 juin 2019, après avoir rempli cette fonction par intérim pendant plus de quatre mois. Il a commencé sa carrière dans les Forces armées canadiennes, où il a servi durant 33 ans. Au cours de ces années, il a occupé successivement plusieurs postes opérationnels et administratifs et a atteint le grade de brigadier-général. En juillet 2016, il a été nommé sous-ministre associé au ministère des Transports, où il a géré les opérations territoriales et coordonné la sécurité civile pour l'ensemble du ministère.

M. Lafaut est officier de l'Ordre du mérite militaire et a aussi reçu la Croix du service méritoire pour ses états de service en Afghanistan. Il détient un certificat en administration, un baccalauréat en sciences politiques, une maîtrise en études de la défense et une maîtrise en gestion et politique de sécurité et de défense.

### M. Serge Laflamme

Retraité depuis juin 2018, M. Laflamme possède une trentaine d'années d'expérience au sein du Mouvement Desjardins, notamment à titre de directeur du développement, de directeur du Centre de services aux entreprises, puis du Centre financier aux entreprises Desjardins, et enfin de directeur général de la Caisse Desjardins de Granby-Haute-Yamaska. Dans le cadre de ses fonctions, il a acquis une solide expertise en développement des affaires, en gestion d'équipes performantes, en développement des organisations et des personnes, en gestion de la gouvernance et des risques, ainsi qu'en planification stratégique. Il détient un baccalauréat en administration des affaires (option comptabilité) de l'Université de Sherbrooke et une maîtrise en sciences de l'administration spécialisée en gestion et développement des organisations de l'Université Laval.

### M<sup>me</sup> Mélanie Leblanc

M<sup>me</sup> Leblanc est diplômée de l'Institut maritime du Québec (IMQ) au programme de navigation. Après avoir navigué au Canada et à l'international pendant quelques années et travaillé à l'IMQ, d'abord comme enseignante à compter de 2008, puis comme directrice adjointe du Service aux élèves de 2012 à 2019, elle a été nommée directrice de l'établissement en juin 2019. À ce titre, elle est responsable de la gestion de l'ensemble des programmes, des activités et des ressources qui contribuent à la mission de l'IMQ dans le cadre de son mandat exclusif d'enseignement collégial maritime. En plus d'animer et de diriger les équipes multidisciplinaires sous son autorité, elle a notamment pour fonctions de représenter l'établissement dans le milieu maritime, de présider le comité de gestion de l'IMQ et de siéger au comité de direction du Collège de Rimouski. Elle est également vice-présidente du conseil d'administration d'Innovation maritime et administratrice au conseil d'administration de la Fondation de l'IMQ.



### M<sup>me</sup> Nancy Leblanc

Avocate émérite du Barreau du Québec, M<sup>e</sup> Leblanc exerce sa profession depuis 26 ans. Native de Baie-Comeau, elle a obtenu son baccalauréat en droit de l'Université Laval en 1994 et travaille depuis comme avocate de litige et médiatrice en matières civiles et commerciales. Bâtonnière de la Côte-Nord de 2009 à 2011, elle est aujourd'hui associée au cabinet Leblanc avocats en plus d'agir comme mandataire pour le Service des poursuites pénales du Canada.

### M. Hugo Legris-Tremblay

Gestionnaire à la Fédération des caisses Desjardins du Québec, M. Legris-Tremblay œuvre depuis de nombreuses années au sein d'entreprises de renom. Avant d'entrer au service du Mouvement Desjardins, où il a d'abord été auditeur interne, il a ainsi travaillé pour PricewaterhouseCoopers et Raymond Chabot Grant Thornton. Membre de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec, il détient un diplôme d'études supérieures spécialisées en comptabilité publique, un baccalauréat en administration des affaires et une maîtrise en gestion (option comptabilité) de HEC Montréal.

### M. Jean-François Mongeau

Membre de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec et de l'Ordre des administrateurs agréés du Québec, M. Mongeau cumule plus de 20 ans d'expérience en comptabilité et en finances. Actuellement directeur du Service des ressources financières au Centre de services scolaire de Montréal, il est responsable de la gestion contractuelle et des approvisionnements, de l'analyse financière et du contrôle budgétaire, ainsi que de la comptabilité. Il a auparavant été directeur des ressources financières et de l'informatique au Cégep de Sorel-Tracy, associé principal au sein d'une firme de services-conseils en management et associé responsable des technologies de l'information dans une société de comptables professionnels agréés.

M. Mongeau est membre du groupe de travail sur le financement des centres de services scolaires de la Fédération des centres de services scolaires du Québec et membre du jury d'évaluation des candidats à l'épreuve de synthèse du programme national de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec. Il est également membre de la Canadian Association of Government Finance Officers, de Financial Executives International Canada et du CFO Leadership Council de Toronto.

Il a obtenu un baccalauréat en administration des affaires de HEC Montréal, une maîtrise en administration des affaires pour cadres spécialisée en comptabilité de management de l'Université du Québec à Montréal et une maîtrise en administration des affaires pour cadres spécialisée en gestion d'entreprises multinationales et multiculturelles de l'Université Paris-Dauphine. Il possède en outre le titre d'administrateur de sociétés certifié du Collège des administrateurs de sociétés et celui de *Chartered Director* du Directors College.

### M. Pascal Tessier-Fleury

Membre de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec, M. Tessier-Fleury est chef des finances de Petal Solutions. Au cours des 20 dernières années, il a œuvré au sein de diverses organisations en finances et en comptabilité. Actif dans sa communauté, il est aussi membre du comité innovation et développement de Centraide Québec et Chaudière-Appalaches et mentor pour les entrepreneurs auprès de Sage Mentorat d'affaires. Il est titulaire d'un baccalauréat en administration des affaires et d'une licence en comptabilité de l'Université Laval.



Informations sur les membres du conseil d'administration et assiduité aux réunions en 2021-2022

Nom	Nomination	Mandat	Fonction	Réunions du conseil d'administration	Autres conseils d'administration
Pierre-Paul Pharand*	2019-11-06	2 ans**	Président du conseil d'administration	9/11	Aucun
Chantal Gagné*	2020-11-18	4 ans	Administratrice	10/11	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fondation de l'Hôpital de Baie-Saint-Paul</li> </ul>
Stéphane Lafaut	2019-06-12	5 ans	Président-directeur général	11/11	<ul style="list-style-type: none"> <li>Association canadienne des traversiers</li> </ul>
Serge Laflamme*	2019-08-21	4 ans	Administrateur	10/11	Aucun
Mélanie Leblanc*	2017-12-20	4 ans***	Administratrice	8/11	<ul style="list-style-type: none"> <li>Innovation maritime</li> <li>Fondation de l'Institut maritime du Québec</li> </ul>
Nancy Leblanc*	2019-02-20	4 ans	Administratrice	10/11	Aucun
Hugo Legris-Tremblay*	2019-02-20	4 ans	Administrateur	10/11	Aucun
Jean-François Mongeau*	2019-02-20	4 ans	Administrateur	10/11	Aucun
Pascal Tessier-Fleury*	2017-12-20	4 ans***	Administrateur	10/11	Aucun

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

\*\* La dernière réunion du conseil d'administration à laquelle M. Pierre-Paul Pharand a participé était celle du 16 décembre 2021.

\*\*\* En vertu de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (RLRO, 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.





## 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 au 31 mars 2022 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	Salaire	Stationnement (avantage imposable)	Autres avantages		Rémunération totale
			Assurances collectives	Régime de retraite	
Stéphane Lafaut <i>Président-directeur général</i>	210 212 \$	336 \$	–	27 562 \$	238 110 \$
Gréta Bédard <i>Vice-présidente aux immobilisations</i>	159 299 \$	166 \$	1 073 \$	21 881 \$	182 419 \$
Louis Brouard <i>Vice-président aux ressources humaines</i>	152 644 \$	102 \$	1 018 \$	21 002 \$	174 766 \$
Marie-Gabrielle Boudreau <i>Directrice principale des affaires juridiques et secrétaire générale</i>	152 283 \$	102 \$	1 018 \$	20 763 \$	174 166 \$
Nathalie Caron <i>Vice-présidente à l'administration et aux finances</i>	144 815 \$	102 \$	2 058 \$	19 573 \$	166 548 \$
<b>TOTAL</b>	<b>819 253 \$</b>	<b>808 \$</b>	<b>5 167 \$</b>	<b>110 781 \$</b>	<b>936 009 \$</b>

## 4.7 Accès aux documents et protection des renseignements personnels

### Nombre total de demandes reçues

Nombre total de demandes reçues	47
---------------------------------	----

### Nombre de demandes traitées, en fonction de leur nature et des délais

Délai de traitement	Demandes d'accès à des documents administratifs	Demandes d'accès à des renseignements personnels	Rectifications
0 à 20 jours	21	10	–
21 à 30 jours	10	4	–
31 jours et plus (le cas échéant)	–	–	–
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>	<b>14</b>	<b>–</b>

### Nombre de demandes traitées, en fonction de leur nature et des décisions rendues

Décision rendue	Demandes d'accès à des documents administratifs	Demandes d'accès à des renseignements personnels	Rectifications	Dispositions de la Loi* invoquées
Acceptée (entièrement)	17	10	–	s. o.
Partiellement acceptée	4	2	–	1, 9, 15, 19, 22, 23, 24, 25, 32, 37, 38, 39, 53, 54, 56, 57 et 87; 9 de la Charte des droits et libertés de la personne
Refusée (entièrement)	6	2	–	1, 9, 14, 15, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 31, 32, 37, 53, 54, 56, 59, 87 et 88; 9 de la Charte des droits et libertés de la personne
Autres	4	–	–	1, 9, 15 et 48

\* La Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1).

### Mesures d'accommodement et avis de révision

Nombre total de demandes d'accès ayant fait l'objet de mesures d'accommodement raisonnable	–
Nombre d'avis de révision reçus de la Commission d'accès à l'information	1

## 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 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 et la gestion 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 2021-2022, le comité a tenu trois rencontres.

En conformité avec le Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels, la STQ consacre une section de son site Internet à la diffusion de documents et de renseignements divers relatifs à l'organisation.

## Activités relatives à l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels

Les nouveaux membres du personnel reçoivent des notions générales sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels lors des séances d'accueil qui leur sont destinées.

## 4.8 Emploi et qualité de la langue française dans l'Administration

### Comité permanent et mandataire

Questions	Réponses
Avez-vous un ou une mandataire?	Oui
Combien d'employées et d'employés votre organisation compte-t-elle?	Cinquante ou plus
Avez-vous un comité permanent?	Oui
Si oui, y a-t-il eu des rencontres des membres du comité permanent au cours de l'exercice?	Oui
Si oui, donnez le nombre de ces rencontres :	Deux
Au cours de l'exercice, avez-vous pris des mesures pour faire connaître à votre personnel le ou la mandataire et, le cas échéant, les membres du comité permanent de votre organisation?	Oui
Si oui, expliquez lesquelles :	Séances d'accueil des nouveaux employés

### Statut de la politique linguistique institutionnelle

Questions	Réponses
Depuis mars 2011, avez-vous adopté une politique linguistique institutionnelle, qui a été approuvée par la plus haute autorité de votre organisation, et ce, après avoir reçu l'avis de l'Office québécois de la langue française, ou adopté celle d'une organisation?	Oui
Si oui, donnez la date à laquelle elle a été adoptée :	27 novembre 2015
Depuis son adoption, cette politique linguistique institutionnelle a-t-elle été révisée?	Elle est en cours de révision
Si oui, donnez la date à laquelle les modifications ont été officiellement approuvées par la plus haute autorité de votre organisation, et ce, après avoir reçu l'avis de l'Office québécois de la langue française :	

### Mise en œuvre de la politique linguistique institutionnelle

Questions	Réponses
Au cours de l'exercice, avez-vous tenu des activités pour faire connaître votre politique linguistique institutionnelle et pour former votre personnel quant à son application?	Oui
Si oui, expliquez lesquelles :	Séances d'accueil des nouveaux employés, communications internes
Si non, durant le prochain exercice, quelles activités prévoyez-vous tenir pour la faire connaître et pour former votre personnel quant à son application?	

## 4.9 Politique de financement des services publics

### Tarifification des services exploités par la STQ

La Politique de financement des services publics annoncée lors du 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 du processus tarifaire.

En conformité avec cette politique, la STQ indexe ses tarifs le 1<sup>er</sup> avril de chaque année, selon les orientations du ministère des Finances. Pour l'exercice 2021-2022, le taux d'indexation a été établi à 1,26 %, 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.

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.

Traverses tarifées exploitées par la STQ	Revenus de tarification*	Coûts des services et des marchandises vendues**	Taux d'autofinancement***
Sorel-Tracy	6 324 640 \$	23 389 968 \$	27,0 %
Québec	3 142 998 \$	12 925 766 \$	24,3 %
Île-Verte	203 525 \$	1 129 602 \$	18,0 %
Matane	9 003 871 \$	31 370 489 \$	28,7 %

\* Les revenus de tarification comprennent les revenus de transport de passagers et de véhicules ainsi que les revenus des services à la clientèle (cafétéria, boutique et bar).

\*\* Les coûts considérés pour calculer le taux d'autofinancement sont composés des dépenses de transport (carburant et main-d'œuvre, notamment), des dépenses de navires (entretien et réparations, entre autres) et du coût des marchandises vendues dans les services à la clientèle sur le NM F.-A.-Gauthier et sur le NM Saaremaa I pendant la période où ce dernier assure le service à Matane.

\*\*\* Les écarts entre les taux d'autofinancement des différentes traverses s'expliquent par divers facteurs, tels que le coût des traversées, le nombre de passagers (piétons et véhicules) et la tarification.

En 2021-2022, le taux d'autofinancement de la majorité des traverses tarifées a été supérieur à celui de l'année précédente. Toutefois, bien que la STQ ait constaté une reprise de l'achalandage et, par le fait même, une hausse des revenus associés aux titres de transport, le taux d'autofinancement global s'avère toujours inférieur à celui enregistré avant le début de la pandémie de COVID-19.

Seule la traverse de Sorel-Tracy affiche un taux d'autofinancement à la baisse par rapport à celui de l'an dernier, puisqu'il se situe cette année à 27,0 % comparativement à 40,7 % en 2020-2021. Ce résultat s'explique principalement par l'augmentation des coûts d'entretien et de réparation des navires, les mises en cale sèche réglementaires et planifiées des traversiers affectés à cette traverse ayant eu lieu au cours du dernier exercice financier.

## Tarifification des services exploités par des tiers

En plus des traverses maritimes qu'elle exploite elle-même, la STQ gère différents services de traverses et de dessertes maritimes et aériennes exploités par des tiers.

Comme l'indique le tableau ci-dessous, ces services sont sujets 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, les revenus gagnés par l'exploitant sont considérés dans la contribution financière qui lui est accordée.

Avec ses exploitants, 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 et dessertes maritimes exploitées par des tiers	Services	Service tarifé, revenus retournés à la STQ	Service tarifé, revenus conservés par l'exploitant
<b>Traverses</b>			
L'Isle-aux-Grues	Service aérien	X	
Rivière-du-Loup	Service maritime passagers et véhicules		X
Île-Verte	Service aérien	X	
Île d'Entrée	Service maritime marchandises, passagers et véhicules	X	
	Service aérien	X	
Harrington Harbour	Service aérien	X	
<b>Dessertes maritimes</b>			
Îles-de-la-Madeleine	Service maritime marchandises, passagers et véhicules		X
Île d'Anticosti et Basse-Côte-Nord	Service maritime marchandises, passagers et véhicules		X







ANNEXE 1

# ÉTATS FINANCIERS

de l'exercice clos le 31 mars 2022



# TABLE DES MATIÈRES

Rapport de la direction.....	65
Rapport de l'auditeur indépendant .....	66
<b>États financiers</b>	
État des résultats et de l'excédent cumulé.....	68
État des gains et pertes de réévaluation .....	69
État de la situation financière .....	70
État de la variation des actifs financiers nets .....	71
État des flux de trésorerie.....	72
Notes complémentaires.....	73

# 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.

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'acquitte 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.

## *Document original signé*

Stéphane Lafaut  
Président-directeur général

## *Document original signé*

Nathalie Caron  
Vice-présidente à l'administration et aux finances

Québec, le 16 juin 2022



# RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Finances

## Rapport sur l'audit des états financiers

### Opinion

J'ai effectué l'audit des états financiers de la Société des traversiers du Québec (« l'entité »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2022, et l'état des résultats et de l'excédent cumulé, l'état des gains et pertes de réévaluation, l'état de la variation des actifs financiers nets et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes complémentaires, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À mon avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'entité au 31 mars 2022, ainsi que des résultats de ses activités, de ses gains et pertes de réévaluation, de la variation de ses actifs financiers nets et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

### Fondement de l'opinion

J'ai effectué mon audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui m'incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers » du présent rapport. Je suis indépendante de l'entité conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et je me suis acquittée des autres responsabilités déontologiques qui m'incombent selon ces règles. J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

### Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des 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.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'entité à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'entité ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'entité.

### Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers

Mes objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant mon opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, j'exerce mon jugement professionnel et je fais preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- j'identifie et évalue les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, je conçois et mets en oeuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunis des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder mon opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- j'acquies une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit 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;
- j'apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- je tire une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'entité à poursuivre son exploitation. Si je conclus à l'existence d'une incertitude significative, je suis tenue d'attirer l'attention des lecteurs de mon rapport sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Mes conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de mon rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'entité à cesser son exploitation;
- j'évalue la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécie si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle.

Je communique aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et mes constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que j'aurais relevée au cours de mon audit.

## 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 ces normes ont été appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Pour la vérificatrice générale du Québec,

*Document original signé*

Yves Doré, CPA auditeur  
Directeur général d'audit

Québec, le 16 juin 2022

**État des résultats et de l'excédent cumulé  
de l'exercice clos le 31 mars 2022**

	2022		2021
	Budget \$	Réel \$	Réel \$
<b>REVENUS</b>			
Subventions du gouvernement du Québec	181 210 600	248 070 826	203 172 728
Titres de transport	12 989 600	17 943 880	13 975 355
Autres (note 3)	2 842 800	3 238 857	6 054 659
	197 043 000	269 253 563	223 202 742
<b>CHARGES</b>			
Frais d'exploitation (note 4)	141 980 917	167 222 624	164 602 731
Frais d'administration (note 5)	19 580 383	18 437 522	16 759 412
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles		20 336	72 135
Amortissement des immobilisations corporelles	42 997 100	40 829 681	41 859 320
Intérêts sur la dette	19 602 200	19 383 953	19 604 843
	224 160 600	245 894 116	242 898 441
<b>EXCÉDENT (DÉFICIT) DE L'EXERCICE</b>	(27 117 600)	23 359 447	(19 695 699)
<b>EXCÉDENT CUMULÉ AU DÉBUT</b>		681 538 596	701 234 295
<b>EXCÉDENT CUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE</b>		704 898 043	681 538 596

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des gains et pertes de réévaluation  
de l'exercice clos le 31 mars 2022

	2022 \$	2021 \$
<b>GAINS DE RÉÉVALUATION CUMULÉS AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	-	-
Gains non réalisés attribuable à l'élément suivant :		
Dérivé	1 729 470	-
<b>Montant reclassé aux résultats</b>		
Dérivé	(943 074)	-
<b>Gains de réévaluation nets de l'exercice</b>	786 396	-
<b>GAINS DE RÉÉVALUATION CUMULÉS À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	786 396	-



**État de la situation financière  
au 31 mars 2022**

	2022 \$	2021 \$
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 6)	80 663 972	58 193 474
Subventions à recevoir du gouvernement du Québec	716 264 304	695 376 778
Créances (note 7)	3 099 798	5 681 848
Placement de la compensation provenant du transfert des quais fédéraux (note 8)	12 209 047	11 738 478
Stocks destinés à la vente	68 852	80 223
Dérivé	786 396	–
	813 092 369	771 070 801
<b>PASSIFS</b>		
Billets à payer (note 10)	30 022 612	5 529 819
Charges à payer et frais courus (note 11)	48 113 259	36 692 677
Dette à long terme (note 12)	687 179 531	703 023 658
Loyers perçus d'avance	42 000	48 000
	765 357 402	745 294 154
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS</b>	47 734 967	25 776 647
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Immobilisations corporelles (note 13)	656 851 966	657 015 092
Pièces d'entretien et réparations futurs	1 616 118	202 559
Charges payées d'avance	981 388	44 298
	659 449 472	657 261 949
<b>CAPITAL-ACTIONS (NOTE 15)</b>	1 500 000	1 500 000
<b>EXCÉDENT CUMULÉ</b>	705 684 439	681 538 596
Excédent cumulé lié aux activités	704 898 043	681 538 596
Gains de réévaluation cumulés	786 396	–
	705 684 439	681 538 596

**OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (NOTE 16)**

**POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION**

*Document original signé*

Stéphane Lafaut, président-directeur général

*Document original signé*

Pascal Tessier-Fleury, président du conseil d'administration

*Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.*

État de la variation des actifs financiers nets  
de l'exercice clos le 31 mars 2022

	2022		2021
	Budget \$	Réel \$	Réel \$
<b>EXCÉDENT (DÉFICIT) DE L'EXERCICE</b>	(27 117 600)	23 359 447	(19 695 699)
Acquisition d'immobilisations corporelles	(46 877 000)	(40 698 891)	(13 266 526)
Amortissement des immobilisations corporelles	42 997 100	40 829 681	41 859 320
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles		20 336	72 135
Produit de disposition d'immobilisations corporelles		12 000	2 250
	(3 879 900)	163 126	28 667 179
Acquisition de charges payées d'avance		(2 849 347)	(3 748 256)
Acquisition de pièces d'entretien et réparation futur		(1 616 118)	(202 559)
Utilisation de charges payées d'avance		1 912 257	4 097 778
Utilisation de pièces d'entretien et réparation futur		202 559	642 514
		(2 350 649)	789 477
<b>GAINS DE RÉÉVALUATION NETS DE L'EXERCICE</b>		786 396	–
<b>AUGMENTATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS</b>	(30 997 500)	21 958 320	9 760 957
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>		25 776 647	16 015 690
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS À LA FIN DE L'EXERCICE</b>		47 734 967	25 776 647

**État des flux de trésorerie  
de l'exercice clos le 31 mars 2022**

	2022 \$	2021 \$
<b>ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT</b>		
Excédent (Déficit) de l'exercice	23 359 447	(19 695 699)
Éléments sans incidence sur la trésorerie :		
Amortissement des immobilisations corporelles	40 829 681	41 859 320
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	20 336	72 135
Revenus de placement réinvestis	(470 569)	(486 684)
Diminution des loyers perçus d'avance	(6 000)	(6 000)
	40 373 448	41 438 771
Variation des actifs et des passifs liés au fonctionnement :		
Subventions à recevoir	(20 887 526)	13 911 492
Créances	2 582 050	(1 140 604)
Stocks destinés à la vente	11 371	6 939
Charges à payer et frais courus	(556 511)	11 979 196
Pièces d'entretien et réparation futur	(1 413 559)	439 955
Charges payées d'avance	(937 090)	349 522
	(21 201 265)	25 546 500
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement</b>	42 531 630	47 289 572
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS</b>		
Acquisition d'immobilisations corporelles	(28 697 482)	(15 745 101)
Disposition d'immobilisations corporelles	12 000	2 250
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement en immobilisations</b>	(28 685 482)	(15 742 851)
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Emprunts effectués long terme	6 100 000	61 323 000
Remboursements dette long terme	(21 944 127)	(19 862 236)
Emprunts effectués court terme	30 003 133	3 125 017
Remboursement billets à payer	(5 534 656)	(56 993 349)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	8 624 350	(12 407 568)
<b>Augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>	22 470 498	19 139 153
<b>TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE AU DÉBUT DE L'EXERCICE</b>	58 193 474	39 054 321
<b>TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE</b>	80 663 972	58 193 474
<b>INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES</b>		
Intérêts payés au cours de l'exercice	19 467 677	19 429 019
Intérêts reçus au cours de l'exercice	379 200	469 721

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

## Notes complémentaires

### 31 mars 2022

#### 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

##### Référentiel comptable

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 les durées de vie utile des immobilisations. Les résultats réels peuvent différer des meilleures prévisions faites par la direction.

##### 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 billets à payer, les charges à payer et frais courus (excluant les déductions à la source) 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.

La Société utilise périodiquement des contrats de couverture sur le carburant afin de se prémunir des fluctuations de prix. Cet instrument financier dérivé est classé dans la catégorie des instruments financiers évalués à la juste valeur. Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans l'état des gains et pertes de réévaluation au poste dérivé jusqu'à ce que l'instrument financier soit décomptabilisé. Le gain ou la perte de réévaluation cumulé associé à l'instrument décomptabilisé est contrepassé et reclassé dans l'état des résultats.

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. Toutefois, lors de la comptabilisation initiale des éléments classés dans les instruments financiers évalués à la juste valeur, les coûts de transaction sont passés en charges.

##### Juste valeur

La juste valeur est le montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. Les méthodes et les hypothèses suivantes ont été utilisées pour estimer la juste valeur des instruments financiers de l'état de la situation financière : La juste valeur du dérivé correspond à la valeur déterminée au moyen des techniques d'évaluation faisant principalement appel à des données observables sur le marché. Étant donné que la situation du marché est à un moment précis, elle ne reflète pas nécessairement la juste valeur future des instruments.



## Hiérarchie des évaluations à la juste valeur

Les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur sont classés selon une hiérarchie qui reflète l'importance des données utilisées pour effectuer les évaluations. La hiérarchie qui s'applique dans le cadre de la détermination de la juste valeur exige l'utilisation de données observables sur le marché chaque fois que de telles données existent. Elle se compose des niveaux suivants :

Niveau 1 : Le calcul de la juste valeur de l'instrument repose sur les prix (non ajustés) cotés dans des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques.

Niveau 2 : Le calcul de la juste valeur de l'instrument repose sur des données autres que les prix cotés visés au niveau 1, qui sont observables soit directement (sous forme de prix) ou indirectement (déterminés à partir de prix).

Niveau 3 : Le calcul de la juste valeur de l'instrument repose sur des données qui ne sont pas fondées sur des données de marché observables (données non observables).

L'instrument financier dérivé est classé dans le niveau 2 de la hiérarchie des évaluations en juste valeur.

## 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 la Société 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, rachetables ou facilement convertibles à court terme en un montant connu de trésorerie et dont la valeur ne risque pas de changer de façon significative.

## Stocks destinés à la vente

Les stocks sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette. Le coût est déterminé selon la méthode du coût moyen pondéré. La valeur de réalisation nette correspond au prix de vente estimatif dans le cours normal des affaires, moins les charges de vente variables qui s'appliquent.

## Opérations interentités

Les opérations interentités sont des opérations conclues entre entités contrôlées par le gouvernement du Québec ou soumises à son contrôle conjoint. Les actifs reçus sans contrepartie d'une entité incluse au périmètre comptable du gouvernement du Québec sont constatés à leur valeur comptable. Quant aux services reçus à titre gratuit, ils ne sont pas comptabilisés. Les autres opérations interentités ont été réalisées à leur valeur d'échange, c'est-à-dire au montant convenu pour la contrepartie donnée en échange de l'élément transféré ou du service fourni.

## Passifs

### 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.

Cette provision est présentée 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 lorsque celle-ci est déterminable au moment de leur acquisition, dans le cas contraire ces immobilisations sont comptabilisées à la valeur symbolique.

	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. Autres revenus

	2022	2021
	\$	\$
Gains réalisés sur dérivé	943 074	–
Services à la clientèle (restaurant et boutique)	862 639	450 615
Revenus de placement de la compensation provenant du transfert des quais fédéraux	470 569	486 684
Intérêts sur dépôts bancaires	398 534	462 649
Stationnement et divers	305 488	195 922
Droits de débarcadère ferroviaire	188 363	129 425
Location de locaux	29 878	72 747
Affichage publicitaire	22 124	10 492
Droits d'amarrage	18 188	22 184
Réclamation d'assurances	–	4 223 941
	3 238 857	6 054 659

#### 4. Frais d'exploitation

	2022	2021
	\$	\$
Traitements et avantages sociaux	45 882 883	42 341 235
Contrats d'exploitation	40 164 069	37 366 004
Entretien et réparation – navires	33 916 035	36 285 416
Entretien et réparation – quais	9 092 903	8 670 858
Entretien et réparation – bâtiments	2 835 259	3 666 499
Carburant	16 651 543	11 179 591
Honoraires professionnels	4 233 942	4 684 590
Assurances	3 457 328	2 678 939
Taxes foncières et scolaires	1 554 510	1 821 432
Frais de port et frais de quai	1 049 730	2 097 296
Frais de déplacement	932 659	836 944
Formation du personnel	733 543	755 690
Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail	506 480	1 075 711
Coût des marchandises vendues	359 589	158 745
Maintenance des TI et télécommunications	319 956	403 704
Uniformes	213 842	491 088
Communications et marketing	3 324	161 523
Affrètement de navires	1 315	831 276
Autres	5 313 714	9 096 190
	167 222 624	164 602 731

#### 5. Frais d'administration

	2022	2021
	\$	\$
Traitements et avantages sociaux	12 738 114	11 689 192
Honoraires professionnels	1 574 474	1 986 075
Maintenance des TI et télécommunications	1 512 759	866 839
Communications et marketing	1 315 499	786 270
Frais reliés au bâtiment du siège social	359 508	279 871
Frais de déplacement	262 988	167 295
Papeterie et impression	132 985	120 903
Formation du personnel	124 394	118 977
Autres	416 801	743 990
	18 437 522	16 759 412

## 6. Trésorerie et équivalents de trésorerie

Compte bancaire à surintérêts, taux de base moins 1,90 %  
(2021 : taux de base moins 1,65 %)  
Encaisse, taux de base moins 2,25 % (2021 : taux de base moins 2,25 %)  
Dépôts à terme rachetables sans échéance, taux de base moins 1,65 %  
(2021 : taux de base moins 1,65 %)

2022	2021
\$	\$
67 386 579	46 235
7 682 957	52 597 362
5 594 436	5 549 877
80 663 972	58 193 474

## 7. Créances

Taxes à la consommation à recevoir  
Comptes clients et autres créances

2022	2021
\$	\$
2 165 620	3 542 942
934 178	2 138 906
3 099 798	5 681 848

## 8. 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.

Placement de la compensation pour les quais fédéraux, constitué de :

Encaisse  
Placement sur le marché obligataire  
(valeur au marché 2022 : 12 415 250 \$, 2021 : 13 363 475 \$)  
Moins : frais de garde

2022	2021
\$	\$
972	1 376
12 208 542	11 737 251
(467)	(149)
12 209 047	11 738 478

Les placements obligataires portent intérêt à des taux compris entre 0,63 % et 7,00 % (2021 : 1,23 % et 7,00 %). Les échéances s'échelonnent d'avril 2022 à octobre 2029 (2021 : octobre 2021 à octobre 2029).



## 9. 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 \$ (2021 : 10 000 000 \$) auprès d'une institution financière, et ce, jusqu'au 31 décembre 2022. Les montants prélevés portent intérêt à un taux annuel variable calculé quotidiennement et payable mensuellement. Aux 31 mars 2022 et 2021, les facilités de crédit étaient inutilisées.

## 10. Billets à payer

Quatre nouveaux emprunts se sont ajoutés du Fonds de financement portant intérêt à des taux entre 0,60 % et 0,90 % et échéant entre le 4 avril 2022 et le 26 mai 2022 (un emprunt en 2021 portant intérêt au taux de 0,33 % et échéant le 6 mai 2021).

## 11. Charges à payer et frais courus

	2022 \$	2021 \$
Fournisseurs et frais courus		
Autres	31 054 584	28 491 195
Apparentés	13 326 003	4 928 350
Provision pour vacances	2 740 585	2 442 831
Provision pour congés de maladie	351 189	350 106
Déductions à la source	640 898	480 195
	48 113 259	36 692 677



## 12. Dette à long terme

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

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 6,13 %, remboursable par des versements semestriels de 102 319 \$, échéant en juin 2028

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,48 %, remboursable par des versements semestriels de 254 875 \$, échu en décembre 2021

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,49 %, remboursable par des versements semestriels de 196 036 \$, échéant en octobre 2029

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,12 %, remboursable par des versements semestriels de 425 924 \$, échéant en septembre 2023

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,56 %, remboursable par des versements semestriels de 387 266 \$, échéant en septembre 2023

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,60 %, remboursable par des versements semestriels de 71 973 \$, échéant en septembre 2023

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,47 %, remboursable par des versements semestriels de 89 440 \$, échéant en mai 2024

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,40 %, remboursable par des versements semestriels de 490 139 \$, échéant en septembre 2025

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,73 %, remboursable par des versements semestriels de 4 203 370 \$, échéant en septembre 2025

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,33 %, remboursable par des versements semestriels de 1 113 238 \$, échéant en décembre 2048

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 1,45 %, remboursable par des versements semestriels de 163 886 \$, échu en juillet 2021

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,87 %, remboursable par des versements semestriels de 943 828 \$, échéant en décembre 2048

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,71 %, remboursable par des versements semestriels de 289 314 \$, échéant en septembre 2027

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,23 %, remboursable par des versements semestriels de 5 523 758 \$, échéant en novembre 2048

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,01 %, remboursable par des versements semestriels de 3 585 880 \$, échéant en mars 2049

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,54 %, remboursable par des versements semestriels de 261 660 \$, échéant en mars 2029

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,52 % remboursable par des versements semestriels de 465 607 \$, échéant en juin 2039

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 1,94 %, remboursable par des versements semestriels de 1 298 022 \$, échéant en juillet 2040

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 1,4 %, remboursable par des versements semestriels de 429 871 \$, échéant en juillet 2030

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,08 % remboursable par des versements semestriels de 319 642 \$, échéant en novembre 2040

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,15 % remboursable par des versements semestriels de 340 341 \$, échéant en novembre 2031

	2022 \$	2021 \$
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, taux effectif de 6,13 %, remboursable par des versements semestriels de 102 319 \$, échéant en juin 2028	1 081 079	1 213 760
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,48 %, remboursable par des versements semestriels de 254 875 \$, échu en décembre 2021	–	493 908
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,49 %, remboursable par des versements semestriels de 196 036 \$, échéant en octobre 2029	5 793 527	5 980 441
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,12 %, remboursable par des versements semestriels de 425 924 \$, échéant en septembre 2023	1 232 225	2 024 038
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,56 %, remboursable par des versements semestriels de 387 266 \$, échéant en septembre 2023	7 227 334	7 732 128
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,60 %, remboursable par des versements semestriels de 71 973 \$, échéant en septembre 2023	207 362	339 836
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,47 %, remboursable par des versements semestriels de 89 440 \$, échéant en mai 2024	423 091	582 846
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,40 %, remboursable par des versements semestriels de 490 139 \$, échéant en septembre 2025	11 194 261	11 894 294
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,73 %, remboursable par des versements semestriels de 4 203 370 \$, échéant en septembre 2025	146 554 479	150 888 229
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,33 %, remboursable par des versements semestriels de 1 113 238 \$, échéant en décembre 2048	39 539 965	40 444 145
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 1,45 %, remboursable par des versements semestriels de 163 886 \$, échu en juillet 2021	–	162 091
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,87 %, remboursable par des versements semestriels de 943 828 \$, échéant en décembre 2048	35 350 553	36 217 715
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,71 %, remboursable par des versements semestriels de 289 314 \$, échéant en septembre 2027	2 932 291	3 422 809
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,23 %, remboursable par des versements semestriels de 5 523 758 \$, échéant en novembre 2048	198 517 098	203 129 014
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,01 %, remboursable par des versements semestriels de 3 585 880 \$, échéant en mars 2049	132 234 624	135 413 249
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,54 %, remboursable par des versements semestriels de 261 660 \$, échéant en mars 2029	3 332 917	3 765 360
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,52 % remboursable par des versements semestriels de 465 607 \$, échéant en juin 2039	13 116 285	13 710 426
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 1,94 %, remboursable par des versements semestriels de 1 298 022 \$, échéant en juillet 2040	40 207 412	42 010 819
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 1,4 %, remboursable par des versements semestriels de 429 871 \$, échéant en juillet 2030	6 865 075	7 624 140
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,08 % remboursable par des versements semestriels de 319 642 \$, échéant en novembre 2040	995 011	10 423 000
Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,15 % remboursable par des versements semestriels de 340 341 \$, échéant en novembre 2031	5 823 532	–
	687 179 531	703 023 658

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

	Capital \$	Intérêts et frais \$
2023	22 153 464	18 921 913
2024	28 432 272	18 195 118
2025	21 728 595	17 487 016
2026	158 499 260	15 010 609
2027	17 110 332	12 628 819
2028 et suivantes	413 704 198	146 210 024
	661 628 121	228 453 499

### 13. Immobilisations corporelles

	Terrains \$	Quais* \$	Bâtiments* \$	Navires* \$	Ameublement et équipement* \$	Matériel roulant \$	Améliorations locatives \$	2022 \$
<b>Coût</b>								
Solde au début	3 125 179	186 394 782	70 121 140	738 702 826	12 327 427	1 352 921	2 736 429	1 014 760 704
Acquisitions	–	9 708 662	8 994 018	20 341 442	738 493	427 136	489 140	40 698 891
Dispositions	–	–	–	–	(745 585)	(16 650)	–	(762 235)
Solde à la fin	3 125 179	196 103 444	79 115 158	759 044 268	12 320 335	1 763 407	3 225 569	1 054 697 360
<b>Amortissement cumulé</b>								
Solde au début	–	73 299 274	32 732 053	239 854 056	9 610 760	780 121	1 469 348	357 745 612
Amortissement	–	5 568 608	3 643 982	30 211 168	702 050	235 561	468 312	40 829 681
Dispositions	–	–	–	–	(714 415)	(15 484)	–	(729 899)
Solde à la fin	–	78 867 882	36 376 035	270 065 224	9 598 395	1 000 198	1 937 660	397 845 394
<b>Valeur comptable nette</b>	3 125 179	117 235 562	42 739 123	488 979 044	2 721 940	763 209	1 287 909	656 851 966

\* Au 31 mars 2022, ces postes incluent un total de 41 500 691 \$ d'acquisitions sur lesquelles aucun amortissement n'a été comptabilisé. Ce montant se répartit ainsi : quais 11 235 869 \$, bâtiments 9 011 074 \$, navires 20 808 121 \$ et ameublement et équipement 445 627 \$.

Au 31 mars 2022, le poste « Charges à payer et frais courus » inclut un montant de 12 876 898 \$ lié à l'acquisition d'immobilisations corporelles.

Au 31 mars 2022, le total des acquisitions d'immobilisations corporelles inclut un montant de 51 848 \$ d'intérêts capitalisés, dont un montant de 29 237 \$ est présenté dans les charges à payer et frais courus.

	Terrains	Quais*	Bâtiments*	Navires*	Ameublement et équipement*	Matériel roulant	Améliorations locatives	2021
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>Coût</b>								
Solde au début	3 125 179	183 338 570	69 630 922	730 714 208	14 024 474	942 391	2 178 090	1 003 953 834
Acquisitions	–	3 056 212	640 485	7 988 618	612 342	410 530	558 339	13 266 526
Dispositions	–	–	(150 267)	–	(2 309 389)	–	–	(2 459 656)
Solde à la fin	3 125 179	186 394 782	70 121 140	738 702 826	12 327 427	1 352 921	2 736 429	1 014 760 704
<b>Amortissement cumulé</b>								
Solde au début	–	67 794 492	29 089 110	208 436 152	11 048 026	622 606	1 281 177	318 271 563
Amortissement	–	5 504 782	3 779 578	31 417 904	811 370	157 515	188 171	41 859 320
Dispositions	–	–	(136 635)	–	(2 248 636)	–	–	(2 385 271)
Solde à la fin	–	73 299 274	32 732 053	239 854 056	9 610 760	780 121	1 469 348	357 745 612
<b>Valeur comptable nette</b>								
	3 125 179	113 095 508	37 389 087	498 848 770	2 716 667	572 800	1 267 081	657 015 092

\* Au 31 mars 2021, ces postes incluent un total de 7 877 004 \$ d'acquisitions sur lesquelles aucun amortissement n'a été comptabilisé. Ce montant se répartit ainsi : quais 1 919 505 \$, bâtiments 17 055 \$, navires 5 713 884 \$ et ameublement et équipement 226 560 \$.

Au 31 mars 2021, le poste « Charges à payer et frais courus » inclut un montant de 899 805 \$ lié à l'acquisition d'immobilisations corporelles.

Au 31 mars 2021, le total des acquisitions d'immobilisations corporelles inclut un montant de 61 461 \$ d'intérêts capitalisés, dont aucun montant n'est présenté dans les charges à payer et frais courus.

## 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 (RRAS). Ces régimes interemployeurs sont à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2022, le taux de cotisation pour le RREGOP est passé de 10,33 % à 10,04 % de la masse salariale admissible et le taux pour le RRPE et le RRAS, qui fait partie du RRPE, est demeuré à 12,29 % de la masse salariale admissible.

Les cotisations versées par l'employeur sont équivalentes aux cotisations des employés, à l'exception d'un montant de compensation prévu dans la loi du RRPE. Pour les années civiles 2021 et 2022, le montant de compensation à verser par l'employeur (part des participants et part de l'employeur) qui sera déterminé par Retraite Québec sera basé sur la perte assumée par la caisse des participants du RRPE en raison du transfert de participants en provenance du RREGOP.

Ainsi, la Société a estimé un montant de compensation de 6 % de la masse salariale admissible pour l'année civile 2022 (2021 : 6%).

Les cotisations de la Société, incluant le montant de compensation à verser au RRPE et au RRAS, imputées aux résultats de l'exercice s'élevaient à 2 785 347 \$ (2021 : 2 702 657 \$). Les obligations de la Société envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

## 15. Capital-actions

Autorisé :

100 000 actions d'une valeur nominale de 100 \$ chacune.

Émis et payé :

15 000 actions

2022	2021
\$	\$
1 500 000	1 500 000

## 16. Obligations contractuelles

La Société détient 31 baux de location qui ont été signés entre 2004 et 2022. 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 916 034 \$ (2021 : 628 632 \$) lié aux options de renouvellement.

La Société compte quatorze ententes de service et d'approvisionnement. Ces dernières permettent 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 48 213 573 \$ (2021 : 43 188 649 \$) lié aux options de renouvellement.

Pour l'exercice clos le 31 mars 2022, la charge de loyer s'élève à 1 551 012 \$ (2021 : 1 310 890 \$) et le montant versé aux transporteurs atteint 40 164 069 \$ (2021 : 37 366 004 \$). De plus, la Société s'est engagée envers huit entreprises, principalement pour des travaux sur les infrastructures, construction de navires et pour la surveillance des travaux, pour un montant totalisant 35 850 352 \$ (2021 : 42 103 569 \$).

Au 31 mars 2022, les obligations contractuelles de la Société s'établissent comme suit :

	Baux	Ententes de service*
	\$	\$
2023	1 427 863	53 175 517
2024	419 506	27 222 605
2025	276 893	4 568 203
2026	9 718	5 171 455
2027	9 760	–
Exercices subséquents	39 473	–
	2 183 213	90 137 780

Au 31 mars 2021, les obligations contractuelles de la Société totalisaient 2 208 445 \$ pour les baux et 98 802 304 \$ 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.

## 17. Opérations entre apparentés

En plus des opérations entre apparentés déjà exposées dans les états financiers et comptabilisées à la valeur d'échange, la Société est apparentée à toutes les entités contrôlées par le gouvernement du Québec ou soumises à son contrôle conjoint. Elle est également apparentée à ses principaux dirigeants, leurs proches parents, ainsi qu'avec les entités pour lesquelles une ou plusieurs de ces personnes ont le pouvoir d'orienter les décisions financières et administratives de ces entités. Les principaux dirigeants sont composés des membres du conseil d'administration et du comité de direction ainsi que du président directeur-général de la Société.

La Société n'a conclu aucune opération importante avec des apparentés à une valeur différente de celle qui aurait été établie si les parties n'avaient pas été apparentées.

## 18. 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 2022.

### 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 2022 est la suivante :

	2022 \$	2021 \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	80 663 972	58 193 474
Comptes clients et autres créances	934 178	2 138 906
Placement de la compensation provenant du transfert des quais fédéraux	12 209 047	11 738 478
	93 807 197	72 070 858

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. Aux 31 mars 2022 et 2021, ces actifs financiers sont investis dans des dépôts à terme et le compte bancaire à surintérêts. 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 142 513 \$ (2021 : 193 748 \$) à la date de clôture. L'échéance des comptes clients est détaillée dans le tableau suivant :

	2022 \$	2021 \$
0 à 30 jours	791 665	1 945 158
31 à 60 jours	50 492	55 527
61 à 90 jours	21 671	12 821
Plus de 90 jours	70 350	125 400
	934 178	2 138 906

Au 31 mars 2022, la Société avait pour 16 938 \$ (2021 : 15 700 \$) de comptes clients dépréciés et échus. Au cours de l'exercice, la société a radié 869 \$ de comptes clients provisionnés (2021 : 8 991 \$) et en a récupéré 116 \$ (2021 : 148 \$).

### 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 :

	2022 \$	2021 \$
Charges à payer et frais courus, excluant les déductions à la source :		
Moins de 90 jours	38 978 313	31 296 912
De 90 à 365 jours	8 494 048	4 915 570
	47 472 361	36 212 482

Le détail des échéances pour les billets à payer se trouve à la note 10 et celui pour la dette à long terme à la note 12.

## 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 exposée au risque de taux d'intérêt et à l'autre risque de prix.

## 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 le compte bancaire à surintérêts, qui rapportent de l'intérêt à taux variable et à taux fixe.

L'objectif de la Société est de gérer l'exposition de sa trésorerie et équivalents de trésorerie 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 dépôts à terme. La Société considère que le risque est négligeable puisque le taux d'intérêt est fixe pour la durée du placement et qu'ils sont détenus jusqu'à leur échéance.

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 2,7 années (2021 : 2,5 années). 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 et sont détenus jusqu'à leur échéance. 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 et les remboursements sont prévus selon un échéancier, 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 certaines de ses dettes à long terme.

### *Autre risque de prix*

Dans le cours normal de son exploitation, la Société réalise des achats de carburant et est donc exposée aux fluctuations de prix. La Société a recours à des instruments financiers dérivés pour gérer les risques. Afin de se prémunir des variations de prix, la Société a négocié des opérations d'échange sur commodité (contrats de swaps) avec une institution financière. Dans le cadre de ces ententes, la Société a convenu d'échanger des liquidités avec l'institution financière en fonction de la variation d'un indice déterminé. Pour la durée restante de ces ententes, la couverture s'applique sur un total de 2,94 millions de litres de carburant et s'échelonne d'avril 2022 à mars 2023.

## 19. Éventualités

Au cours de l'exercice, la Société a reçu une réclamation découlant des conséquences liées au contexte de la pandémie et de la pénurie de la main-d'œuvre. Aucun montant lié à cette réclamation n'a été comptabilisé dans les états financiers au 31 mars 2022 et la Société n'est pas en mesure d'en évaluer l'issue ni les impacts financiers pouvant en résulter, le cas échéant.

## 20. Chiffres comparatifs

Certains chiffres de 2021 ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée en 2022.

ANNEXE 2

**CODE D'ÉTHIQUE  
ET DE DÉONTOLOGIE  
DES ADMINISTRATEURS  
ET DES DIRIGEANTS DE LA  
SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS  
DU QUÉBEC**

## SECTION 1 : Objet et champ d'application

- 1.1 Le présent code a pour objet de préserver et de renforcer le lien de confiance des citoyens dans l'intégrité et l'impartialité de l'administration de la Société des traversiers du Québec (STQ), de favoriser la transparence au sein de celle-ci et de responsabiliser ses administrateurs et ses dirigeants.
- 1.2 Le code s'applique aux administrateurs et aux dirigeants de la STQ.  
À moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par « dirigeant » le président-directeur général, qui est le principal dirigeant de la STQ, et toute personne qui assume, sous l'autorité immédiate de celui-ci, des responsabilités à temps plein à titre de vice-président ou de directeur de la STQ.
- 1.3 Le code complète les dispositions du Règlement sur l'éthique et la déontologie des administrateurs publics (RLRQ, c. M-30, r. 1) qui sont applicables aux administrateurs de la STQ et ajoute à ces normes des paramètres additionnels, conformément aux articles 34 à 36 de ce règlement.

## SECTION 2 : Mission et valeurs de la STQ

- 2.1 Dans le cadre des objets établis par sa loi constitutive, la mission de la STQ est la suivante : Présents là où la route s'arrête, nous relierons les communautés en assurant la mobilité maritime du Québec, grâce au savoir-faire de nos employés.
- 2.2 Les valeurs véhiculées par la STQ sont :
- La rigueur
  - L'excellence
  - La passion
- Ces valeurs sont partagées par l'ensemble de son personnel et déterminent les comportements nécessaires pour réaliser la mission et la vision de l'organisation.

## SECTION 3 : Principes d'éthique et règles générales de déontologie

### 3.1 Principes d'éthique et règles générales de déontologie applicables aux administrateurs et aux dirigeants

- 3.1.1 Les administrateurs et les dirigeants de la STQ sont nommés pour contribuer, dans le cadre de leur mandat, à la réalisation de la mission de la STQ et à la bonne administration de ses biens, et ce, dans le respect de ses valeurs.  
Leur contribution doit être faite dans le respect du droit, avec honnêteté, loyauté, prudence, diligence, efficacité, assiduité et équité.
- 3.1.2 L'administrateur est tenu, dans l'exercice de ses fonctions, de respecter les principes d'éthique et les règles de déontologie prévus par la loi, le Règlement sur l'éthique et la déontologie des administrateurs publics, reproduit à l'annexe A, et le présent code.  
Le dirigeant est tenu de respecter les principes d'éthique et les règles de déontologie prévus par la loi et le présent code, de même que les principes et les règles établis dans le Code d'éthique et de déontologie des employés de la STQ.  
En cas de divergence entre les principes et les règles applicables, les principes et les règles les plus exigeants s'appliquent.  
L'administrateur ou le dirigeant qui, à la demande de la STQ, exerce des fonctions d'administrateur dans un autre organisme ou entreprise, ou en est membre, est alors tenu aux mêmes obligations.
- 3.1.3 L'administrateur ou le dirigeant est tenu à la discrétion sur ce dont il a connaissance dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions et est tenu, à tout moment, de respecter le caractère confidentiel de l'information ainsi reçue.
- 3.1.4 L'administrateur ou le dirigeant doit, dans l'exercice de ses fonctions, prendre ses décisions indépendamment de toute considération locale, régionale, politique ou partisane.
- 3.1.5 L'administrateur ou le dirigeant doit faire preuve de réserve dans la manifestation de ses opinions politiques.
- 3.1.6 L'administrateur ou le dirigeant ne doit pas confondre les biens de la STQ avec les siens et ne peut les utiliser à son profit ou au profit de tiers. Il doit en outre organiser ses affaires personnelles de telle sorte qu'elles ne puissent pas nuire à l'exercice de ses fonctions.
- 3.1.7 L'administrateur ou le dirigeant ne peut utiliser à son profit ou au profit de tiers l'information obtenue dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.
- 3.1.8 L'administrateur à temps plein ou le dirigeant doit exercer ses fonctions de façon exclusive, sauf si l'autorité qui l'a nommé le nomme aussi à d'autres fonctions. Un administrateur à temps plein peut toutefois, avec l'autorisation du président du conseil d'administration, exercer des activités didactiques pour lesquelles il peut être rémunéré et des activités non rémunérées dans des organismes sans but lucratif. Un dirigeant peut, avec le consentement du président-directeur général, exercer de telles activités.

### SECTION 3 : Principes d'éthique et règles générales de déontologie (suite)

- 3.1.9 L'administrateur ou le dirigeant ne peut accepter aucun cadeau, marque d'hospitalité ou autre avantage que ceux d'usage et d'une valeur modeste. Tout autre cadeau, marque d'hospitalité ou avantage reçu doit être retourné au donateur ou remis à la STQ, qui en disposera selon l'usage.
- 3.1.10 L'administrateur ou le dirigeant ne peut, directement ou indirectement, accorder, solliciter ou accepter une faveur ou un avantage indu pour lui-même ou pour un tiers.
- 3.1.11 L'administrateur ou le dirigeant doit agir avec respect dans ses relations avec les autres membres du conseil d'administration ou du comité de direction, le personnel de la STQ, la clientèle de celle-ci ou toute autre personne avec qui il entre en relation.

#### 3.2 Exercice de la fonction d'administrateur

- 3.2.1 L'administrateur se rend disponible pour remplir ses fonctions, s'assure de bien connaître l'évolution des affaires de la STQ et des dossiers portés à son attention, prend une part active aux délibérations et évite de s'abstenir d'exercer son droit de vote, sauf pour un motif sérieux.
- L'administrateur s'assure que les procès-verbaux reflètent adéquatement les décisions prises et les discussions entourant chacune d'elles.
- 3.2.2 L'administrateur met à profit ses connaissances, ses aptitudes et son expérience de manière à assurer la saine gestion des affaires de la STQ.
- Sauf pour un renseignement ou un fait pour lequel il est tenu à la confidentialité, l'administrateur révèle tout renseignement ou fait aux autres administrateurs lorsqu'il sait que la communication de ce renseignement ou de ce fait pourrait avoir une influence significative sur une décision à prendre ou une action à poser.
- 3.2.3 Avant de participer à une décision par vote ou autrement, l'administrateur s'assure que celle-ci respectera l'ensemble des règles et politiques applicables à la STQ, à moins que la décision n'ait pour but de les modifier.
- 3.2.4 L'administrateur doit s'assurer que la reddition de comptes touchant les affaires de la STQ et l'information y afférente respectent les règles applicables en cette matière et soient présentées d'une façon claire et transparente.

### SECTION 4 : Conflits d'intérêts

- 4.1 L'administrateur ou le dirigeant doit éviter de se placer dans une situation de conflit entre son intérêt personnel et les obligations de ses fonctions.
- Il doit dénoncer à la STQ tout intérêt direct ou indirect qu'il a dans un organisme, une entreprise ou une association susceptible de le placer dans une situation de conflit d'intérêts, ainsi que les droits qu'il peut faire valoir contre la STQ, en indiquant, le cas échéant, leur nature et leur valeur.
- 4.2 Une fois par année, chaque administrateur doit remettre au président du conseil d'administration une déclaration écrite dénonçant, au mieux de ses connaissances, tout intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association susceptible de mettre en conflit son intérêt personnel et celui de la STQ, notamment un droit qu'il peut faire valoir contre cette dernière, ou une déclaration écrite attestant qu'il n'a pas de tels intérêts.
- Un administrateur doit en outre, en cas de changement dans sa situation à cet égard, modifier sans délai sa déclaration.
- 4.3 Une fois par année, chaque dirigeant doit remettre au président-directeur général une déclaration écrite dénonçant, au meilleur de sa connaissance, tout intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association susceptible de mettre en conflit son intérêt personnel et celui de la STQ, notamment un droit qu'il peut faire valoir contre cette dernière, ou une déclaration écrite attestant qu'il n'a pas de tels intérêts.
- Un dirigeant doit en outre, en cas de changement dans sa situation à cet égard, modifier sans délai sa déclaration.
- 4.4 Le président du conseil d'administration, le président-directeur général ou un autre dirigeant ne peut avoir un intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association mettant en conflit son intérêt personnel et celui de la STQ. Si un tel intérêt lui échoit, notamment par succession ou donation, il doit y renoncer ou en disposer avec diligence.
- Tout autre administrateur qui a un intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association qui met en conflit son intérêt personnel et celui de la STQ doit dénoncer par écrit cet intérêt au président du conseil d'administration et, le cas échéant, s'abstenir de participer à toute délibération et à toute décision portant sur l'organisme, l'entreprise ou l'association dans lequel il a cet intérêt. Il doit en outre se retirer de la séance pour la durée des délibérations et du vote relatifs à cette question.
- Le présent article n'a toutefois pas pour effet d'empêcher un dirigeant de se prononcer sur des mesures d'application générale relatives aux conditions de travail au sein de la STQ par lesquelles il serait aussi visé.
- 4.5 L'administrateur autre que le président-directeur général de la STQ ne peut agir comme porte-parole de celle-ci, sauf avec l'autorisation expresse du conseil ou du président-directeur général.

#### SECTION 4 : Conflits d'intérêts (suite)

- 4.6 L'administrateur évite de prendre position publiquement à l'encontre des décisions de la STQ ou, par des propos immodérés, de porter atteinte à la réputation de la STQ, de ses administrateurs, de ses dirigeants ou des autres personnes qui y œuvrent.

#### SECTION 5 : Rémunération

- 5.1 L'administrateur rémunéré ou le dirigeant qui, à la demande de la STQ, exerce des fonctions d'administrateur dans un autre organisme ou entreprise, ou en est membre, et reçoit une rémunération quelconque ou des jetons de présence doit les remettre à la STQ.
- 5.2 L'administrateur qui bénéficie d'un laissez-passer délivré par la STQ ne doit l'utiliser qu'à des fins personnelles ou dans le cadre de ses fonctions pour la STQ, et ce, dans le respect des politiques ou directives émises par la STQ au regard de ces titres de transport.

#### SECTION 6 : Activités politiques

- 6.1 Le président du conseil d'administration ou le président-directeur général qui a l'intention de présenter sa candidature à une charge publique élective doit se démettre de ses fonctions et en informer le secrétaire général du Conseil exécutif. Tout autre administrateur doit suspendre ses fonctions relatives au conseil d'administration ou à l'un de ses comités et en informer le président du conseil d'administration.
- 6.2 L'administrateur à temps plein ou le dirigeant qui veut se porter candidat à la charge de député à l'Assemblée nationale, de député à la Chambre des communes du Canada ou à une autre charge publique élective dont l'exercice sera probablement à temps plein doit demander et a droit à un congé non rémunéré à compter du jour où il annonce sa candidature.
- 6.3 L'administrateur à temps plein ou le dirigeant qui veut se porter candidat à une charge publique élective dont l'exercice sera probablement à temps partiel, mais dont la candidature sera susceptible de l'amener à enfreindre son devoir de réserve, doit demander et a droit à un congé non rémunéré à compter du jour où il annonce sa candidature.
- 6.4 L'administrateur à temps plein ou le dirigeant qui obtient un congé sans rémunération conformément à l'article 6.2 ou à l'article 6.3 a le droit de reprendre ses fonctions au plus tard le trentième jour qui suit la date de clôture des mises en candidature, s'il n'est pas candidat, ou, s'il est candidat, au plus tard le trentième jour qui suit la date à laquelle une autre personne est proclamée élue.
- 6.5 L'administrateur à temps plein ou le dirigeant dont le mandat est à durée déterminée, qui est élu à une charge publique à temps plein et qui accepte son élection, doit se démettre immédiatement de ses fonctions d'administrateur ou de dirigeant. Il doit faire de même dans le cas d'une charge publique à temps partiel, si celle-ci est susceptible de l'amener à enfreindre son devoir de réserve.
- 6.6 L'administrateur à temps partiel qui est élu à une charge publique à temps plein susceptible de l'amener à enfreindre son devoir de réserve et qui accepte son élection doit se démettre immédiatement de ses fonctions d'administrateur.
- 6.7 L'administrateur à temps plein dont le mandat est à durée indéterminée ou le dirigeant qui est élu à une charge publique a droit à un congé non rémunéré pour la durée de son premier mandat électif.

#### SECTION 7 : Cessation de fonctions

- 7.1 L'administrateur ou le dirigeant qui a cessé d'exercer ses fonctions doit se comporter de façon à ne pas tirer d'avantages indus de ses fonctions antérieures au sein de la STQ.
- 7.2 L'administrateur ou le dirigeant qui a cessé d'exercer ses fonctions ne doit pas divulguer une information confidentielle qu'il a obtenue ou donner à quiconque des conseils fondés sur de l'information non disponible au public concernant la STQ ou un autre organisme ou entreprise avec lequel il avait des rapports directs importants au cours de l'année qui a précédé la fin de son mandat.
- Il lui est interdit, dans l'année qui suit la fin de ses fonctions, d'agir au nom ou pour le compte d'autrui relativement à une procédure, à une négociation ou à une autre opération à laquelle la STQ est partie et sur laquelle il détient de l'information non disponible au public.
- Les administrateurs ou les dirigeants de la STQ ne peuvent traiter, dans les circonstances qui sont prévues à l'alinéa précédent, avec l'administrateur ou le dirigeant qui y est visé dans l'année où celui-ci a quitté ses fonctions.



## SECTION 8 : Adhésion au code

- 8.1 Dans les soixante jours de l'adoption du présent code par le conseil d'administration, chaque administrateur ou dirigeant doit transmettre au secrétaire de la STQ l'attestation contenue à l'annexe B.

Chaque nouvel administrateur ou dirigeant doit faire de même dans les soixante jours de sa nomination. Il doit prendre connaissance du présent code d'éthique et de déontologie et s'y conformer.

## SECTION 9 : Application du code et processus disciplinaire

- 9.1 Le président du conseil d'administration de la STQ doit s'assurer du respect du présent code.
- 9.2 Pour l'application du présent code, l'autorité compétente pour agir est le secrétaire général associé responsable des emplois supérieurs au ministère du Conseil exécutif lorsque c'est le président du conseil d'administration, le président-directeur général ou tout autre administrateur nommé par le gouvernement qui est en cause.
- Le président-directeur général est l'autorité compétente pour agir à l'égard de tout autre dirigeant.
- Le comité de gouvernance et d'éthique conseille le président du conseil d'administration et le conseil d'administration en matière d'éthique et de déontologie.
- 9.3 L'administrateur ou le dirigeant doit collaborer avec le président du conseil d'administration et le comité de gouvernance et d'éthique lorsqu'il est prié de le faire.
- 9.4 En cas de manquement aux principes d'éthique ou aux règles de déontologie prévus au présent code, l'administrateur sera soumis au processus disciplinaire établi au chapitre VI du Règlement sur l'éthique et la déontologie des administrateurs publics.

## SECTION 10 : Dispositions finales

- 10.1 Le présent code remplace le Code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration de la Société des traversiers du Québec, adopté le 11 décembre 1998.
- 10.2 Le présent code entre en vigueur à la date de son adoption par le conseil d'administration de la STQ.

**ANNEXE A :** Règlement sur l'éthique et la déontologie des administrateurs publics (RLRQ, c. M-30, r. 1), <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cr/M-30,%20r.%201/>

**ANNEXE B :** Formulaire pour signature « Attestation de connaissance » du Code d'éthique et de déontologie des administrateurs et des dirigeants de la Société des traversiers du Québec, disponible sur demande auprès de la STQ





