



Rapport annuel de gestion
2024 | 2025

Société des traversiers du Québec

250, rue Saint-Paul
Québec (Québec) G1K 9K9
Téléphone : 1 877 787-7483 (sans frais)
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.

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

Crédit photo couverture
David Montanari

Crédits photos document
Société des traversiers du Québec

Graphisme

Julie Bujold Designer graphique

Révision linguistique et correction d'épreuves

Bla bla rédaction

Impression

L'avant-match, courtier en imprimerie

ISSN 1706-8924 (imprimé)
ISSN 2368-3708 (PDF)
ISBN 978-2-555-01518-0 (imprimé)
ISBN 978-2-555-01519-7 (PDF)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2025
© Gouvernement du Québec

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU MINISTRE.....	5
MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE-DIRECTRICE GÉNÉRALE	7
DÉCLARATION ATTESTANT LA FIABILITÉ DES DONNÉES	8
RAPPORT DE VALIDATION	9
1. L'ORGANISATION.....	10
1.1 L'organisation en bref	10
1.2 Faits saillants	20
1.3 Revue statistique	22
2. LES RÉSULTATS.....	26
2.1 Plan stratégique.....	26
2.2 Déclaration de services aux citoyens.....	35
3. LES RESSOURCES UTILISÉES	37
3.1 Utilisation des ressources humaines.....	37
3.2 Utilisation des ressources financières.....	39
3.3 Utilisation des ressources informationnelles	43
4. ANNEXES – AUTRES EXIGENCES	45
4.1 Gestion des effectifs.....	45
4.2 Développement durable.....	46
4.3 Occupation et vitalité des territoires.....	49
4.4 Divulgarion d'actes répréhensibles à l'égard d'organismes publics.....	51
4.5 Code d'éthique et de déontologie des administratrices et administrateurs publics	52
4.6 Gouvernance des sociétés d'État.....	52
4.7 Accès aux documents et protection des renseignements personnels	60
4.8 Application de la Politique linguistique de l'État et de la Directive relative à l'utilisation d'une autre langue que la langue officielle dans l'Administration.....	61
4.9 Politique de financement des services publics.....	62
ANNEXE 1 – ÉTATS FINANCIERS DE L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2025	65
ANNEXE 2 - CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES ADMINISTRATEURS ET DES DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC	89



MESSAGE DU MINISTRE

MADAME NATHALIE ROY

Présidente de l'Assemblée nationale du Québec
Hôtel du Parlement
1045, rue des Parlementaires, 1^{er} étage, bureau 1.27
Québec (Québec) G1A 1A3

Madame la Présidente,

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^{er} avril 2024 au 31 mars 2025.

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 cinquième 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 : 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.

Dans ses actions quotidiennes, la STQ s'assure de positionner l'organisation comme un moteur de développement économique et social pour les communautés locales qu'elle dessert. Elle se dote ainsi de plans d'action orientés vers l'avenir, afin de garantir la sécurité et la durabilité de ses infrastructures dans un contexte marqué par le vieillissement de ses actifs.

Bien qu'une planification rigoureuse du renouvellement des actifs soit primordiale, les changements démographiques, les nouvelles attentes de la clientèle, l'évolution de la réglementation et les effets des changements climatiques sont autant de facteurs qui influenceront les besoins.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

Document original signé

Bernard Drainville

Ministre responsable de la Stratégie maritime

Québec, le 23 septembre 2025





MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE- DIRECTRICE GÉNÉRALE

MONSIEUR BERNARD DRAINVILLE

Ministre responsable de la Stratégie maritime
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est
30^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

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 2024-2025.

Ce rapport dresse le bilan des résultats obtenus au terme de la cinquième année du Plan stratégique 2020-2025. Tout au long de l'année, chaque décision a visé à transformer nos actions prioritaires en réalisations concrètes, en gardant notre clientèle au cœur de nos préoccupations. Grâce à une équipe mobilisée et engagée à travers tout le Québec, l'année 2024 a été notamment marquée par la mise en service d'un nouvel aéroglisseur pour les communautés de Pakuashipi et de Saint-Augustin.

Au cours de cette période, nous avons aussi entrepris une démarche consultative auprès de nos employés, de nos gestionnaires ainsi que de nos partenaires afin d'élaborer notre prochain plan stratégique 2025-2030. Nos orientations découleront de nos enjeux et nos opportunités, elles graviteront notamment autour des thèmes de l'expérience client, de la livraison de notre mission et de nos employés. Nous avons donc réalisé plusieurs diagnostics de toutes les composantes de cette expérience. En clarifiant notamment les rôles et les responsabilités de chacun, nous rendons notre travail plus efficace et notre service mieux adapté aux attentes de notre clientèle.

Au nom des membres du conseil d'administration et en mon nom propre, je tiens à remercier l'ensemble du personnel de la STQ pour son dévouement à bâtir l'avenir. Je souhaite également témoigner ma plus sincère reconnaissance à notre clientèle pour sa fidélité et sa confiance.

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

Document original signé

Greta Bédard

Présidente-directrice générale

Québec, le 23 septembre 2025



DÉCLARATION ATTESTANT LA FIABILITÉ DES DONNÉES

Je déclare que les données contenues dans le Rapport annuel de gestion 2024-2025 de la Société des traversiers du Québec ainsi que les contrôles afférents à ces données sont fiables et qu'ils correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2025.

Document original signé

Greta Bédard

Présidente-directrice générale

Québec, le 23 septembre 2025

RAPPORT DE VALIDATION

MADAME GRETA BÉDARD

Présidente-directrice générale
Société des traversiers du Québec
250, rue Saint-Paul
Québec (Québec) G1K 9K9

Madame la Présidente-directrice générale,

Nous avons procédé à l'examen de l'information, des résultats et des indicateurs présentés dans le Rapport annuel de gestion 2024-2025 de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 2025.

La responsabilité de l'exactitude, de l'exhaustivité, de la fiabilité et de la divulgation des informations contenues dans le Rapport annuel de gestion 2024-2025 incombe à la direction de la Société des traversiers du Québec. Notre responsabilité consiste à évaluer le caractère plausible et la cohérence de l'information, en nous basant sur le travail réalisé au cours de notre examen.

Cet examen a été réalisé conformément aux Normes internationales d'audit interne de l'Institut des auditeurs internes.

Ainsi, les travaux ont consisté essentiellement 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 pour l'examen. Par conséquent, notre conclusion ne constitue pas une opinion d'audit sur l'information contenue dans le Rapport annuel de gestion.

Au terme de notre examen, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que l'information contenue dans le Rapport annuel de gestion 2024-2025 n'est pas, à tous égards importants, plausible et cohérente.

Document original signé

Sylvain Dion, MBA, CIA
Directeur de l'audit interne

Québec, le 23 septembre 2025



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

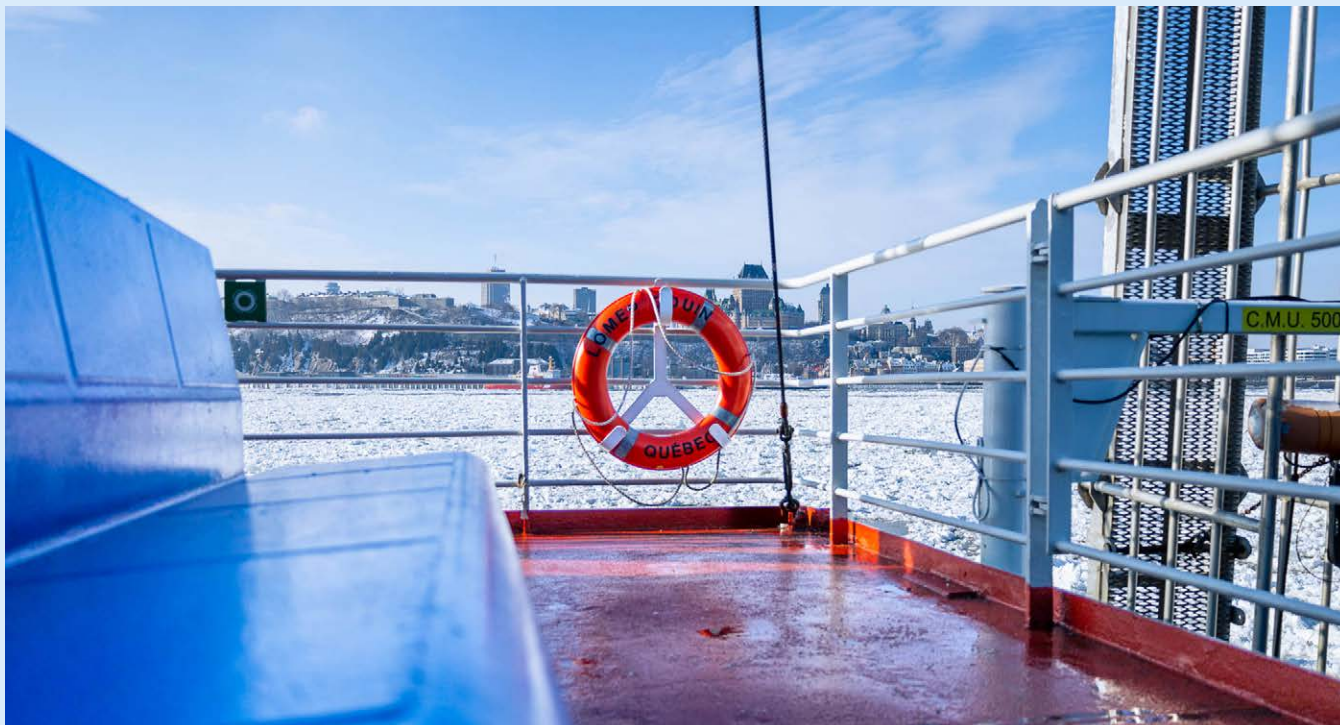
La rigueur prévaut dans l'accomplissement de la mission de la STQ. Celle-ci réalise ses activités et offre ses services de façon professionnelle, avec minutie, exactitude et un souci d'objectivité. De plus, elle utilise des méthodes éprouvées et des normes de qualité élevées dans tous ses projets, de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

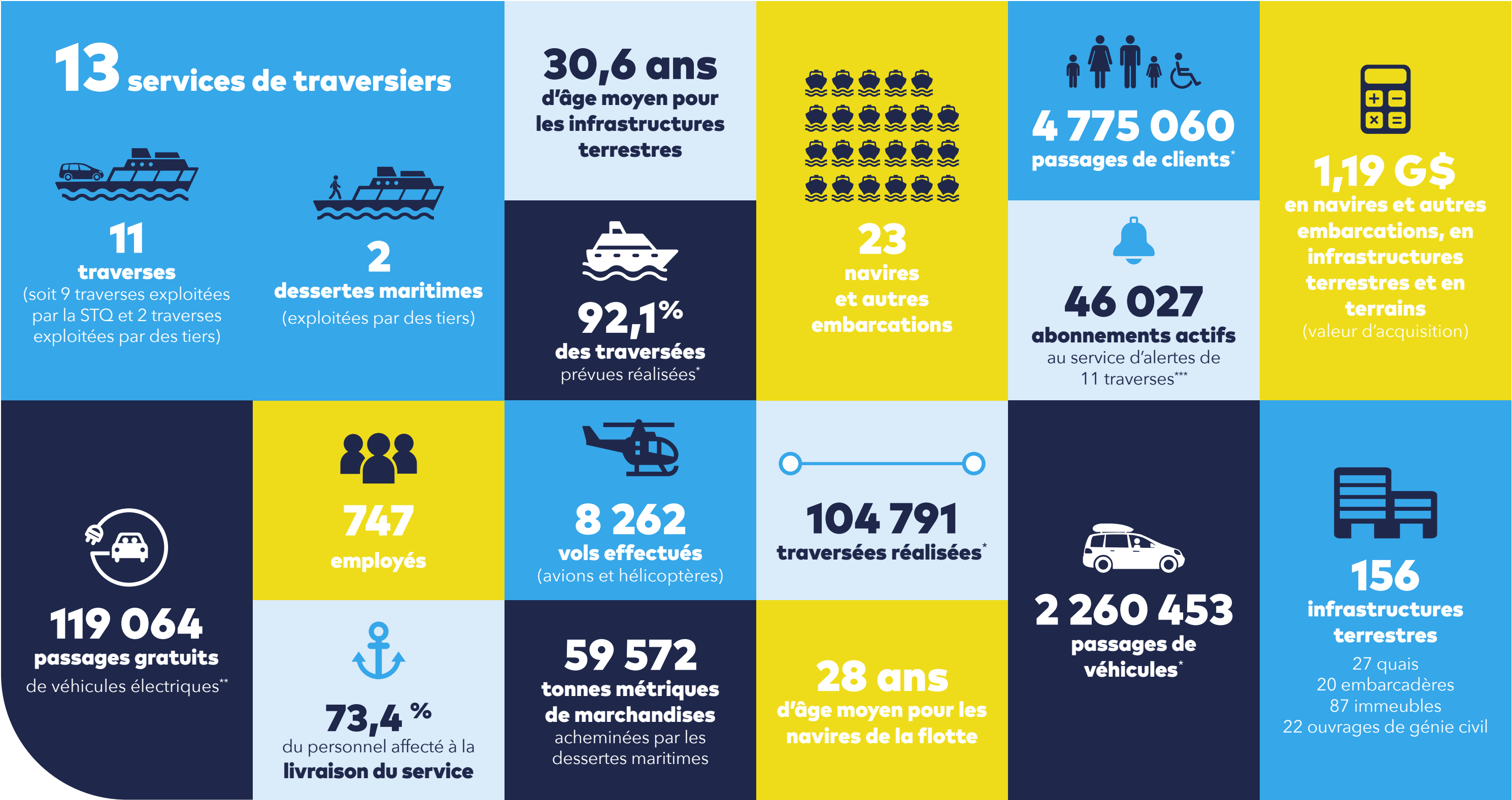
Avec la traverse Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine, la STQ offre un « prolongement de la route », en plus d'être devenue, au fil du temps, un maillon important de l'activité touristique du secteur.

Clientèle

Pour l'année 2024-2025, la STQ a effectué presque 4,8 millions de passages de clients. Les utilisateurs des services de traversiers sont des automobilistes, des camionneurs, des motocyclistes, des motoneigistes, des cyclistes et des piétons. Ce sont également des insulaires, des travailleurs, des utilisateurs commerciaux, des étudiants, des touristes et des villégiateurs.

LA STQ EN CHIFFRES

Au 31 mars 2025



* Pour les services exploités exclusivement par la STQ.
** Pour les traverses tarifées du réseau de la STQ.
*** Neuf traverses exploitées par la STQ, plus celles de l'Île d'Entrée et de la desserte de la Basse-Côte-Nord.

RÉSEAU DE LA STQ



FLOTTE*

Au 31 mars 2025



NM Catherine-Legardeur

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



NM Didace-Guèvremont

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 ».



NM Mécatina II

Traverse ou affectation :
Harrington Harbour-
Chevery



VCA Boréal

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



NM Archipel

Traverse ou affectation :
Navire de relève

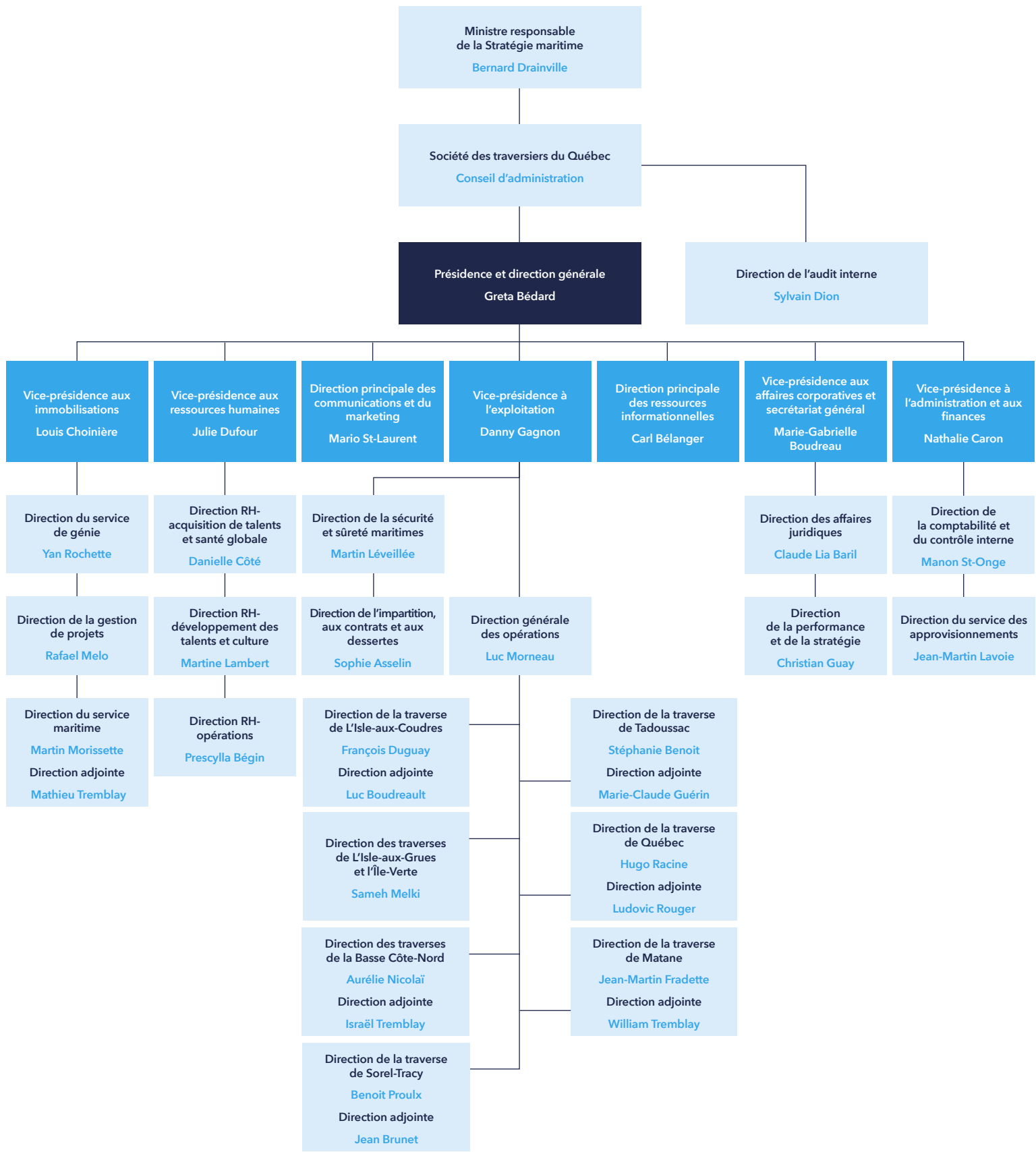


VCA L'Esprit-de-Pakuashipi

Traverse ou affectation :
Rivière Saint-Augustin –
Embarcation de relève

ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Au 31 mars 2025



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 dix 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 l'Île-Verte*
- Traverse Harrington Harbour-Chevery
- Traverse 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 Rivière Saint-Augustin

2013

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

2014

Exploitation de la traverse Harrington Harbour-Chevery

2017

Exploitation du service de transport de marchandises à la traverse 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^e anniversaire de création de la STQ

2022

Début 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

2023

Lancement du projet d'acquisition de trois traversiers électriques pour la traverse Sorel-Tracy-Saint-Ignace-de-Loyola et la traverse L'Isle-aux-Coudres-Saint-Joseph-de-la-Rive

2024

Mise en service du nouvel aéroglisseur, le VCA *Boréal*, à la traverse Rivière Saint-Augustin

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



1.2 Faits saillants

Mise en service du VCA Boréal

En 2024-2025, la STQ a franchi une nouvelle étape pour assurer la fiabilité et la prévisibilité autant dans le service quotidien que dans le plan de relève à la traversée de la rivière Saint-Augustin avec la mise en service du VCA *Boréal*. Construit par Griffon Hoverwork ltée en Angleterre et assemblé localement au Québec, cet aéroglisseur illustre parfaitement la synergie entre innovation, collaboration et engagement territorial.

Malgré des défis logistiques, réglementaires et de formation, la mobilisation des équipes a permis la réalisation de ce projet structurant. Le 5 octobre 2024, le VCA *Boréal* a effectué sa première traversée officielle, en présence de Jacques Mark, vice-chef innu, ce qui a marqué un moment fort pour la STQ et les communautés locales.

Investissements majeurs au port de Gros-Cacouna

Le 19 décembre 2024, la STQ a annoncé un investissement structurant de 170,5 M\$, en collaboration avec le gouvernement du Québec, pour assurer la pérennité du lien fluvial entre le Bas-Saint-Laurent et Charlevoix. Ce projet stratégique permettra la construction de nouvelles infrastructures au port de Gros-Cacouna, dans un site naturellement protégé et accessible, même en conditions météorologiques difficiles.

Ces aménagements offriront un service fiable, sécuritaire et prévisible à long terme, en plus de prolonger la saison de navigation grâce à l'utilisation du NM *Saaremaa I*, un traversier moderne doté d'une coque renforcée pour la navigation dans les glaces. Cette capacité accrue permettra de maintenir un service essentiel pendant une plus longue période de l'année. Il s'agit d'un pas concret vers une liaison fluviale mieux adaptée aux réalités climatiques du Québec.

Amélioration de l'expérience client

Dans une démarche d'amélioration continue, un diagnostic complet de l'expérience client a été mené avec la collaboration de partenaires internes et externes. Ce travail a permis d'orienter les bases du plan stratégique 2025-2030.

Parmi les premières retombées concrètes, l'implantation graduelle d'un nouveau système de traitement des opinions de service reçues marque une avancée majeure. Grâce à cette plateforme, les équipes peuvent traiter plus efficacement les plaintes, suggestions et félicitations, tout en ayant une charge administrative moins lourde. Ce virage numérique favorise une meilleure traçabilité, une collaboration fluide et une réponse plus rapide aux besoins des clients.

Plan d'entretien des infrastructures

La STQ poursuit la revalorisation de son système de gestion des actifs immobiliers, maritimes et civils dans le cadre du projet intitulé PRIMO (PR = processus, refonte de processus - IMO = maximo, système informatique de gestion des actifs). Un plan structuré d'entretien couvre désormais 87 immeubles, 27 quais, 20 embarcadères et 22 ouvrages civils.

La revalorisation du système de gestion des actifs vise à remplacer les pratiques traditionnelles, comme les suivis manuels, par une solution numérique intégrée permettant notamment la planification d'inspections civiles périodiques et une priorisation des

interventions selon leur urgence. Cette transition vers une gestion proactive et optimisée permettra de prolonger la durée de vie de nos infrastructures et d'assurer la fiabilité des opérations sur l'ensemble de notre territoire.

Des opérations bonifiées pour les régions isolées

Afin de maintenir le lien vital avec les communautés éloignées, la STQ a consolidé son offre de transport multimodal dans les régions comme la Basse-Côte-Nord, l'Île-Verte, L'Isle-aux-Grues et les Îles-de-la-Madeleine. Grâce au développement coordonné des services routiers, aéroportés et hélicoportés, une connectivité accrue est désormais possible, même en période d'interruption des traverses maritimes.

En Basse-Côte-Nord, la mise en place d'un pont logistique terrestre et aérien dès l'arrêt du NM *Bella Desgagnés* permet le maintien de l'approvisionnement en produits frais pendant l'hiver, pour un total de plus de 2 900 tonnes de marchandises livrées. La sécurité alimentaire de ces collectivités éloignées est ainsi assurée.

Engagement envers le développement durable

La STQ poursuit la mise en œuvre de son Plan d'action de développement durable 2023-2028 (PADD) avec la volonté affirmée de réduire son empreinte écologique. La construction de traversiers électriques rechargeables à venir, combinée à la modernisation prévue des quais, marque un tournant vers des opérations plus sobres en carbone et mieux adaptées aux défis climatiques.

Par ailleurs, la STQ contribue à des projets de recherche, qui explorent des solutions pour atténuer les impacts du bruit sous-marin sur la faune marine. En collaboration avec Transports Canada, des études sont également en cours pour mieux comprendre les effets des activités maritimes sur les écosystèmes du Saint-Laurent. Ces actions concrètes traduisent notre engagement à concilier performance opérationnelle et responsabilité environnementale.

Consultation pour le plan stratégique 2025-2030

Au cœur de la démarche participative, 45,5 % des employés ont pris part au sondage tenu en août 2024 pour alimenter le prochain plan stratégique. La STQ a également consulté les membres des comités consultatifs régionaux de chacune des traverses et dessertes dans le cadre de la démarche. La forte représentation des équipes en région et des acteurs locaux témoigne d'un engagement à construire une STQ adaptée aux réalités locales au bénéfice des populations desservies.

Cette consultation a permis de cerner les attentes des communautés et des employés, de renforcer la compréhension des enjeux opérationnels et de nourrir les orientations futures. Ce dialogue ouvert et continu reflète notre volonté de bâtir une organisation agile, inclusive et résolument tournée vers l'avenir.



1.3 Revue statistique

Traverses exploitées par la STQ

Traversées

Au cours de l'exercice 2024-2025, les neuf traverses exploitées par la STQ ont totalisé 104 791 traversées, comparativement à 106 511 en 2023-2024, soit une diminution de 1 720 traversées.

Quelques 12 212 départs prévus à l'horaire ont été annulés durant l'exercice financier. Parmi les principaux motifs d'annulation de traversées, mentionnons les bris de navires, les mouvements de grève et la pénurie de main d'œuvre. Concernant la traverse de la Rivière-Saint-Augustin, le taux de réalisation a été en deçà de la cible en raison notamment de la mise en service du nouvel aéroglisseur le VCA *Boréal*, qui a nécessité de déployer le service aérien pendant la période d'opérationnalisation.

La dernière année a notamment été marquée par un bris de navire à la traverse de Sorel-Tracy, ayant comme impact l'opération d'un seul navire et l'annulation de plus de 4 400 traversées. Cette situation a eu une incidence directe sur le taux de réalisation des traversées prévues, qui se situe globalement à 92,07 % en 2024-2025.

Traverses exploitées par la STQ	Traversées effectuées en 2024-2025								
	Nb de traversées prévues	Régulières effectuées	Supplémentaires	Total effectuées*	Réalisées sous contrôle**	Annulées sous contrôle	Annulées hors contrôle	Total annulées	Taux de réalisation***
Sorel-Tracy	24 977	19 950	118	20 068	20 268	4 709	318	5 027	81,15 %
Québec	25 162	22 775	300	23 075	23 992	1 170	1 217	2 387	95,35 %
L'Isle-aux-Grues	1 560	1 494	25	1 519	1 538	22	44	66	98,59 %
L'Isle-aux-Coudres	13 408	12 794	730	13 524	13 206	202	412	614	98,49 %
Tadoussac	37 734	35 799	1 000	36 799	35 987	1 747	188	1 935	95,37 %
Île-Verte	1 166	1 105	0	1 105	1 134	32	29	61	97,26 %
Matane	1 220	1 110	0	1 110	1 195	25	85	110	97,95 %
Harrington Harbour	2 162	1 374	57	1 431	1 979	183	605	788	91,54 %
Rivière Saint-Augustin	5 224	4 000	2 160	6 160	4 385	839	385	1 224	83,94 %
TOTAL	112 613	100 401	4 390	104 791	103 684	8 929	3 283	12 212	92,07 %

* 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 exclut les traversées annulées en raison des conditions climatiques et de l'absence de clients, facteurs qui échappent au contrôle de la STQ, et ne tient pas compte des traversées supplémentaires.

Passages de clients effectués

En 2024-2025, les neuf traverses exploitées par la STQ ont enregistré plus de 4,8 millions de passages de clients, ce qui correspond à une diminution de l'achalandage de 2,8 % par rapport à l'année précédente.

Cette diminution est principalement attribuée à l'exploitation d'un seul navire à la traverse de Sorel-Tracy, de septembre 2024 à mars 2025, en raison du bris du NM *Catherine-Legardeur*, période au cours de laquelle 487 044 passages clients ont été effectués, comparativement à 608 110 durant la même période de l'exercice précédent. Néanmoins, une augmentation du nombre de passages de clients de la traverse de Harrington Harbour est constatée soit, une hausse de 116 %. Cette progression est suivie par celle de la rivière Saint-Augustin, qui enregistre une croissance de 56,3 %, ainsi que la traverse de l'Île-Verte, qui affiche une augmentation de 16,8 %.

Traverses exploitées par la STQ	Passages de clients effectués par traverse*		
	2024-2025	2023-2024	2022-2023
Sorel-Tracy	1 065 698	1 235 382	1 136 694
Québec	1 436 668	1 444 296	1 249 639
L'Isle-aux-Grues	33 491	33 284	36 939
L'Isle-aux-Coudres	519 212	518 661	534 463
Tadoussac	1 487 831	1 458 372	1 400 978
Île-Verte	19 078	16 339	16 890
Matane	170 848	179 666	163 538
Harrington Harbour	4 016	1 859	3 232
Rivière Saint-Augustin	38 218	24 459	28 616
TOTAL	4 775 060	4 912 318	4 570 989

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

Passages de véhicules effectués

En 2024-2025, le nombre de passages de véhicules effectués sur les neuf traverses exploitées par la STQ a enregistré une diminution globale de 0,3 %. Cette légère diminution est due à une baisse de 14,3 % de l'achalandage à la traverse de Sorel-Tracy. Outre celle-ci, trois traverses se distinguent par une croissance particulièrement notable : celle de Québec-Lévis et de l'Île-Verte avec une augmentation de 23,2 %, suivies de celle de Tadoussac avec une hausse de 4,2 %.

Traverses exploitées par la STQ	Passages de véhicules effectués par traverse		
	2024-2025	2023-2024	2022-2023
Sorel-Tracy	644 838	752 297	697 293
Québec	340 226	276 103	228 852
L'Isle-aux-Grues	15 032	14 909	15 285
L'Isle-aux-Coudres	277 736	278 524	282 507
Tadoussac	881 657	846 071	828 686
Île-Verte	7 537	6 117	7 594
Matane	93 427	93 702	85 238
Harrington Harbour*	s. o.	s. o.	s. o.
Rivière Saint-Augustin*	s. o.	s. o.	s. o.
TOTAL	2 260 453	2 267 723	2 145 455

* Les traverses de Harrington Harbour et de la rivière Saint-Augustin offrent le transport de clients et de petites marchandises seulement.

Marchandises transportées

En 2024-2025, la quantité de marchandises transportées par voie maritime par la STQ à la traverse de rivière Saint-Augustin a diminué de 60,8 % par rapport à l'année précédente. Cette baisse est due au retrait plus hâtif que les années précédentes des opérations du cargo NM *Rivière Saint-Augustin* à la traverse de la rivière Saint-Augustin en raison des conditions de navigation hivernale défavorables.

Traverses exploitées par la STQ	Marchandises transportées (tonnes métriques)		
	2024-2025	2023-2024	2022-2023
Harrington Harbour	1 799	1 968	1 933
Rivière Saint-Augustin	1 105	2 820	2 700
TOTAL	2 904	4 788	4 633



Traverses et dessertes maritimes exploitées par des tiers

Traverses

À la traverse de Rivière-du-Loup, le nombre de traversées a connu une légère augmentation de 1 % par rapport à 2023-2024. Le nombre de passagers et le nombre de véhicules ont quant à eux augmenté de 3 % comparativement aux résultats de l'exercice financier précédent.

Pour sa part, la traverse de l'île d'Entrée a connu une hausse de 5,4 % par rapport à l'an dernier. En effet, le nombre de passagers a augmenté de 10,5 % par rapport à l'année 2023-2024, cependant le nombre de passages de véhicules a enregistré une baisse de 3 % par rapport à l'année précédente.

Traverses exploitées par des tiers	Traversées effectuées			Passages de clients effectués			Passages de véhicules effectués		
	2024-2025	2023-2024	2022-2023	2024-2025	2023-2024	2022-2023	2024-2025	2023-2024	2022-2023
Rivière-du-Loup	1 636	1 622	1 606	146 596	142 048	146 276	71 422	69 335	70 506
Île d'Entrée	1 162	1 102	1 180	9 917	8 977	9 275	700	722	861
TOTAL	2 798	2 724	2 786	156 513	151 025	155 551	72 122	70 057	71 367

Dessertes maritimes

La desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine a été en service tout au long de l'année et a effectué ses 52 trajets. Le nombre de tonnes métriques transportées a diminué de 6,9 % comparativement à l'année précédente.

La desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord, avec ses 44 voyages effectués, a connu une hausse encore cette année, c'est-à-dire une augmentation des passagers de 11,3 % par rapport à 2023-2024. Il va de même pour les quantités de marchandises transportées qui ont augmenté de 10,5 %.

Dessertes maritimes exploitées par des tiers	Trajets effectués			Passages de clients effectués			Marchandises transportées (tonnes métriques)		
	2024-2025	2023-2024	2022-2023	2024-2025	2023-2024	2022-2023	2024-2025	2023-2024	2022-2023
Îles-de-la-Madeleine*	52	52	52	s. o.	s. o.	s. o.	35 291	37 912	36 208
Île d'Anticosti et Basse-Côte-Nord	44	44	44	17 385	15 627	14 145	24 281	21 973	20 983
TOTAL	96	96	96	17 385	15 627	14 145	59 572	59 885	57 191

* Le transport de marchandises inclut le transport entre le continent et les Îles-de-la-Madeleine effectués par transport routier via le service de traversier interprovincial pendant l'arrêt technique du navire.

Services complémentaires

La desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord offre un service de desserte maritime d'avril à janvier. Lorsque la saison maritime est terminée, la STQ, fidèle à sa mission, fournit un service complémentaire d'une durée minimale de huit semaines aux populations enclavées en poursuivant, par transport routier en remplacement du NM *Bella Desgagnés* pour la portion accessible par la route jusqu'au point de dépôt et par avion, la livraison des marchandises essentielles aux communautés isolées. En 2024-2025, le nombre de tonnes métriques de marchandises transportées par la route et par avion a globalement augmenté de près de 18,1 % en raison de services complémentaires prolongés de deux semaines par rapport à l'an dernier.

Traverses exploitées par la STQ	Nombre de semaines			Marchandises transportées (tonnes métriques)		
	2024-2025	2023-2024	2022-2023	2024-2025	2023-2024	2022-2023
Désenclavement aérien	10	8	10	142	117	120
Désenclavement routier	10	8	11	73	65	122
TOTAL	20	16	21	215	182	242

Les données de ce tableau couvrent la période hivernale annuelle de février à avril.

Services aériens

De manière générale, le nombre de vols effectués et le nombre de passagers ont diminué respectivement de 27,1 % et de 41,6 % pour l'ensemble des traversées bénéficiant de ce service. Cette diminution est principalement due à la mise en service d'un nouvel aéronef, ce qui permet de maintenir les opérations avec deux aéronefs en cas de bris mécanique à la traversée de Saint-Augustin.

Traverses	Vols effectués*			Passages de clients effectués		
	2024-2025	2023-2024	2022-2023	2024-2025	2023-2024	2022-2023
L'Isle-aux-Grues	672	912	645	2 439	3 445	2 121
Île-Verte	2 687	2 900	2 361	3 077	3 431	2 371
Île d'Entrée	0	0	0	0	0	0
Harrington Harbour	2 226	2 551	1 876	3 568	4 941	3 495
Rivière Saint-Augustin	2 677	4 985	632	2 417	7 707	1 193
L'Isle-aux-Coudres	0	nd**	143	0	161	330
TOTAL	8 262	11 348	5 657	11 501	19 685	9 510

* Service de remplacement en cas d'interruption du service maritime.
** nd : Pour l'année 2023-2024, les données n'ont pas pu être obtenues.



2. LES RÉSULTATS

2.1 Plan stratégique

Sommaire des résultats 2024-2025 relatifs aux engagements du Plan stratégique 2020-2025

Orientation 1 : Améliorer la performance des services

Objectif 1	Indicateur	Cibles 2024-2025	Résultats 2024-2025	Page
Offrir des services fiables	1.1 Taux de réalisation des traversées prévues	99,5 %	92,1 %	28
	Mesure de référence : 98,5 %			
Objectif 2	Indicateur	Cibles 2024-2025	Résultats 2024-2025	Page
Offrir des services de traversiers de qualité	2.1 Taux de satisfaction des clients	90 %	85 %	28
	Nouvelle méthodologie			
Objectif 3	Indicateurs	Cibles 2024-2025	Résultats 2024-2025	Page
Améliorer l'expérience client grâce à des outils numériques	3.1 Proportion d'outils numériques d'information modernisés destinés à la clientèle	3/3	3/3	29
	Mesure de référence : 0			
	3.2 Proportion de traverses tarifées exploitées par la STQ offrant l'achat en ligne de titres de transport	S. O.*	S. O.	29
	Mesure de référence : 0			

* Selon le plan stratégique 2020-2025, la réalisation de cet indicateur se terminait en 2023-2024.

Orientation 2 : Assurer la pérennité des actifs

Objectif 4	Indicateurs		Cibles 2024-2025	Résultats 2024-2025	Page
Offrir des services fiables par le biais d'une flotte et d'un parc d'infrastructures terrestres performants	Proportion de la flotte et des infrastructures terrestres dans un état jugé satisfaisant, bon ou très bon selon l'indice d'état gouvernemental (IEG)	4.1 Immeubles Mesure de référence : 93 %	90 %	95 %	30
		4.2 Ouvrages de génie civil et autres Mesure de référence : 100 %	90 %	100 %	31
		4.3 Navires et autres embarcations Mesure de référence : 89 %	92 %	95 %	31
		4.4 Quais Mesure de référence : 27 %	35 %	50 %	31
		4.5 Embarcadères Mesure de référence : 73 %	75 %	78 %	31

Orientation 3 : Améliorer la performance organisationnelle

Objectif 5	Indicateur	Cibles 2024-2025	Résultats 2024-2025	Page
Réaliser le plan de transformation organisationnelle	5.1 Taux cumulatif de réalisation du plan de transformation organisationnelle	S. O.*	S. O.	32

* Le plan de transformation organisationnelle a pris fin le 31 mars 2023.

Objectif 6	Indicateur	Cibles 2024-2025	Résultats 2024-2025	Page
Augmenter les revenus autonomes excluant la tarification de base pour les traverses exploitées par la STQ	6.1 Taux cumulatif d'augmentation des revenus autonomes Revenus de référence : 4,2 M\$	60 %	204 %	33

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

Objectif 7	Indicateur	Cibles 2024-2025	Résultats 2024-2025	Page
Augmenter les effectifs dans les postes nécessaires à l'exploitation des navires	7.1 Taux de disponibilité des effectifs de remplacement Nouvelle mesure	10 %	22 %	34

Résultats détaillés 2024-2025 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	96,2 % Cible non atteinte	94,3 % Cible non atteinte	92,1 % Cible non atteinte

En 2024-2025, le taux global de réalisation des traversées prévues par la STQ a atteint 92,1 %, en dessous de l'objectif de 99,5 %, malgré les bonnes performances de certaines traverses.

Cette baisse s'explique principalement par les annulations liées à des bris mécaniques ou à des travaux sur les navires (4,7 %), notamment à la traverse de Sorel-Tracy, où un bris majeur a entraîné l'exploitation d'un seul navire et l'annulation de plus de 4 400 traversées. À cela s'ajoutent les défis liés aux ressources humaines (1,2 %) ainsi que les ajustements et modifications de service (0,7 %).

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.

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	83 % Cible non atteinte	82 % Cible non atteinte	85 % Cible non atteinte

Le taux de satisfaction des clients pour l'année 2024-2025 a été mesuré uniquement pour les deux premiers trimestres en raison du changement de méthodologie et s'est établi à 85 %, en dessous de l'objectif annuel de 90 %. Cette performance a été influencée par divers facteurs, notamment des perturbations de service à la traverse de Sorel-Tracy et des travaux réalisés à la traverse de Québec.

Dès l'an prochain, une nouvelle méthode de mesure du taux de satisfaction sera mise en place dans le cadre du nouveau plan stratégique 2025-2030.



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

Contexte lié à l'objectif :

Consciente de l'importance que la technologie représente dans l'expérience client, 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	2/3 Cible atteinte	2/3 Cible atteinte	3/3 Cible atteinte

L'objectif a été atteint en 2024-2025. L'implantation du nouvel outil Zoho Desk au dernier trimestre permet désormais d'interagir plus efficacement avec la clientèle et de mesurer sa satisfaction quant à l'information transmise par la STQ. D'autres outils sont également en développement en vue du prochain plan stratégique 2025-2030.

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	2/3 Cible atteinte	2/3 Cible non atteinte	S. O.

Pour l'année 2024-2025, la STQ prévoyait terminer le déploiement initialement prévu en 2023-2024, mais elle a dû ajuster le calendrier de déploiement en raison des priorités organisationnelles.



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.

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).

Pour les indicateurs 4.1 à 4.5, certains résultats sont supérieurs aux cibles établies. Cela découle d'une transition progressive vers une nouvelle méthodologie d'évaluation. En effet, alors que l'évaluation initiale était basée sur une courbe théorique de dégradation, l'état de nos actifs sera, à terme, déterminé en fonction des inspections réalisées. Les analyses effectuées ont démontré que certains immeubles, quais et embarcadères 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 défectuosité n'a pas ou peu d'incidence sur le maintien des services et la sécurité des usagers.

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	99 % Cible atteinte	94 % Cible atteinte	95 % Cible atteinte

La proportion d'immeubles en bon état selon l'IEG est supérieure à la cible établie pour 2024-2025. Cet écart positif s'explique par la réalisation des objectifs fixés pour la maintenance et le développement, conformément au plan d'action établi.

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	100 % Cible atteinte	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 2024-2025. 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	89 % Cible atteinte	95 % Cible atteinte	95 % Cible atteinte

La proportion de 95 % des navires en bon état, selon l'IEG, dépasse la cible de 92 %. Ce résultat se justifie par la réalisation comme prévu de la majorité des arrêts techniques et des cales sèches, par les travaux de réfection réalisés sur le NM *Joseph-Savard* ainsi que par l'ajout à l'inventaire du VCA *Boréal*.

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	31 % Cible atteinte	50 % Cible atteinte	50 % Cible atteinte

La proportion de quais en bon état selon l'IEG est demeurée stable à 50 % pour 2024-2025, ce qui dépasse la cible de 35 %. Cet écart positif s'explique par la revue de rapports d'évaluation structurale, qui a permis de préciser l'IEG de certains quais.

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	100 % Cible atteinte	100 % Cible atteinte	78 % Cible atteinte

La proportion d'embarcadères en bon état selon l'IEG est supérieure à la cible établie pour 2024-2025. Ce résultat représente une diminution de 22 % par rapport à l'année 2023-2024. Des inspections ont révélé que des interventions sont requises sur des embarcadères pour rétablir leur état.



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 en 2019 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 ont regroupé au total 35 projets qui visaient l'amélioration de la performance organisationnelle et qui ont été réalisés en presque totalité en date du 31 mars 2023.

Si elle a pu créer un contexte d'instabilité lors de sa mise en œuvre, la transformation organisationnelle est aussi devenue un 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'ont aidée et l'aideront encore dans les prochaines années à mener à bien le changement de culture désiré.

Indicateur 5.1 : Taux cumulé 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	96 % Cible non atteinte	S. O.	S. O.

Le plan de transformation organisationnelle a pris fin le 31 mars 2023, avec un taux de réalisation global de 96 %.

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.

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	164 % Cible atteinte	207 % Cible atteinte	204 % 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, dont on a soustrait les revenus provenant de la vente de titres de transport 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.

Le taux cumulatif d'augmentation des revenus autonomes a largement dépassé la cible fixée pour 2024-2025, notamment grâce aux revenus d'affrètement du NM Saaremaa I, qui résultent d'une circonstance exceptionnelle, et à une hausse des revenus financiers.





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	25,1 % Cible atteinte	22,8 % Cible atteinte	22 % Cible atteinte

Il est important de remarquer que cet indicateur est basé sur les postes réguliers existants et occupés au sein de la STQ. Il ne tient pas compte des personnes occupant un poste temporaire, absentes, en congé ou non formées pour exercer leurs fonctions.

Les effectifs de remplacement sont des effectifs réguliers qui s'ajoutent au personnel qualifié pour les opérations des navires.

2.2 Déclaration de services aux citoyens

Résultats relatifs aux engagements portant sur les normes de service

Sommaire des résultats des engagements portant sur les normes de service de la déclaration de services aux citoyennes et citoyens

Date d'entrée en vigueur : 27 avril 2021, révisée en juin 2023.

Engagements	Résultats 2023-2024	Cible 2024-2025	Résultat 2024-2025	Délai moyen 2024-2025
Servir la clientèle avec courtoisie, compétence et attention	82 %	90 %	Voir p. 28, indicateur 2.1 * Non atteinte	S. O.
Transporter la clientèle en toute sécurité	0,04	Nombre d'accidents corporels inférieur à 0,4 par 100 000 passagers transportés	0,02 Atteinte	S. O.
Assurer la fiabilité du service	94,3 %	Réaliser au minimum 99,5 % des traversées prévues, excluant celles annulées pour des raisons hors du contrôle de la STQ	Voir p. 28, indicateur 1.1 Non atteinte	S. O.
Publier le plus rapidement possible les modifications de service	79,5 %	Dans 100 % des cas	Des alertes ont été envoyées dans 97,79 % des cas lors de perturbations de service Non atteinte	S. O.
Disposer de plans de relève et de continuité des opérations pour les traverses servant au désenclavement des communautés	100 %	Pour 100 % des traverses servant au désenclavement des communautés	Les cinq traverses qui servent au désenclavement des communautés disposent d'un plan de relève et de continuité des opérations Atteinte	S. O.
Accompagner et informer nos clients à chaque étape de leur parcours	87 %	Atteindre un taux de satisfaction minimal de 85 %	Le taux de satisfaction des clients pour l'accompagnement et l'information à chaque étape de leurs parcours a atteint 91 %* Atteinte	S. O.
Être à l'écoute de nos clients, notamment en répondant aux commentaires et plaintes	8,8 jours ouvrables	Dans un délai maximal de 10 jours ouvrables	Le délai moyen de réponse aux commentaires et plaintes a été de 4,96 jours ouvrables Atteinte	4,96 jours ouvrables

* La STQ a arrêté le sondage dans sa forme initiale après le deuxième trimestre. Un autre sondage avec une méthodologie plus rigoureuse sera mis en place pour l'année 2024-2025.



Explication des résultats obtenus

En ce qui a trait à l'engagement « Publier le plus rapidement possible les modifications de service », seules sont incluses dans ce résultat les traverses exploitées par la STQ. Il tient compte des alertes envoyées dans un délai inférieur à 30 minutes, soit la période considérée comme « le plus rapidement possible ». Dans un souci d'amélioration de son expérience client, la STQ souhaite poursuivre son travail dans les prochaines années afin d'être toujours plus précise et rapide dans la publication des alertes destinées à la clientèle.

Pour ce qui est des engagements touchant la satisfaction de la clientèle ainsi que l'accompagnement et l'information pour les clients à chaque étape de leurs parcours, le résultat est calculé sur les deux premiers trimestres de l'année. La STQ a cessé le sondage dans sa forme initiale dans le troisième trimestre et proposera un sondage avec une méthodologie plus robuste pour l'année 2025-2026.

Suivi des plaintes

Un suivi rigoureux des 407 opinions reçues en 2024-2025 a été effectué afin de répondre de manière juste aux clients. De ces 407 opinions, 53 étaient des commentaires, suggestions ou félicitations et 349 étaient des plaintes. Pour la STQ, les plaintes sont considérées comme fondées dès qu'elles portent sur ses services, même s'il n'y a pas de manquement à la Déclaration de services aux citoyens ou encore lorsque le client porte un simple jugement ou fait part d'une perception.

Un processus optimisé de gestion des opinions de service a été mis en place en 2025. La direction principale des communications et du marketing a défini et balisé son processus de gestion des plaintes dans un souci d'amélioration du parcours client dans sa globalité. Cinq opinions de service reçues ont été classifiées comme non-fondées.

3. LES RESSOURCES UTILISÉES

3.1 Utilisation des ressources humaines

Répartition de l'effectif par secteur d'activité

Au 31 mars 2025, l'effectif de la STQ était de 747 employés, comparativement à 759 au 31 mars 2024. Cette diminution s'explique principalement par deux éléments. D'abord, l'organisation a été soumise à une restriction imposée par le gouvernement, visant le gel de recrutement du personnel non essentiel au maintien des opérations. De plus, les grèves ainsi que la diminution du temps supplémentaire ont eu un impact sur les heures travaillées des employés opérationnels, ce qui explique la diminution dans cette catégorie. En ce qui concerne l'augmentation du personnel d'encadrement, elle est justifiée entre autres par une restructuration de la vice-présidence aux ressources humaines qui a transformé des postes professionnels en postes d'encadrement ainsi que par l'ajout d'un cadre attiré aux traverses de la Basse-Côte-Nord.

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

Catégories	2023-2024	2024-2025	Écart
Personnel d'encadrement	32	36	4
Personnel professionnel	87	83	-4
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	75	75	0
Ouvriers, personnel d'entretien et de service*	558	548	-10
Étudiants et stagiaires	7	5	-2
TOTAL	759	747	-12

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

Formation et perfectionnement du personnel

Le taux de roulement élevé des employés temporaires opérationnels en 2024 a exigé plus de formations. Le coût des formations réglementaires obligatoires du personnel navigant a également augmenté, ce qui explique la majoration de la somme allouée par personne comparativement à l'an dernier. Malgré les éléments mentionnés plus haut, la proportion de la masse salariale investie en formation n'est pas plus élevée que l'an dernier, car les salaires de 2024 ont été actualisés pour refléter les salaires réels, une fois les négociations collectives réglées.

Proportion de la masse salariale investie en formation*

	2022	2023	2024
Proportion de la masse salariale	3,34 %	3,53 %	3,29 %

* Les données sont présentées par année civile.

Nombre moyen de jours de formation par personne*

	2022	2023	2024
Personnel d'encadrement	0,7	2,1	2,4
Professionnel, personnel de bureau, techniciens et assimilés	2,3	1,7	1,3
Ouvriers, personnel d'entretien et de service**	11,4	11,9	13,0
TOTAL***	9,1	9,4	10,0

* Les données sont présentées par année civile.

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

*** Nombre moyen de jours de formation par personne pour l'ensemble du personnel.

Somme allouée par personne*

	2022	2023	2024
Somme allouée par personne**	2 755 \$	3 007 \$	3 227 \$

* Les données sont présentées par année civile.

** Somme allouée aux dépenses de formation par personne pour l'ensemble du personnel, principalement pour le personnel opérationnel dont les formations réglementaires certifiées par Transports Canada sont obligatoires.

Taux de départ volontaire du personnel régulier

Le taux de départ volontaire de la fonction publique est le rapport, exprimé en pourcentage, entre le nombre d'employés réguliers (temporaires et permanents, excluant les titulaires d'un emploi supérieur), qui ont volontairement quitté l'organisation (démission ou retraite) durant une période de référence, généralement l'année financière, et le nombre moyen d'employés au cours de cette même période. Le taux de départ volontaire de la fonction publique comprend aussi les mouvements de sortie de type mutation.

Les départs involontaires, quant à eux, comprennent toutes les situations indépendantes de la volonté de l'employé, notamment les situations où celui-ci se voit imposer une décision. Cela comprend, par exemple, les mises à pied et les décès.

Le taux de roulement global de la STQ a été de 9,6 % pour l'année 2024-2025. Ce taux est comparable à celui de l'année 2022-2023. En comparaison avec le taux de la fonction publique, l'organisation connaît un nombre plus élevé de démissions. Cet élément est expliqué en partie par la compétitivité du marché de l'emploi dans le secteur maritime.

Taux de départ volontaire du personnel régulier

	Nombre 2022-2023	Taux (%) 2022-2023	Nombre 2023-2024	Taux (%) 2023-2024	Nombre 2024-2025	Taux (%) 2024-2025	Taux de la fonction publique (%)** 2024-2025
Retraite	11	1,9 %	17	2,8 %	12	1,9 %	2,0 %
Démission	46	7,9 %	58	9,4 %	48	7,7 %	3,1 %
Mutation de sortie***	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	3,8 %
Total - Départ volontaire*	57	9,8 %	75	12,2 %	60	9,6 %	9,0 %
Nombre moyen d'employés durant la période de référence	576,6	S. O.	617,2	S. O.	624,8	S. O.	100 %

* Total des employés ayant pris leur retraite, ayant démissionné et ayant effectué une mutation de sortie.

** Les taux de mutation de sortie et de départ volontaire pour la fonction publique représentent la moyenne des taux de la fonction publique : le taux de départ volontaire ministériel et le taux de mutation de sortie ministériel sont comparables à la moyenne de l'ensemble des taux de départ volontaire de chaque organisation et à la moyenne des taux de mutation de sortie de chaque organisation puisqu'ils comprennent les mouvements de type mutation de sortie.

*** La mutation de sortie n'est pas applicable pour notre organisation.

Régionalisation de 5 000 emplois de l'administration publique

En octobre 2018, le gouvernement du Québec s'est engagé à réaliser un projet ambitieux et porteur pour l'ensemble de l'administration publique québécoise* : la régionalisation de 5 000 emplois. Le projet, sur un horizon de dix ans, est une priorité pour renforcer l'occupation et la vitalité économique du territoire québécois.

Considérant que la cible de régionalisation du gouvernement du Québec a été atteinte au 30 septembre 2024, la STQ a contribué à régionaliser 14 emplois. Ce nombre demeure inchangé comparativement aux données de 2023-2024.

Emplois régionalisés au 30 septembre 2024**

Cible des emplois à régionaliser par l'organisation au 30 septembre 2028	Total des emplois régionalisés par l'organisation du 1 ^{er} octobre 2018 au 30 septembre 2024
12	14

* Les termes « administration publique » et « organisations de l'administration publique (OAP) », dans le cadre du Plan gouvernemental de régionalisation, excluent les réseaux de la santé et de l'éducation qui ne sont pas visés par le plan.

** Emplois régionalisés au 30 septembre 2024, selon les critères du Plan gouvernemental de régionalisation et les détails fournis dans le document de questions et réponses.



3.2 Utilisation des ressources financières

Ressources budgétaires et financières

Les résultats de l'exercice 2024-2025 permettent de constater une augmentation de la perte avant les participations gouvernementales de près de 7 % par rapport à l'exercice précédent. Les contrats d'exploitation, plus spécifiquement celui de la desserte de la Basse-Côte-Nord, ainsi que le poste de dépenses lié aux réparations et à l'entretien des navires et des quais, expliquent essentiellement cette hausse. Toutefois, l'augmentation des revenus autonomes a permis de venir compenser en partie les dépenses supplémentaires.

Résultats avant les participations gouvernementales			
	2024-2025	2023-2024	Variation
Frais d'exploitation			
Transport	80 417 245 \$	85 741 544 \$	(5 324 299) \$
Contrats d'exploitation	56 830 325 \$	48 728 692 \$	8 101 633 \$
Navires	69 103 096 \$	62 924 916 \$	6 178 180 \$
Infrastructures	23 714 601 \$	19 813 797 \$	3 900 804 \$
SOUS-TOTAL	230 065 267 \$	217 208 949 \$	12 856 318 \$
Frais d'administration	25 357 197 \$	22 060 333 \$	3 296 864 \$
Radiation et perte sur disposition d'immobilisations corporelles	9 540 \$	16 910 \$	(7 370) \$
Charge de désactualisation	248 187 \$	286 324 \$	(38 197) \$
Amortissement et frais financiers	66 919 835 \$	60 094 527 \$	6 825 308 \$
TOTAL	322 600 026 \$	299 667 043 \$	22 932 983 \$
Revenus autonomes	38 504 399 \$	34 055 391 \$	4 449 008 \$
PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES	284 095 627 \$	265 611 652 \$	18 483 975 \$



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

Frais d'exploitation - Transport

Les frais d'exploitation liés au transport ont diminué de 6,2 % en 2024-2025. Cette baisse est attribuable aux dépenses liées à l'affrètement de navires et aux coûts de carburant qui se sont avérés moindres que l'année précédente. Cependant, il est à noter qu'une hausse est constatée au poste de salaires, attribuable à l'inscription d'une provision pour les ajustements salariaux à prévoir découlant des négociations en cours.

Frais d'exploitation - Contrats d'exploitation

Le coût lié aux contrats d'exploitation a augmenté de 8,1 millions de dollars au cours de l'année 2024-2025. L'écart s'explique principalement par un ajustement des coûts de désenclavement découlant de certains contrats d'Exploitation.

Frais d'exploitation - Navires

Les frais associés à l'entretien et aux réparations des navires ont augmenté de 9,8 % en 2024-2025. Bien que les coûts de cale sèche réglementaire aient diminué comparativement à l'exercice précédent, plusieurs incidents de diverses natures sont survenus. De plus, des travaux non planifiés, rendus nécessaires à la suite d'inspection, ont dû être réalisés pour assurer la fiabilité des navires.

Frais d'exploitation - Infrastructures terrestres

En 2024-2025, les dépenses relatives aux infrastructures terrestres ont augmenté d'environ 3,9 millions de dollars par rapport à l'année précédente, ce qui représente une hausse de 19,7 %. L'écart s'explique principalement par l'augmentation des coûts liés aux travaux de dragage. Le respect des normes relatives aux mammifères marins a entraîné un délai dans l'exécution des travaux et des changements nécessaires pour respecter les nouvelles normes environnementales expliquent l'augmentation de ces coûts.

Frais d'administration

Les frais de nature administrative se sont accrus d'environ 3,3 millions de dollars durant le dernier exercice. Cette variation s'explique principalement par trois éléments : la hausse des frais d'honoraires, l'augmentation de la rémunération, due aux avancements d'échelons et à l'inscription d'une provision pour les ajustements salariaux à prévoir découlant des différentes négociations en cours. Le dernier élément, les dépenses en technologie de l'information, est supérieur en raison des frais de licences et d'hébergement liés à la migration des serveurs dans les centres de traitement de l'information, et ce, en vue de se conformer aux orientations gouvernementales.

Amortissement et frais financiers

Le poste d'amortissement et frais financiers a fluctué à la hausse en 2024-2025. Cette fluctuation est attribuable à l'achèvement et à la mise en service de certains projets d'investissements en infrastructures maritimes et terrestres au cours de l'exercice financier.

Revenus

Les revenus de titres de transport ont totalisé près de 24,8 millions de dollars en 2024-2025, soit 594 496 dollars de moins qu'en 2023-2024. Cette diminution s'explique par la réduction de l'achalandage dans les traverses tarifées, d'une part, en raison des grèves qui ont eu lieu à différents moments au cours de l'exercice financier et, d'autre part, par la réduction du service à un seul navire à la traverse de Sorel-Tracy pendant plusieurs mois.

L'augmentation des autres revenus, comparativement à l'exercice 2023-2024, est principalement liée à des dédommagements non récurrents d'assurances et à des gains de révision d'estimation des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (OMHS).

La subvention liée aux opérations versée par le gouvernement du Québec a été supérieure d'environ 10,3 millions de dollars par rapport à celle de 2023-2024.

Soulignons enfin que la gratuité du passage pour les véhicules électriques immatriculés au Québec, mesure découlant du Plan pour une économie verte 2030, a pour effet de diminuer les revenus provenant de la vente de titres de transport. Ceux-ci sont sous-estimés d'environ 1,4 million de dollars pour l'année financière 2024-2025, un écart toutefois compensé par une augmentation de la participation gouvernementale.

Revenus			
	2024-2025	2023-2024	Variation
Titres de transport	24 754 963 \$	25 349 459 \$	(594 496) \$
Services à la clientèle (caféteria, boutique et bar)	1 486 245 \$	1 445 256 \$	40 989 \$
Réclamations d'assurances	4 101 333 \$	291 602 \$	3 809 731 \$
Autres revenus	8 161 858 \$	6 969 074 \$	1 192 784 \$
Total des revenus autonomes	38 504 399 \$	34 055 391 \$	4 449 008 \$
Subvention du gouvernement du Québec reliée aux opérations	254 144 545 \$	243 826 928 \$	10 317 617 \$
TOTAL	292 648 944 \$	277 882 319 \$	14 766 625 \$

Résultats et budget

Le total des dépenses réelles est supérieur de 21,6 millions de dollars par rapport au total des dépenses budgétées pour l'année 2024-2025.

La perte avant les participations gouvernementales est plus élevée d'environ 13,3 millions de dollars que celle inscrite au budget. Conséquemment, le déficit, après les participations gouvernementales, est plus élevé de 8,3 millions de dollars que le déficit budgété. Cependant, il faut préciser que la norme sur les paiements de transfert est appliquée comme indiqué au Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public. Ainsi, un montant de subvention à recevoir dont la somme est équivalente à celle des financements et des travaux en cours est donc inscrit en contrepartie d'un revenu de subvention. L'application de cette norme explique l'écart entre la subvention budgétée et la subvention figurant aux états financiers du 31 mars 2025. En effet, puisque les travaux en cours réels ont été moins importants que ceux prévus, la contrepartie inscrite comme un montant de subvention a été inférieure à celle estimée au budget.

En ce qui concerne les frais de transport, l'écart défavorable est d'environ 2 millions de dollars entre les résultats et le budget. Bien que certains frais, comme le carburant, présentent une dépense inférieure à celle budgétée, les coûts d'affrètement de navire ainsi que la dépense de salaire, notamment en raison de la provision inscrite pour les ajustements salariaux à prévoir découlant des négociations en cours, ont connu des dépassements.

Les contrats d'exploitation présentent une dépense supérieure de 5,6 millions de dollars comparativement au budget. Cet écart budgétaire découle de l'augmentation des contrats d'exploitation.

Les frais d'entretien et de réparation des navires excèdent d'environ 21 millions de dollars le montant budgété. Certains arrêts techniques, budgétés en 2023-2024, qui ont été repoussés au printemps et à l'été 2024, expliquent une partie de l'écart. De plus, il a été constaté que certains travaux importants non budgétés devaient être effectués à la suite d'inspections. Enfin, différents incidents sont survenus sur certains navires au courant de l'exercice, ce qui a entraîné des dépenses supplémentaires non prévues en réparation et maintenance.

Dans le cas des infrastructures, l'écart est favorable de 5 millions de dollars entre les dépenses réelles et celles inscrites au budget. Cela s'explique par une diminution des salaires versés ainsi que par des coûts de dragage inférieurs à ceux budgétés.

Les frais administratifs sont, quant à eux, légèrement supérieurs à ceux budgétés. Bien que les frais de rémunération ainsi que les dépenses en communication et marketing se soient avérés un peu moins élevés que prévu, les dépenses en technologie de l'information ont été supérieures à celles budgétées, ce qui explique cette variation.

Résultats et budget 2024-2025				
	Budget de dépenses*	Dépenses au 31 mars 2025	Écart	Dépenses réelles 2023-2024**
Frais d'exploitation				
Transport	78 453 449 \$	80 417 245 \$	1 963 796 \$	85 741 544 \$
Contrats d'exploitation	51 238 839 \$	56 830 325 \$	5 591 486 \$	48 728 692 \$
Navires	48 022 189 \$	69 103 096 \$	21 080 907 \$	62 924 916 \$
Infrastructures	28 714 657 \$	23 714 601 \$	(5 000 056) \$	19 813 797 \$
SOUS-TOTAL	206 429 134 \$	230 065 267 \$	23 636 133 \$	217 208 949 \$
Frais d'administration	24 847 312 \$	25 357 197 \$	509 885 \$	22 060 333 \$
Radiation et perte sur disposition d'immobilisations corporelles	- \$	9 540 \$	9 540 \$	16 910 \$
Charge de désactualisation	- \$	248 187 \$	248 187 \$	286 324 \$
Amortissement et frais financiers	69 691 130 \$	66 919 835 \$	(2 771 295) \$	60 094 527 \$
SOUS-TOTAL	300 967 576 \$	322 600 026 \$	21 632 450 \$	299 667 043 \$
Revenus autonomes	30 154 419 \$	38 504 399 \$	8 349 980 \$	34 055 391 \$
PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES	270 813 157 \$	284 095 627 \$	13 282 470 \$	265 611 652 \$
Subvention du gouvernement du Québec reliée aux opérations	249 188 549 \$	254 144 545 \$	4 955 996 \$	243 826 928 \$
EXCÉDENT (DÉFICIT) ANNUEL	(21 624 608) \$	(29 951 082) \$	(8 326 474) \$	(21 784 724) \$

* Budget de dépenses 2024-2025, Crédits et dépenses des portefeuilles.

** Selon les états financiers 2023-2024.

Résultats par traverse

Traverses exploitées par la STQ

Les principales variations entre les résultats de 2024-2025 et ceux de l'exercice précédent sont constatées aux traverses de Sorel-Tracy, de Québec, de L'Isle-aux-Coudres, de Tadoussac, de l'Île-Verte et de Harrington Harbour.

Certaines situations vécues à la traverse de Sorel-Tracy expliquent la variation entre les résultats 2023-2024 et 2024-2025. Un bris majeur sur le NM *Catherine-Legardeur* a entraîné une augmentation des frais de réparation. De plus, la non-disponibilité des navires de relève a obligé des opérations à un seul navire pendant plusieurs mois, ce qui a entraîné une diminution du nombre de traversées, et par conséquent, un achalandage moins élevé à cette traverse, ainsi que des revenus moindres générés par celle-ci. La combinaison de ces éléments a contribué à cette variation.

Pour la traverse de L'Isle-aux-Coudres, l'écart s'explique essentiellement par les frais d'amortissement attribuables, notamment, au NM *Joseph-Savard*. Les dépenses découlant de la modernisation du navire étant capitalisables, l'amortissement sur ces dépenses a été appliqué à partir de l'exercice 2024-2025, soit au moment de la finalisation du projet.

En ce qui concerne la traverse de Québec, contrairement à l'exercice 2023-2024, il n'a pas été nécessaire d'affréter un navire pour soutenir les opérations estivales. Le retour du service à deux navires appartenant à la STQ et opérés par elle, combiné avec une hausse de l'achalandage a permis une amélioration des résultats.

L'augmentation constatée aux résultats de la traverse de Harrington Harbour découle de la mise en service du bâtiment multifonctionnel, au cours de l'exercice précédent, qui entraîne une dépense d'amortissement et des frais financiers plus importants étant donné qu'ils sont applicables pour toute la durée de l'exercice 2024-2025.

Finalement, en ce qui concerne les traverses de Tadoussac et de l'Île-Verte, contrairement à l'année financière 2023-2024, aucune intervention en cale sèche réglementaire n'a été nécessaire en 2024-2025, ce qui explique la diminution des coûts.

Il est à préciser que les frais non imputables sont constitués de dépenses liées aux navires, mais qui ne peuvent être spécifiquement attribuées à une traverse puisqu'elles se rattachent principalement aux navires de relève. Ces frais ont légèrement diminué en 2024-2025.

Résultats par traverse avant les participations gouvernementales			
Traverses exploitées par la STQ	2024-2025	2023-2024	Variation
Sorel-Tracy	20 928 465 \$	15 774 396 \$	5 154 069 \$
Québec	17 315 201 \$	21 539 682 \$	(4 224 481) \$
L'Isle-aux-Grues	4 179 842 \$	4 015 730 \$	164 112 \$
L'Isle-aux-Coudres	49 945 080 \$	42 991 950 \$	6 953 130 \$
Tadoussac	54 935 143 \$	62 461 748 \$	(7 526 605) \$
Île-Verte	3 668 637 \$	5 736 130 \$	(2 067 493) \$
Matane	44 481 473 \$	42 004 883 \$	2 476 590 \$
Harrington Harbour	3 648 784 \$	2 511 172 \$	1 137 612 \$
Rivière Saint-Augustin	7 051 344 \$	6 601 117 \$	450 227 \$
Frais non imputables	7 964 109 \$	8 164 721 \$	(200 612) \$
Revenus de placements non distribués	(234 444) \$	(385 839) \$	151 395 \$
TOTAL	213 883 634 \$	211 415 690 \$	2 467 944 \$

Traverses et dessertes maritimes exploitées par des tiers

Les résultats de 2024-2025 présentent une augmentation des coûts totaux pour les traverses et les dessertes maritimes exploitées par des tiers. La hausse du coût des contrats d'exploitation explique principalement cette variation.

Les coûts des traverses aériennes ont également augmenté au cours de l'année 2024-2025. En raison des conditions climatiques défavorables à la navigation, principalement dans le secteur de la Basse-Côte-Nord, et pour répondre adéquatement aux besoins des populations visées, le service a été ajusté, expliquant ainsi la hausse des coûts.

Les autres dépenses nettes des revenus sont principalement composées des coûts d'entretien des infrastructures appartenant à la STQ et utilisées par les tiers dans le cadre de leurs opérations. Ces dépenses ont augmenté au cours de l'exercice 2024-2025, notamment, en raison de l'intervention planifiée en cale sèche du NM *Ivan-Quinn*, navire utilisé à l'île d'Entrée, et du coût d'entretien des infrastructures à la traverse de Rivière-du-Loup-Saint-Siméon.

Coûts traverses et dessertes maritimes exploitées par des tiers	2024-2025	2023-2024	Variation
Contrats d'exploitation			
Traverses aériennes	2 972 895 \$	2 726 670 \$	246 225 \$
Services aérien de remplacement	132 123 \$	211 602 \$	(79 479) \$
Traverses et dessertes maritimes	53 725 307 \$	45 790 421 \$	7 934 886 \$
SOUS-TOTAL	56 830 325 \$	48 728 693 \$	8 101 632 \$
Autres dépenses nettes des revenus	13 381 668 \$	5 467 270 \$	7 914 398 \$
TOTAL	70 211 993 \$	54 195 963 \$	16 016 030 \$
PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES	284 095 627 \$	265 611 652 \$	18 483 975 \$

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, le cas échéant, est publiée dans le tableau de bord en ressources informationnelles du gouvernement du Québec (tableaudebordprojetsri.gouv.qc.ca).



Bilan des réalisations en matière de ressources informationnelles

Au cours de l'année 2024-2025, il n'y a eu aucun projet qualifié 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 au sein de la STQ. Cependant, les membres de l'équipe de la Direction principale des ressources informationnelle ont participé au développement de projets numériques non qualifiés au sens de cette loi, ayant pour objectif d'aider la STQ à remplir sa mission de manière plus efficace. Les travaux visant la modernisation du système de mission soutenant la maintenance des navires et les approvisionnements ainsi que l'évolution du système de billettique sont les principaux travaux en cours au sein de cette direction.

Parallèlement, en plus des activités de maintien des opérations courantes, les mesures de renforcement en cybersécurité, principalement réalisées sous la gouverne du ministère de la Cybersécurité et du Numérique, sont une priorité constante pour cette équipe.

Investissements et dépenses réels en ressources informationnelles en 2024-2025

Types d'intervention	Investissements	Dépenses
Projets*	-	-
Activités d'encadrement	-	194 876 \$
Activités de continuité**	635 099 \$	3 515 794 \$
TOTAL	635 099 \$	3 710 670 \$

* 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 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^{er} avril 2024 au 31 mars 2025 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 et évolution des effectifs en heures rémunérées et en ETC transposés*

Catégories	Heures travaillées [1]	Heures supplémentaires [2]	Total des heures rémunérées [3] = [1] + [2]	Total en ETC transposés [4] = [3] / 1826,3	2023-2024 Total en ETC transposés [5]	Évolution [6] = [4] - [5]
Personnel d'encadrement	58 018	-	58 018	32	31	1
Personnel professionnel	153 761	11 423	165 184	90	88	2
Personnel de bureau, techniciens et assimilés	130 844	3 687	134 531	74	72	2
Ouvriers, personnel d'entretien et de service**	1 046 707	71 159	1 117 866	612	629	-17
Étudiants et stagiaires	11 390	150	11 540	6	6	-
Total	1 400 720	86 419	1 487 139	814	827	- 13

* Nombre d'heures rémunérées converti en équivalents temps complet (ETC) sur la base de 35 heures par semaine.

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

La cible fixée par le Secrétariat du Conseil du trésor, soit un maximum de 1 474 445 heures, a été dépassée de 12 694 heures. Cependant, bien que la cible fixée par le Secrétariat soit dépassée, il faut noter une diminution de 23 195 heures entre les années 2024-2025 et 2023-2024. Cette baisse est principalement due au gel de recrutement du personnel au sein de la fonction publique, à la diminution des heures supplémentaires et aux grèves du personnel navigant au cours de l'année financière.



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 du 1^{er} avril 2024 au 31 mars 2025.

Contrats de service comportant une dépense de 25 000 \$ et plus conclus du 1^{er} avril 2024 au 31 mars 2025

	Nombre	Valeur
Contrats de service avec une personne physique (en affaires ou non)	10	809 600 \$
Contrats de service avec un contractant autre qu'une personne physique	315	69 516 713 \$
Total des contrats de service	325	70 326 313 \$

4.2 Développement durable

Après deux années de déploiement du présent Plan d'action de développement durable 2023-2028 (PADD 2023-2028), la STQ travaille avec l'ensemble de son personnel pour introduire des changements dans les méthodes de travail, dans les projets de construction ainsi que dans les exploitations des navires, des gares et des bâtiments. À l'automne 2024, la STQ a commencé une mise à jour importante de ce plan pour les trois dernières années du plan en vigueur. Ce sera l'occasion pour la STQ d'avoir une approche pragmatique ainsi que des interventions ciblées, structurantes et performantes qui auront des incidences appréciables.

Résultats 2024-2025 du Plan d'action de développement durable 2023-2028

Sous-objectif	Action	Indicateur	Cible 2024-2025	Résultat 2024-2025
4.2.2. Réduire l'intensité énergétique du transport des personnes et des marchandises	1.1 Établir une méthodologie robuste de calcul des GES de sa flotte des navires et fixer de nouveaux objectifs de réduction pour atteindre la cible gouvernementale de réduction de 37,5 % par rapport à 1990 d'ici 2030	1.1 Taux de réduction des GES des navires par rapport à l'année de référence	% de réduction des GES par rapport à l'année de référence (cible à venir)	Non applicable

La méthodologie et des cibles annuelles ont été fixées durant l'année pour la période restante (2025-2028). Ces cibles seront en vigueur au 1^{er} avril 2025 dans la mise à jour du PADD 2023-2028. Cependant, puisqu'aucune cible n'était fixée pour l'année financière 2024-2025 dans le PADD 2023-2028, l'atteinte des résultats ne peut être observée.

Sous-objectif	Action	Indicateur	Cible 2024-2025	Résultat 2024-2025
5.8.1. Réduire les émissions de GES du parc de véhicules légers et lourds de l'État	1.2 Réduire l'intensité des GES émis du parc roulant	1.2 Taux de réduction des GES par rapport à l'année de référence	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence	Non applicable

La méthodologie et les cibles annuelles ont été fixées durant l'année pour la période restante (2025-2028). Ces cibles seront en vigueur au 1^{er} avril 2025 dans la mise à jour du PADD 2023-2028. Cependant, puisqu'aucune cible n'était fixée pour l'année financière 2024-2025 dans le PADD en vigueur avant la mise à jour, l'atteinte des résultats ne peut être observée.

Sous-objectif	Action	Indicateur	Cible 2024-2025	Résultat 2024-2025
5.6.2. Accroître la gestion écoresponsable des chantiers de construction et de rénovation	1.3 Viser, pour tout projet de construction d'infrastructures admissibles ou de rénovation majeure, la plus haute certification LEED	1.3 Taux de projets de construction et de rénovation majeure qui ont considéré les critères LEED dans leur conception et leur réalisation	-	Non applicable

Aucune cible n'étant fixée pour l'année financière 2024-2025 dans le PADD en vigueur avant la mise à jour, l'atteinte des résultats ne peut être observée. Les activités pour atteindre les cibles débiteront l'année prochaine.

Sous-objectif	Action	Indicateur	Cible 2024-2025	Résultat 2024-2025
5.6.1 Accroître la durabilité du parc immobilier et des infrastructures	1.4 Réduire l'intensité des GES des gares et terminaux	1.4 Taux de réduction des GES par rapport à l'année de référence	% de réduction des GES par rapport à leur niveau de référence (cible à venir)	Non applicable

La méthodologie et des cibles annuelles ont été fixées durant l'année pour la période restante (2025-2028). Ces cibles seront en vigueur au 1^{er} avril 2025 dans la mise à jour du PADD 2023-2028. Cependant, puisqu'aucune cible n'était fixée pour l'année financière 2024-2025 dans le PADD en vigueur avant la mise à jour, l'atteinte des résultats ne peut être observée.

Sous-objectif	Action	Indicateur	Cible 2024-2025	Résultat 2024-2025
5.2.1. Soutenir la recherche et l'innovation québécoises en faveur du développement durable	1.5 Mettre en place un budget de recherche et développement qui contribuera à la performance environnementale de la STQ et du milieu maritime	1.5 Montant investi en recherche et développement et nombre de projets	Montant engagé et nombre de projets (cible à venir)	Non applicable

Pour l'année 2024-2025, la somme approximative de 46 000 \$ a été dépensée pour des projets de recherche et développement sur des sujets tels que les bruits sous-marins et les gaz à effet de serre (GES) émis par les navires. La STQ a déployé des efforts pour caractériser les bruits de ses navires ainsi que pour développer des technologies de résilience des bruits émis par les navires.

Sous-objectif	Action	Indicateur	Cible 2024-2025	Résultat 2024-2025
2.1.2. Améliorer l'état de situation des espèces fauniques et floristiques du Québec	2.1 Réduire les bruits sous-marins des activités maritimes de la STQ	2.1.1 Adoption d'un plan de gestion des bruits sous-marins	50 % - Plan en cours d'élaboration	Atteint - Plus de 50 % du plan est élaboré

La rédaction du plan se poursuit; elle devrait être terminée en cours d'année 2025-2026. Ce plan répondra à tous les critères du plan de gestion des mammifères marins au sein du programme de certification pour les armateurs de l'Alliance verte.

Sous-objectif	Action	Indicateur	Cible 2024-2025	Résultat 2024-2025
2.1.2. Améliorer l'état de situation des espèces fauniques et floristiques du Québec	2.1 Réduire les bruits sous-marins des activités maritimes de la STQ	2.1.2 Mise en place d'au moins deux mesures atténuant les bruits sous-marins	0/2	Non applicable

Aucune cible n'étant fixée pour l'année financière 2024-2025 dans le PADD en vigueur avant la mise à jour, l'atteinte des résultats ne peut être observée. La STQ continuera ses efforts de réduction des bruits sous-marins afin d'atteindre sa première cible, qui sera en vigueur en 2025-2026.

Sous-objectif	Action	Indicateur	Cible 2024-2025	Résultat 2024-2025
5.7.1. Accroître la performance de la gestion des matières résiduelles	2.2 Obtenir l'attestation ICI on recycle + de RECYC-QUÉBEC pour l'ensemble des installations accessibles au public	2.2 Pourcentage des installations attestées RECYC-QUÉBEC +	25 % des installations attestées	Atteint

En 2024-2025, RECYC-QUÉBEC a certifié deux traverses, y compris les gares de part et d'autre des rives ainsi que les navires affectés à ces traverses. Jusqu'à maintenant, quatre sites accessibles au public ont été attestés. La STQ entend continuer ses efforts afin d'atteindre la cible qu'elle s'est fixée au terme du PADD 2023-2028, soit l'attestation de 67 % de toutes les installations accessibles au public.

Sous-objectif	Action	Indicateur	Cible 2024-2025	Résultat 2024-2025
5.1.1. Évaluer la durabilité des interventions gouvernementales	3.1 Inscrire l'évaluation de la durabilité dans le processus de gestion de projet de la STQ	3.1 Taux de projets ayant fait l'évaluation de la durabilité	100 % des nouveaux projets évalués selon les principes de durabilité	50 % Non atteint

Deux nouveaux projets ont débuté en 2024-2025. L'élaboration du plan stratégique de la STQ a été évalué en matière de durabilité. De plus, la STQ a évalué quelques projets démarrés avant 2024-2025, et ce, pour améliorer son processus d'évaluation.

Sous-objectif	Action	Indicateur	Cible 2024-2025	Résultat 2024-2025
5.8.2. Accroître la part modale du transport actif, du transport collectif et des solutions de rechange à l'auto solo des employés de l'État	3.2 Augmenter la part du personnel qui utilise des modes de transports actifs pour se déplacer	3.2 Nombre d'activités de formation et sensibilisation sur les bienfaits des déplacements actifs	2 activités de formation et de sensibilisation sur les déplacements actifs	2/2 Atteint

En 2024-2025, la STQ a bonifié ses activités favorisant les transports actifs. En effet, en plus de prendre part à nouveau au Défi sans auto solo, la STQ a mis en place un atelier de réparation de vélo accessible à sa clientèle et à ses employés afin de promouvoir l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport actif au sein de ses traverses et pour se déplacer en général. La STQ souhaite bonifier chaque année ces activités appréciées du personnel.

Sous-objectif	Action	Indicateur	Cible 2024-2025	Résultat 2024-2025
4.2.1. Accroître la part modale des déplacements actifs et collectifs	3.3 Augmenter la part de la clientèle qui utilise des modes de transports actifs pour se déplacer	3.3 Nombre de passages de clients qui utilisent les modes de transports actifs dans leurs déplacements	Cible à venir	Non applicable

La méthodologie et des cibles ont été fixées durant l'année 2024-2025. Ces cibles seront en vigueur au 1^{er} avril 2025 dans la mise à jour du PADD 2023-2028. Cependant, puisqu'aucune cible n'était fixée pour l'année financière 2024-2025 dans le PADD en vigueur avant la mise à jour, l'atteinte des résultats ne peut être observée.

Sous-objectif	Action	Indicateur	Cible 2024-2025	Résultat 2024-2025
5.4.1. Accroître la part des acquisitions responsables	4.1 Mettre à jour la politique d'acquisition écoresponsable de la STQ	4.1 Mise à jour de la politique d'acquisition écoresponsable et pourcentage d'acquisitions écoresponsables	% des acquisitions certifiées écoresponsables	Non applicable

La méthodologie et des cibles ont été fixées durant l'année 2024-2025. Ces cibles seront en vigueur au 1^{er} avril 2025 dans la mise à jour du PADD 2023-2028. Cependant, puisqu'aucune cible n'était fixée pour l'année financière 2024-2025 dans le PADD en vigueur avant la mise à jour, l'atteinte des résultats ne peut être observée.

Sous-objectif	Action	Indicateur	Cible 2024-2025	Résultat 2024-2025
4.3.1. Appuyer le développement régional durable	4.2 Augmenter la portée et les échanges avec les parties prenantes régionales des différentes traverses au Québec	Nombre de réunions du CCR ajoutées par traverse	Ajout d'une réunion du CCR dans une traverse	Atteint

Tout au long de l'année, les directions responsables de cette activité ont déployé des efforts pour mobiliser les acteurs locaux. En tout, 11 réunions des comités consultatifs régionaux (CCR) ont été ajoutées aux rencontres déjà planifiées pour une fréquence de 2 CCR dans l'année de référence.

Réponses aux recommandations de la commissaire au développement durable

Recommandations de la commissaire au développement durable	Mesures prises à la suite des recommandations
-	-

Il n'y a aucune recommandation reçue de la commissaire au développement durable pour l'année 2024-2025.

4.3 Occupation et vitalité des territoires

Le Plan d'action pour assurer l'occupation et 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, dont la durée d'application a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2024. 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 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 suspens
Poursuivre le soutien financier et opérationnel que la STQ apporte, tant pour les services maritimes que pour les services complémentaires, aux traverses de 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

ÎLES-DE-LA-MADELINE	
Assurer des liens de transport et de communication efficaces entre l'archipel et le continent	
Action/Réponse	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 en partenariat avec un prestataire de services et grâce à la mise en place de modes de transport aérien ou maritime complémentaires avec d'autres partenaires locaux, lorsque nécessaire.	En cours
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 des 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.	Réalisée
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 des travaux sur le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine.	En cours
DÉCENTRALISATION, DÉLÉGATION	
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 partenaires du milieu. 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 suspens

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

Au cours de l'exercice financier 2024-2025, aucune divulgation n'a été soumise 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), 2024-2025	2024-2025
1. Le nombre de divulgations reçues par le responsable du suivi des divulgations entre le 1 ^{er} avril et le 29 novembre 2024 ^{*,**}	0
2. Le nombre de motifs allégués dans les divulgations reçues (point 1) ^{***}	0
3. Le nombre de motifs auxquels on a mis fin en application du paragraphe 3 de l'article 22	0
4. 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	0
5. Le nombre de communications de renseignements effectuées en application du premier alinéa de l'article 23 ^{****}	0

^{*} Depuis le 30 novembre 2024, les organisations assujetties à l'article 18 de la LFDAROP n'ont plus l'obligation d'établir une procédure visant à faciliter la divulgation d'actes répréhensibles par les employés.

^{**} 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.

^{****} Les transferts 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 sont répertoriés à ce point.

Motifs vérifiés par le responsable du suivi des divulgations, ventilés par catégorie d'acte répréhensible

Motifs vérifiés ventilés par catégorie d'acte répréhensible	Nombre de motifs	Motifs fondés
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	0	0
Un manquement grave aux normes d'éthique et de déontologie	0	0
Un usage abusif des fonds ou des biens d'un organisme public, y compris de ceux qu'il gère ou détient pour autrui	0	0
Un cas grave de mauvaise gestion au sein d'un organisme public, y compris un abus d'autorité	0	0
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	0	0
Le fait d'ordonner ou de conseiller à une personne de commettre un acte répréhensible désigné précédemment	0	0
TOTAL	0	0

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

Adopté le 18 juin 2010 par le conseil d'administration et révisé le 11 décembre 2020, 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.

En 2024-2025, aucune déclaration relative à des circonstances ayant pu placer un administrateur en situation de conflit d'intérêts n'a été soumise au président du conseil d'administration. Pendant la même période, aucun manquement au Code d'éthique et de déontologie n'a été constaté.

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 2024-2025 de M^{me} Anne Baril et de MM. Michel Blais, Hugo Legris-Tremblay et Jean-François Mongeau (jusqu'au 29 mai 2024). Présidé par M. Hugo Legris-Tremblay, 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 2024-2025, le comité d'audit a principalement réalisé les travaux suivants :

- Suivi des divulgations d'actes répréhensibles;
- Refonte de la Politique d'audit interne;
- Examen des états financiers trimestriels et des états financiers vérifiés au 31 mars 2024;
- Examen du Rapport annuel de gestion 2023-2024;
- Suivi du Plan québécois d'infrastructures de la STQ;
- Suivi du Plan québécois des infrastructures en ressources informationnelles de la STQ;
- Suivi du Tableau de bord des indicateurs de performance du Plan stratégique 2020-2025;
- Étude et suivi des rapports d'audit interne et des plans d'action;
- Présentation du plan d'audit et du rapport du Vérificateur général sur l'audit des états financiers annuels;
- Suivi de la gestion des risques- tableau de bord du suivi des risques majeurs;
- Revue et suivi des activités de l'audit interne;
- Étude du Plan pluriannuel d'audit interne;
- Suivi annuel sur l'efficacité des contrôles internes.

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

Comité des ressources humaines et des services à la clientèle

Également créé par le conseil d'administration le 27 mars 2009, le comité des ressources humaines et des services à la clientèle était composé en 2024-2025 de M^{mes} Marie Hélène Cloutier et Mélanie Leblanc ainsi que M. Serge Laflamme. Présidé par M^{me} Marie Hélène Cloutier, le comité est chargé, entre autres :

a) En ce qui concerne les ressources humaines :

- 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.

b) En ce qui concerne les services à la clientèle :

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

Au cours de l'exercice 2024-2025, les membres du comité des ressources humaines et des services à la clientèle ont principalement étudié les dossiers suivants :

- Suivi des rapports trimestriels et annuels relativement aux opinions sur nos services;
- Présentation des résultats du sondage sur la satisfaction de la clientèle et du sondage sur l'expérience client des usagers des services de traversiers;
- Suivi des négociations des conventions collectives;
- Étude et validation annuelle du programme de planification de la relève des dirigeants;
- Étude du tableau de bord de l'indicateur de performance relatif aux ressources humaines;
- Suivi des indicateurs opérationnels en ressources humaines.

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 2024-2025 sont M^{mes} Chantal Gagné et Nancy Leblanc ainsi que M. Serge Laflamme. Présidé par M^{me} 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 compétence et d'expérience pour la nomination des membres du conseil d'administration, à l'exception du président du conseil et du président-directeur général;
- de concevoir un programme d'accueil et de formation continue pour les membres du conseil d'administration;
- d'élaborer les critères d'évaluation des membres du conseil d'administration et les critères d'évaluation du fonctionnement du conseil d'administration;
- de procéder à l'évaluation du conseil d'administration et de son fonctionnement.

Au cours de l'exercice 2024-2025, le comité de gouvernance et d'éthique a principalement mené à bien les travaux suivants :

- Validation annuelle du code d'éthique des employés et du Règlement sur la gouvernance;
- Validation annuelle et révision des critères d'évaluation du fonctionnement et des membres du conseil d'administration en tenant compte du rapport du Collège des administrateurs de sociétés;
- Validation annuelle du profil de compétence et d'expérience des membres du conseil et du programme d'accueil et de formation continue des membres du conseil d'administration;
- Étude de candidatures au poste d'administrateur et analyse des dates de fin de mandat;
- Étude du budget annuel de formation des membres du conseil d'administration;
- Suivi des actions du Plan d'action en développement durable 2023-2028 et étude de sa mise à jour;
- Étude des plans d'action concernant la sécurité maritime et la santé et la sécurité au travail;
- Étude du Plan d'action à l'égard des personnes handicapées 2024-2025;
- Suivi de la Politique relative à la santé et la sécurité au travail;
- 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 un rapport au conseil d'administration des résultats de l'évaluation et des suivis à effectuer.

Comité de gestion de projet

Le comité de gestion de projet a été constitué le 16 décembre 2021 par le conseil d'administration. En 2024-2025, ce comité était composé de M^{mes} Chantal Gagné et Greta Bédard ainsi que MM. Michel Blais et Gaston Gourde. Présidé par M. Michel Blais, le comité est chargé, entre autres :

- de présenter au conseil d'administration ses recommandations relativement à tout portefeuille de projets et plan d'allocation des ressources de la STQ proposé au conseil par le président-directeur général;
- d'assurer le suivi des projets qualifiés comme majeurs de la STQ;

- d'assister le conseil d'administration dans l'exercice de ses responsabilités quant aux projets qualifiés comme majeurs de la STQ;
- d'assumer tout mandat spécial que lui confie le conseil d'administration.

Au cours de l'exercice 2024-2025, les membres du comité de gestion de projet ont principalement étudié les dossiers suivants :

- Plans d'action de la Direction de gestion de projet à la suite de son diagnostic;
- Suivi trimestriel du portefeuille de projets;
- Revue des risques de la Direction de gestion de projet;
- Suivi des projets majeurs de la STQ;
- Suivi d'un post mortem de projet.

Composition des comités et assiduité aux réunions en 2024-2025			
Comités	Nom	Fonction	Réunions
Audit	Hugo Legris-Tremblay	Président	6/6
	Jean-François Mongeau*	Membre	0/1
	Anne Baril	Membre	6/6
	Michel Blais**	Membre	3/3
Ressources humaines et services à la clientèle	Mélanie Leblanc***	Présidente/Membre	3/4
	Marie Hélène Cloutier****	Présidente	3/3
	Nancy Leblanc*****	Membre	1/1
	Serge Laflamme	Membre	4/4
Gouvernance et éthique	Chantal Gagné	Présidente	6/6
	Serge Laflamme	Membre	6/6
	Marie Hélène Cloutier*****	Membre	2/2
	Nancy Leblanc*****	Membre	4/4
Gestion de projet	Michel Blais	Président	5/5
	Chantal Gagné	Membre	5/5
	Greta Bédard	Membre	5/5
	Gaston Gourde*****	Membre	2/2

* M. Jean-François Mongeau a occupé ses fonctions de membre du comité d'audit jusqu'au 29 mai 2024. Il n'a participé à aucune réunion du comité d'audit en 2024-2025.

** M. Michel Blais a occupé ses fonctions de membre du comité d'audit à partir du 1^{er} septembre 2024.

*** M^{me} Mélanie Leblanc a occupé ses fonctions de présidente du comité des ressources humaines et des services à la clientèle jusqu'au 31 août 2024. Elle a ensuite poursuivi sa participation comme membre du comité, à compter du 1^{er} septembre 2024.

**** M^{me} Marie Hélène Cloutier a occupé ses fonctions de présidente du comité des ressources humaines et des services à la clientèle à partir du 1^{er} septembre 2024.

***** M^{me} Nancy Leblanc a occupé ses fonctions de membre du comité des ressources humaines et des services à la clientèle jusqu'au 31 août 2024.

***** M^{me} Marie Hélène Cloutier a été membre du comité de gouvernance et d'éthique jusqu'au 31 août 2024.

***** M^{me} Nancy Leblanc a été membre du comité de gouvernance et d'éthique à partir du 1^{er} septembre 2024.

***** M. Gaston Gourde a occupé ses fonctions de membre du comité de gestion de projet à partir du 18 septembre 2024.

Membres du conseil d'administration

M. Pascal Tessier-Fleury, président du conseil

Membre de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec, M. Tessier-Fleury est chef des finances de Petal. Depuis plus de 20 ans, 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.

M^{me} Greta Bédard

Forte d'une carrière de plus de 40 ans dans le domaine maritime, M^{me} Bédard est aujourd'hui la première femme à occuper le poste de Présidente-directrice générale de la Société des traversiers du Québec. Officier de navigation diplômée de l'Institut maritime du Québec, détentrice d'une maîtrise en administration des affaires et administratrice de sociétés certifiée, elle a touché à plusieurs sphères du domaine maritime et du service public, passant de la fondation de deux coopératives de travailleurs à divers postes de direction touchant les opérations et les immobilisations. Elle se démarque par son sens de l'éthique et sa vision stratégique des enjeux liés à l'industrie maritime.

M^{me} Chantal Gagné

M^{me} 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 la présidente-directrice générale. Elle détient un baccalauréat en administration des affaires de l'Université Laval. Engagée socialement, elle siège également au conseil d'administration de la Fondation de l'Hôpital de Baie-Saint-Paul.

M^{me} Mélanie Leblanc

Diplômée en navigation de l'Institut maritime du Québec (IMQ), M^{me} Leblanc y entre en 2008 à titre d'experte maritime au Centre de transfert technologique Innovation maritime, après plusieurs années d'expérience en mer. Elle devient ensuite enseignante en navigation, avant d'être nommée directrice adjointe du Service aux élèves en 2012. En juin 2019, elle est promue commandant-directrice de l'IMQ.

À ce titre, M^{me} Leblanc assure la gestion de l'ensemble des programmes techniques, des activités et des ressources, contribuant ainsi à la mission de l'IMQ dans le cadre de son mandat exclusif d'enseignement collégial maritime. Elle dirige les équipes multidisciplinaires sous sa responsabilité et agit également comme porte-parole de l'établissement auprès du milieu maritime.

Engagée dans son domaine, M^{me} Leblanc siège à divers conseils d'administration : Fondation de l'IMQ, Innovation maritime, le centre de transfert technologique dédié au secteur maritime et Société des transports de Rimouski. Elle est également membre du comité d'investissement communautaire de TELUS pour la région de Rimouski.

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 25 ans d'expérience en gestion et en services-conseils spécialisés auprès de la fonction finance, principalement dans les secteurs de l'éducation, de la santé, du transport, de la haute technologie, de la vente au détail et du divertissement. Il est actuellement chargé de cours au sein du département des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal. Il a auparavant été directeur principal des finances et de l'administration à l'Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec, directeur principal du Service des ressources financières au Centre de services scolaire de Montréal, 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 au sein d'un cabinet de comptables professionnels agréés. M. Mongeau est membre du jury d'évaluation des candidats à l'épreuve de synthèse 1 du programme national de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Canada. 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^{me} Anne Baril

Membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec (OIQ), M^{me} Baril est ingénieure civile diplômée de l'École Polytechnique de Montréal. Elle a entrepris sa carrière d'ingénieure au sein du ministère des Transports du Québec, où elle a occupé plusieurs fonctions de direction durant 35 années dans plusieurs régions du Québec. Forte de son expertise en gestion des actifs, elle a été invitée à participer à plusieurs forums techniques nationaux et internationaux.

Elle a présidé, entre autres, la Table d'expertise en entretien hivernal des routes de l'Association québécoise des transports et des routes (AQTr). Ses réalisations ont été soulignées par des prix, de l'AQTr (Prix Guy-Paré) et de l'Association des transports du Canada (Prix de présidence à deux reprises). Forte de son engagement et fière de la profession d'ingénieur, elle a été élue administratrice du conseil d'administration de son ordre professionnel (OIQ) durant neuf ans. Elle a été également élue par le conseil d'administration de l'OIQ pour représenter le Québec au conseil d'administration d'Ingénieurs Canada (2021-2023). Elle s'est engagée comme citoyenne auprès de la Ville de Québec. À ce titre, elle a présidé le conseil d'administration de son quartier durant trois années et en a été la vice-présidente une année.

Durant la période de la COVID (près de deux ans), elle a été bénévole au sein d'un OBNL de la ville de Québec, pour lequel elle livrait des repas à des personnes âgées et à mobilité réduite. Elle a occupé la fonction de présidente du conseil de la Fondation de l'Ordre des ingénieurs du Québec (FOIQ) durant cinq années. Elle a reçu le Prix de la présidence 2022 de la FOIQ en reconnaissance de son engagement bénévole au sein de cette fondation. Ayant à cœur les enfants malades, elle organise des levées de fonds depuis plusieurs années (huitième campagne en 2024) pour le compte d'Opération Enfant Soleil. Elle a suivi plusieurs formations en gouvernance de sociétés, gouvernance d'ordres professionnels et d'OBNL.

M^{me} Baril cumule 30 années d'expérience en gouvernance de différentes organisations. Elle a organisé plusieurs exercices de planification stratégique, a participé à nombre de ces exercices et a siégé à différents comités (gouvernance, audit, ressources humaines, technologies de l'information). Elle a suivi une formation de deuxième cycle en gestion de projets à l'Université de Sherbrooke (premier trimestre 2023). Elle s'investit toujours activement pour faire évoluer les organisations où elle œuvre.

M^{me} Marie Hélène Cloutier

Membre du comité exécutif d'exo, Marie Hélène est au cœur de la croissance et des opérations de l'organisation. Sa contribution et son leadership sont essentiels à l'élaboration de la vision et à l'exécution du plan stratégique. Elle pilote ainsi l'expérience globale client, les affaires corporatives et les relations gouvernementales, le développement de l'offre et des infrastructures de mobilité, l'innovation, l'intelligence d'affaires et des données.

Avant de se joindre à exo, Marie Hélène a lancé de nombreux projets innovants visant à réinventer des stratégies d'affaires. Elle a dirigé et structuré des équipes et des opérations complexes pour des opérateurs internationaux, en tant que vice-présidente exécutive (Québec et Maritimes) chez Transdev et avant cela comme vice-présidente expérience passager, marketing et commercialisation chez Keolis.

Gestionnaire chevronnée au sein de multinationales, grandes entreprises et organisations parapubliques, Marie Hélène Cloutier possède une vaste expérience en direction de grandes équipes multidisciplinaires, en stratégies d'entreprise, en gestion et optimisation d'opérations, en affaires corporatives et gouvernementales ainsi qu'en commercialisation. Agile en gestion 360, Marie Hélène excelle à construire, à planifier et à mener vers le succès une entreprise en plein changement.

Personnalité du monde de la mobilité et des affaires depuis plus de 15 ans, Marie Hélène s'implique activement dans son industrie comme dans la communauté. Elle est présidente du conseil d'administration de Propulsion Québec, la grappe des transports électriques et intelligents.

En 2019, Marie Hélène Cloutier a été récipiendaire du prix Relève, femme d'exception, dans la catégorie grande entreprise, aux Mercuriades, le plus prestigieux concours d'affaires au Québec. Elle a récemment commencé une formation d'administratrice de sociétés certifiée (ASC).

M. Michel Blais

M. Blais a œuvré au sein de grandes entreprises de télécommunications canadiennes pendant plus de 30 ans dans des postes de vice-président et de direction générale. Au cours des dernières années, il avait la responsabilité de l'ingénierie des réseaux ainsi que de l'opération et de la livraison des nouvelles technologies pour l'unité d'affaires canadiennes de Cogeco Connexion. Il a dirigé de grandes équipes en Ontario et au Québec et a été responsable de budgets d'exploitation de grande envergure et de programmes majeurs d'investissements annuels en capital. Bien qu'il se soit concentré principalement sur la direction de toutes les fonctions liées à la technologie et à la livraison des produits, M. Blais a également joué un rôle clé dans l'établissement du plan stratégique continu au sein de Cogeco Connexion.

Il a auparavant été directeur général dans différents domaines d'expertise, notamment la planification stratégique, les finances, la chaîne d'approvisionnement et la prestation de services pour les segments de marché des PME et des grandes entreprises, entre autres pour Bell Canada.

Il a obtenu un baccalauréat en génie de l'Université du Québec à Chicoutimi en 1991. Il est également membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec depuis 1991. En 2014, il a obtenu une maîtrise en administration des affaires de l'Université McGill et de HEC Montréal. Il est également diplômé en mécanique de l'Institut maritime du Québec depuis 1985.

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. Hugo Legris-Tremblay

Membre de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec et administrateur de sociétés certifié, M. Legris-Tremblay œuvre depuis plus de 16 ans au sein d'entreprises de renom. Actuellement conseiller principal en gestion des risques à la Fédération des caisses Desjardins du Québec, où il a occupé plusieurs postes de gestion, il a aussi travaillé dans le passé au sein des cabinets comptables PricewaterhouseCoopers et Raymond Chabot Grant Thornton. Il détient un baccalauréat en administration des affaires, un diplôme d'études supérieures spécialisées en comptabilité publique ainsi qu'une maîtrise en gestion de HEC Montréal.

M^{me} Nancy Leblanc

Avocate émérite du Barreau du Québec, Me Leblanc exerce sa profession depuis 29 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. Gaston Gourde

Gaston Gourde est membre du Barreau du Québec avec le statut d'avocat à la retraite depuis plusieurs années. Il a exercé le droit et plaidé devant de nombreux tribunaux.

En 1981, il a été élu député de Lévis à la Chambre des communes et nommé secrétaire parlementaire du Solliciteur général du Canada, jouant un rôle clé dans l'adoption de la loi créant le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS).

En 1984, il a amorcé une carrière médiatique comme animateur du matin en Beauce et à Lévis, puis comme chroniqueur dans les régions de Montréal et Québec.

En 1989, il a été élu maire de Saint-Isidore pour 12 ans, est devenu préfet de la MRC Nouvelle-Beauce et président de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Chaudière-Appalaches, avant d'être élu président de la Conférence des 17 Régies du Québec.

En 2001, il a été nommé juge administratif à la Régie des alcools, des courses et des jeux, où il a présidé une réforme majeure dans le

secteur des jeux. Il s’est également impliqué dans de nombreuses organisations, notamment comme dirigeant chez Desjardins, administrateur d’un centre de la petite enfance (CPE) et président de la Fédération des copropriétaires du Québec. Il donne toujours des formations sur l’organisation des conseils d’administration et préside régulièrement des assemblées générales de copropriétaires.

Toujours actif dans sa communauté, il cuisine pour Le Filon, un organisme venant en aide aux personnes en difficulté.

Informations sur les membres du conseil d'administration et assiduité aux réunions en 2024-2025					
Nom	Nomination	Mandat	Fonction	Réunions du conseil d'administration	Autres conseils d'administration
Pascal Tessier-Fleury*	2022-05-04	5 ans	Président du conseil d'administration	5/8	Aucun
Greta Bédard	2023-04-19	3 ans	Présidente-directrice générale	8/8	• Association canadienne des traversiers • Interferry
Chantal Gagné*	2020-11-18	4 ans**	Administratrice	8/8	• Fondation de l'Hôpital de Baie-Saint-Paul
Mélanie Leblanc*	2022-05-04	4 ans	Administratrice	7/8	• Innovation maritime • Fondation de l'Institut maritime du Québec • Société des transports de Rimouski
Jean-François Mongeau*	2023-03-15	4 ans***	Administrateur	S. O.	Aucun
Anne Baril*	2023-03-15	4 ans	Administratrice	5/8	Aucun
Marie Hélène Cloutier*	2023-03-15	4 ans	Administratrice	7/8	• Propulsion Québec
Michel Blais*	2023-03-15	4 ans	Administrateur	8/8	Aucun
Serge Laflamme*	2024-09-18	3 ans	Administrateur	8/8	Aucun
Hugo Legris-Tremblay*	2024-09-18	4 ans	Administrateur	8/8	Aucun
Nancy Leblanc*	2024-09-18	4 ans	Administratrice	8/8	Aucun
Gaston Gourde*	2024-09-18	4 ans	Administrateur	3/4	Aucun

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

** En vertu de l'article 11.1 de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État (RLRQ, chapitre G-1.02), les membres du conseil d'administration demeurent en fonction jusqu'à ce qu'ils soient remplacés ou nommés à nouveau.

*** M. Jean-François Mongeau a occupé ses fonctions de membre du conseil d'administration jusqu'au 29 mai 2024. Il n'a participé à aucune réunion du conseil d'administration en 2024-2025.

Au 31 mars 2025, le conseil d'administration de la STQ comptait 11 membres, soit 6 femmes et 5 hommes. Il comprenait au moins un membre âgé de moins de 35 ans lors de sa nomination ainsi qu'un membre issu de la diversité. Par ailleurs, plus des deux tiers des membres étaient qualifiés à titre d'administrateurs indépendants. La STQ est fière de cette représentativité paritaire, qui constitue une avancée significative dans un milieu maritime encore largement masculin.

Rémunération

Depuis 2023, la rémunération des membres du conseil d'administration est établie selon les dispositions du Règlement sur la rémunération des administrateurs des sociétés d'État. Par ailleurs, conformément à l'article 39 de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État (RLRQ, chapitre G-1.02), la STQ publie l'information relative à la rémunération de ses administrateurs et dirigeants, assurant ainsi une transparence répondant aux exigences légales.

Rémunération des membres du conseil d'administration pour l'exercice clos le 31 mars 2025

Nom du membre	Rémunération versée pour la participation au CA		Rémunération versée pour la participation aux comités ***		Avantages versés	Rémunération globale pour l'année financière
	Présidence	Membre	Présidence	Membre		
Pascal Tessier-Fleury	21 200,00 \$	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	21 200,00 \$
Chantal Gagné	S. O.	10 600,00 \$	4 200,00 \$	2 800,00 \$	S. O.	17 600,00 \$
Mélanie Leblanc	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.
Jean-François Mongeau*	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.
Anne Baril	S. O.	10 600,00 \$	S. O.	2 800,00 \$	S. O.	13 400,00 \$
Marie Hélène Cloutier	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.
Michel Blais	S. O.	10 600,00 \$	4 200,00 \$	1 633,33 \$	S. O.	16 433,33 \$
Serge Laflamme	S. O.	10 600,00 \$	S. O.	5 600,00 \$	S. O.	16 200,00 \$
Hugo Legris-Tremblay	S. O.	10 600,00 \$	4 200,00 \$	S. O.	S. O.	14 800,00 \$
Nancy Leblanc	S. O.	10 600,00 \$	S. O.	2 800,00 \$	S. O.	13 400,00 \$
Gaston Gourde**	S. O.	5 742,00 \$	S. O.	1 516,00 \$	S. O.	7 258,00 \$

* M. Jean-François Mongeau a occupé ses fonctions de membre du conseil d'administration jusqu'au 29 mai 2024. Il n'a participé à aucune réunion du conseil d'administration en 2024-2025.

** M. Gaston Gourde a occupé ses fonctions de membre du conseil d'administration à partir du 18 septembre 2024.

*** La rémunération fixée pour la participation des membres des comités est de 2 800 \$ et de 4 200 \$ pour les présidents de comités.

Rémunération des dirigeants pour l'exercice clos le 31 mars 2025

La rémunération des cinq dirigeants les mieux rémunérés de la STQ au 31 mars 2025 est présentée dans le tableau suivant. Les honoraires versés pour la vérification des états financiers de la STQ sont assumés par le Vérificateur général du Québec.

Nom et fonction des cinq dirigeants les mieux rémunérés	Rémunération de base versée	Contribution aux régimes de retraite assumée par la STQ	Autres avantages versés ou accordés	Rémunération globale pour l'année financière
Greta Bédard Présidente-directrice générale	214 823,49 \$	23 994,24 \$	1 037,38 \$	239 855,11 \$
Nathalie Caron Vice-présidente à l'administration et aux finances	166 412,60 \$	17 817,54 \$	2 942,58 \$	187 172,72 \$
Marie-Gabrielle Boudreau Vice-présidente aux affaires corporatives et secrétaire générale	166 370,62 \$	17 817,80 \$	1 857,51 \$	186 045,93 \$
Julie Dufour Vice-présidente aux ressources humaines	165 464,98 \$	17 817,80 \$	1 116,54 \$	184 399,32 \$
Louis Choinière Vice-président aux immobilisations	151 694,38 \$	15 802,52 \$	2 895,10 \$	170 392,00 \$
Danny Gagnon* Vice-président à l'exploitation	129 621,89 \$	15 877,33 \$	2 139,83 \$	147 639,05 \$

* Danny Gagnon a occupé ses fonctions à partir du 17 juin 2024. La valeur annualisée de sa rémunération est la suivante : rémunération de base 172 816,85 \$; régime de retraite 20 649,13 \$; autres avantages 2 894,22 \$; rémunération totale ; 196 360,20 \$.

Rémunération variable

Aucune rémunération variable n'est offerte aux dirigeants de la STQ.

Régime d'intéressement à long terme (RILT)

Aucun régime d'intéressement à long terme n'est offert aux dirigeants de la STQ.

Régime de retraite

Tous les employés de la STQ participent, selon le poste occupé, à l'un des régimes de retraite administrés par Retraite Québec, en l'occurrence le Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP) et le Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE) ou le Régime de retraite de l'administration supérieure (RRAS). La note complémentaire 14 des états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2025 de la STQ indique la façon dont ces sommes sont établies.

Autres avantages

Les sommes divulguées correspondent à la participation de la STQ au coût de location d'un espace de stationnement ainsi qu'à sa participation à l'assurance collective.

La STQ possède une politique sur les indemnités de départ visant à définir les mesures d'indemnisation et à établir un cadre de référence. Celles-ci sont basées sur un minimum d'un mois de traitement par année de service et un maximum de 12 mois de traitement de l'employé.

Aucune prime d'engagement n'est offerte aux dirigeants de la STQ.

4.7 Accès aux documents et protection des renseignements personnels

Nombre total de demandes reçues

Nombre total de demandes reçues	63
---------------------------------	----

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	23	3	0
21 à 30 jours	36	4	0
31 jours et plus	0	0	0
TOTAL	59	7	0

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)	21	1	0	S. O.
Partiellement acceptée	21	3	0	1, 9, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 30.1, 31, 32, 33, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 48, 53, 54, 56, 59, 87 et 88
Refusée (entièrement)	12	0	0	1, 9, 21, 22, 23, 24, 28, 29, 32, 33, 37, 38, 39, 40, 48, 53, 54, 56, 59, 86 et 87
Autres	5	3	0	1, 9, 22 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	0
Nombre d'avis de révision reçus de la Commission d'accès à l'information	3

Comité d'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels de la STQ

Le comité d'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels 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) ainsi que par sa réglementation et d'assurer la coordination, la concertation, la cohérence et l'intégration des préoccupations et des interventions stratégiques en cette matière.

Au cours de l'exercice 2024-2025, le comité a tenu cinq rencontres.

Conformément au Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels, la STQ consacre une section de son site Web 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.

Par ailleurs, les membres du personnel ont accès à des capsules d'information sur l'intranet de la STQ. Ces capsules ont pour objectif de les sensibiliser à la protection des renseignements personnels.

4.8 Application de la Politique linguistique de l'État et de la Directive relative à l'utilisation d'une autre langue que la langue officielle dans l'Administration

Émissaire

Questions	Réponses
Avez-vous un ou une émissaire?	Oui
Au cours de l'exercice, avez-vous pris une ou des mesures pour faire connaître l'émissaire à votre personnel ou le nom d'une personne-ressource à qui poser des questions sur l'exemplarité de l'État?	Oui
Si oui, énumérez cette ou ces mesures.	Séances d'accueil des nouveaux employés. Un courriel d'information a été transmis à l'ensemble du personnel.



Directive relative à l'utilisation d'une autre langue que la langue officielle

Questions	Réponses
Est-ce que votre organisation a pris une directive particulière relative à l'utilisation d'une autre langue que la langue officielle et l'a transmise au ministre de la Langue française en vue de son approbation?	Oui
Si vous avez pris une directive particulière, combien d'exceptions cette directive compte-t-elle?	38, y compris 2 mesures de temporisation.
Au cours de l'exercice, votre organisation a-t-elle eu recours aux dispositions de temporisation prévues par le Règlement sur la langue de l'Administration et le Règlement concernant les dérogations au devoir d'exemplarité de l'Administration et les documents rédigés ou utilisés en recherche?	Non
Si oui, indiquez le nombre de situations, cas, circonstances ou fins pour lesquels votre organisation a eu recours à ces dispositions.	S. O.

Politique linguistique de l'État (PLE)

Questions	Réponses
Au cours de l'exercice, avez-vous pris une ou des mesures pour informer votre personnel sur l'application de la Politique linguistique de l'État?	Oui
Si oui, énumérez cette ou ces mesures.	Séances d'accueil des nouveaux employés. Un courriel d'information a été transmis à l'ensemble du personnel.
L'article 20.1 de la Charte de la langue française prévoit qu'un organisme de l'Administration publique, dans les trois mois suivant la fin de son exercice financier, le nombre de postes pour lesquels il exige, afin d'y accéder notamment par recrutement, embauche, mutation ou promotion ou d'y rester, la connaissance ou un niveau de connaissance spécifique d'une autre langue que le français ainsi que ceux pour lesquels une telle connaissance ou un tel niveau de connaissance est souhaitable.	24
Quel est le nombre de postes au sein de votre organisation pour lesquels la connaissance ou un niveau de connaissance d'une autre langue que le français est exigé ?	
Quel est le nombre de postes au sein de votre organisation pour lesquels la connaissance ou un niveau de connaissance d'une autre langue que le français est souhaitable ?	124

4.9 Politique de financement des services publics

Tarification des services exploités par la STQ

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

Conformément à cette politique, la STQ indexe ses tarifs le 1^{er} avril de chaque année, selon les orientations du ministère des Finances. Pour l'exercice 2024-2025, le taux d'indexation a été établi à 3 %, selon les articles de la Loi limitant l'indexation de plusieurs tarifs gouvernementaux (LQ 2022, chapitre 29) qui modifie la Loi sur l'administration financière (RLRQ, chapitre A-6.001). La STQ a par conséquent limité la majoration de ses tarifs au taux indiqué dans cette loi.

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.

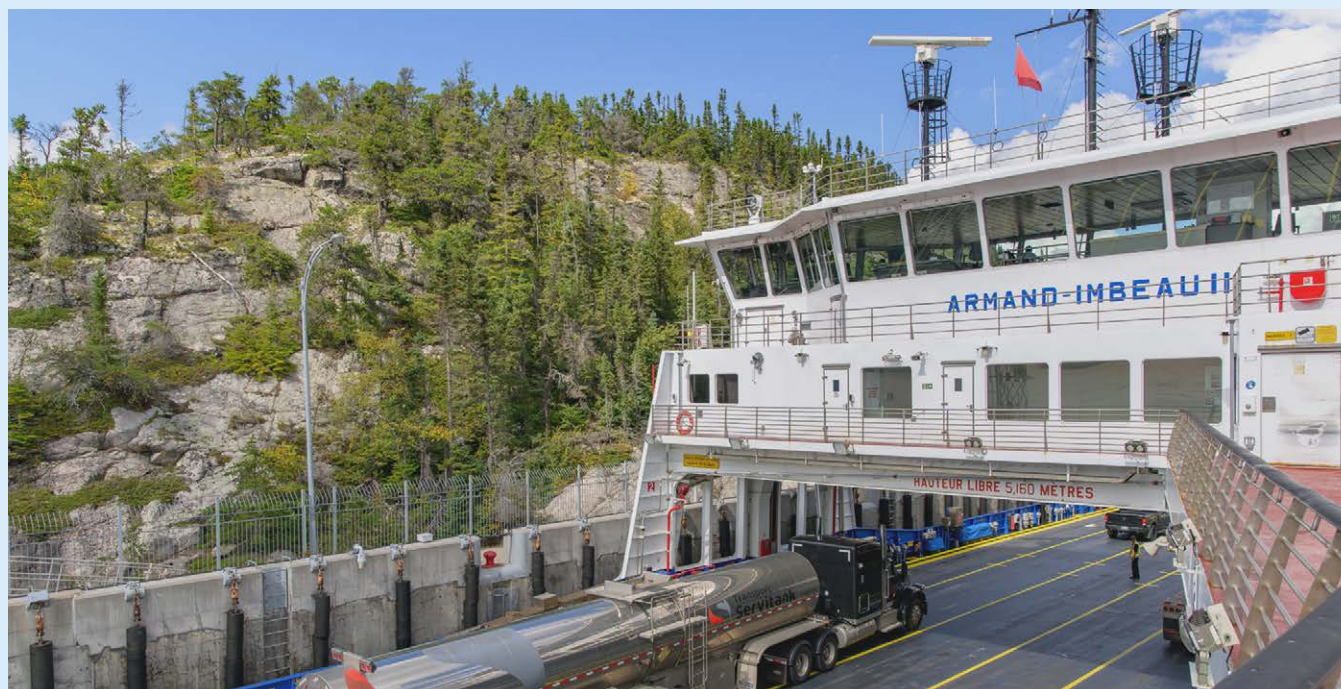
Traverses tarifées exploitées par la STQ	Revenus de tarification*	Coûts des services et des marchandises vendues**	Taux d'autofinancement***
Sorel-Tracy	7 818 713 \$	17 900 483 \$	43,7 %
Québec	5 580 593 \$	14 450 412 \$	38,6 %
Île-Verte	207 040 \$	2 213 242 \$	9,4 %
Matane	12 452 014 \$	35 864 707 \$	34,7 %

* 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 (entretiens 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 2024-2025, le taux d'autofinancement de la traverse tarifée de Québec a été supérieur à celui de l'année précédente puisque l'affrètement d'un navire de relève pour cette traverse n'a pas été nécessaire. Dans le cas de la traverse de Sorel-Tracy, la hausse des coûts de réparation combinée avec la diminution des revenus en raison des opérations à un seul navire explique la baisse du taux d'autofinancement. Pour la traverse de Matane, bien que l'on constate une stabilité des revenus, la hausse des frais de maintenance des navires a fait diminuer le taux d'autofinancement. Finalement, comme une intervention planifiée en cale sèche avait été réalisée au cours de l'exercice précédent sur le navire opérant à l'Île-Verte, on constate une augmentation sur le taux d'autofinancement de cette traverse.



Tarification 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 suivant, 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
Traverses			
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	
Dessertes maritimes			
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 2025



TABLE DES MATIÈRES

Rapport de la direction.....	67
Rapport de l'auditeur indépendant.....	68
États financiers	
État des résultats et de l'excédent cumulé	70
État de la situation financière	71
État de la variation de la dette nette	72
État des flux de trésorerie.....	73
Notes complémentaires	74

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

Greta Bédard

Présidente-directrice générale

Document original signé

Nathalie Caron

Vice-présidente à l'administration et aux finances

Québec, le 19 juin 2025

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 (« la Société »), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2025, et l'état des résultats et de l'excédent cumulé, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi 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 la Société au 31 mars 2025, ainsi que des résultats de ses activités, de ses gains et pertes de réévaluation, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

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 indépendant de la Société conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers au Canada et je me suis acquitté 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 la Société 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 la Société 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 la Société.

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 la Société;
- 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 la Société à poursuivre son exploitation. Si je conclus à l'existence d'une incertitude significative, je suis tenu 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 la Société 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 le vérificateur général par intérim du Québec,

Document original signé

Nicolas Bougie, CPA auditeur
Directeur général d'audit

Québec, le 19 juin 2025

**État des résultats et de l'excédent cumulé
de l'exercice clos le 31 mars 2025**

	2025		2024
	Budget \$	Réel \$	Réel \$
REVENUS			
Subventions du gouvernement du Québec	249 188 549	254 144 545	243 826 928
Titres de transport	26 274 664	24 754 963	25 349 459
Réclamation d'assurances		4 101 333	291 602
Revenus financiers (note 3)	2 009 975	2 479 426	3 077 222
Autres (note 3)	1 869 780	7 168 677	5 337 108
	279 342 968	292 648 944	277 882 319
CHARGES			
Frais d'exploitation (note 4)	206 429 134	230 065 267	217 208 949
Frais d'administration (note 5)	24 847 312	25 357 197	22 060 333
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles		9 540	16 910
Amortissement des immobilisations corporelles	50 040 542	46 922 741	40 095 498
Charge de désactualisation (note 13)		248 187	286 324
Intérêts sur la dette	19 650 588	19 997 094	19 999 029
	300 967 576	322 600 026	299 667 043
DÉFICIT DE L'EXERCICE	(21 624 608)	(29 951 082)	(21 784 724)
EXCÉDENT CUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE		674 058 264	695 842 988
EXCÉDENT CUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE		644 107 182	674 058 264

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État de la situation financière au 31 mars 2025

	2025	2024
	\$	\$
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 6)	8 875 455	12 514 859
Subventions à recevoir du gouvernement du Québec	694 284 737	778 805 169
Créances (note 7)	6 919 003	4 486 982
Placement de la compensation provenant du transfert des quais fédéraux (note 8)	7 469 438	8 789 995
Stocks destinés à la vente	114 280	92 870
	717 662 913	804 689 875
PASSIFS		
Emprunt temporaire (note 9)	20 082 555	71 342 922
Charges à payer et frais courus (note 10)	66 146 171	49 712 992
Dette à long terme (note 11)	673 839 110	697 792 208
Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations (note 13)	6 203 612	6 987 158
Loyers perçus d'avance	24 000	30 000
	766 295 448	825 865 280
DETTE NETTE	(48 632 535)	(21 175 405)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles (note 12)	686 677 500	691 876 636
Pièces d'entretien et réparations futurs	3 128 224	1 144 776
Charges payées d'avance	4 433 993	3 712 257
	694 239 717	696 733 669
CAPITAL-ACTIONS (NOTE 15)	1 500 000	1500000
EXCÉDENT CUMULÉ	644 107 182	674 058 264

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (NOTE 16)

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Document original signé

Greta Bédard, présidente-directrice générale

Document original signé

Pascal Tessier-Fleury, président du conseil d'administration

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

**État de la variation de la dette nette
de l'exercice clos le 31 mars 2025**

	2025		2024
	Budget \$	Réel \$	Réel \$
DÉFICIT DE L'EXERCICE	(21 624 608)	(29 951 082)	(21 784 724)
Acquisition d'immobilisations corporelles	(48 819 500)	(41 461 257)	(48 741 447)
Amortissement des immobilisations corporelles	50 040 542	46 922 741	40 095 498
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles		9 540	16 910
Produit de disposition d'immobilisations corporelles		100 475	2 501
Révision d'estimation - obligations liées à la mise hors service d'immobilisations		(372 363)	642 537
	1 221 042	5 199 136	(7 984 001)
Acquisition de charges payées d'avance		(15 724 549)	(26 518 184)
Acquisition de pièces pour entretiens et réparations futurs		(2 558 944)	(642 975)
Utilisation de charges payées d'avance		15 002 813	24 088 030
Utilisation de pièces pour entretiens et réparations futurs		575 496	1 446 482
		(2 705 184)	(1 626 647)
(AUGMENTATION) DE LA DETTE NETTE	(20 403 566)	(27 457 130)	(31 395 372)
(DETTE NETTE) ACTIFS FINANCIERS NETS AU DÉBUT DE L'EXERCICE		(21 175 405)	10 219 967
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE		(48 632 535)	(21 175 405)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

**État des flux de trésorerie
de l'exercice clos le 31 mars 2025**
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT

Déficit de l'exercice

Éléments sans incidence sur la trésorerie :

Amortissement des immobilisations corporelles	46 922 741	40 095 498
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	9 540	16 910
Charge de désactualisation	248 187	286 324
Révision d'estimation - obligations liées à la mise hors service d'immobilisations	(1 404 096)	(4 079)
Ajustement des intérêts au taux effectif	118 679	127 100
Revenus de placement réinvestis	(234 444)	(385 839)
Diminution des loyers perçus d'avance	(6 000)	(6 000)

2025
\$

2024
\$

(29 951 082)

(21 784 724)

46 922 741

40 095 498

9 540

16 910

248 187

286 324

(1 404 096)

(4 079)

118 679

127 100

(234 444)

(385 839)

(6 000)

(6 000)

45 654 607

40 129 914

Variation des actifs et des passifs liés au fonctionnement :

Subventions à recevoir	(25 435 046)	(23 517 428)
Créances	(2 432 021)	2 928 132
Stocks destinés à la vente	(21 410)	4 038
Charges à payer et frais cours	17 069 091	(1 314 174)
Pièces d'entretien et réparations futurs	(1 983 448)	803 507
Charges payées d'avance	(721 736)	(2 430 154)

(25 435 046)

(23 517 428)

(2 432 021)

2 928 132

(21 410)

4 038

17 069 091

(1 314 174)

(1 983 448)

803 507

(721 736)

(2 430 154)

(13 524 570)

(23 526 079)

2 178 955

(5 180 889)

Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement
ACTIVITÉS DE PLACEMENT

Produit de disposition de placements

1 555 001

4 299 000

Flux de trésorerie liés aux activités de placement

1 555 001

4 299 000

ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS

Acquisition d'immobilisations corporelles	(40 012 134)	(56 596 475)
Disposition d'immobilisations corporelles	100 475	2 501

(40 012 134)

(56 596 475)

100 475

2 501

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement en immobilisations

(39 911 659)

(56 593 974)

ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Emprunts effectués long terme	-	54 400 000
Remboursements dette long terme	(24 071 777)	(22 980 358)
Emprunts temporaires effectués	56 610 076	50 450 000
Remboursements emprunts temporaires	-	(51 518 895)

-

54 400 000

(24 071 777)

(22 980 358)

56 610 076

50 450 000

-

(51 518 895)

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

32 538 299

30 350 747

Diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

(3 639 404)

(27 125 116)

TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE AU DÉBUT DE L'EXERCICE

12 514 859

39 639 975

TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE

8 875 455

12 514 859

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Intérêts payés au cours de l'exercice	20 068 081	19 262 581
Intérêts reçus au cours de l'exercice	2 233 823	3 181 698

20 068 081

19 262 581

2 233 823

3 181 698

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires

31 mars 2025

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 et le passif au titre des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. Les résultats réels peuvent différer des meilleures prévisions faites par la direction.

Incertitude relative à la mesure

Le passif relatif aux obligations liées à la mise hors service d'immobilisations est sujet à une incertitude relative à la mesure et peut varier en raison des technologies en constante évolution utilisées dans les activités de mise hors service des immobilisations et des écarts entre les hypothèses retenues aux fins de l'évaluation du passif et les résultats réels. Les principales hypothèses retenues comprennent l'estimation des coûts actuels de mise hors service, l'échéancier prévu des travaux, le taux d'inflation des coûts et le taux d'actualisation. Par ailleurs, l'obligation de disposer de manière sécuritaire de l'amiante dans les actifs est sujette à une incertitude relative à la mesure en raison des limites inhérentes à l'évaluation des quantités d'amiante qui y sont contenues ainsi que de l'échéancier des travaux qui est inconnu lorsqu'aucun plan de mise hors service n'est prévu.

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 emprunts temporaires, 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.

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



Revenus

Subventions du gouvernement du Québec

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.

Titres de transport

Les revenus provenant de la vente de titres de transport constituent des opérations avec obligations de prestation pour lesquelles la Société doit rendre un service ou fournir un bien précis en échange de la somme reçue d'un usager ou d'un client. Ces revenus sont constatés au fur et à mesure que l'obligation est remplie, soit à un moment précis lorsque le service de transport est rendu.

Réclamation d'assurances

Les revenus découlant d'une réclamation d'assurances qui ne présente pas d'obligation de prestation sont comptabilisés lorsque la Société a le pouvoir de les revendiquer ou de les prélever en vertu d'un événement passé. Les revenus de réclamation d'assurances sont comptabilisés lorsque les réclamations sont acceptées par l'assureur.

Revenus financiers

Les revenus d'intérêts sur dépôts bancaires et les revenus de placement de la compensation provenant du transfert des quais fédéraux sont constatés au fur et à mesure qu'ils sont gagnés.

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. Leur coût inclut les frais financiers capitalisés pendant la période de construction, de développement ou de mise en valeur ainsi que les coûts de mise hors service, le cas échéant.

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.

* Les coûts de mise hors service d'immobilisations capitalisés dans les catégories des navires et des bâtiments sont amortis selon la méthode dégressive à des taux entre 5% et 15%.

Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Une obligation liée à la mise hors service d'immobilisations (OMHS) est comptabilisée lorsque toutes les conditions suivantes sont respectées :

- il y a présence d'une obligation juridiquement exécutoire qui contraint la Société à réaliser des activités particulières liées à la mise hors service permanente d'une immobilisation nécessitant une sortie de ressources économiques;
- l'obligation résulte de l'acquisition, de la construction, du développement, de la mise en valeur et/ou de l'utilisation normale de l'immobilisation;
- il est prévu que les activités particulières de mise hors service soient réalisées;
- il est possible de procéder à une estimation raisonnable des coûts relatifs à cette obligation.

Les coûts de mise hors service sont capitalisés au coût des immobilisations concernées et amortis au même rythme que l'immobilisation à laquelle ils sont rattachés à compter de la date de l'obligation juridique jusqu'au moment prévu de l'exécution des activités de mise hors service.

L'évaluation initiale de la valeur comptable de l'obligation est effectuée en ayant recours à l'actualisation des flux de trésorerie estimatifs nécessaires pour procéder aux activités de mise hors service. Les flux de trésorerie sont ajustés en fonction de l'inflation et actualisés selon le taux d'actualisation qui représente la meilleure estimation de la direction quant au coût des fonds nécessaires pour régler l'obligation à son échéance, qu'elle soit connue ou estimée.

À la suite de sa comptabilisation initiale, la valeur comptable de l'obligation est augmentée de la charge de désactualisation annuelle pour tenir compte de l'écoulement du temps. De plus, sa valeur comptable est ajustée pour tenir compte des variations de l'échéancier ou du montant des flux de trésorerie non actualisés par rapport à l'estimation initiale ou d'une révision du taux d'actualisation. Ces ajustements sont constatés à titre d'augmentation ou de diminution de la valeur comptable de l'immobilisation en cause. La valeur comptable révisée de l'immobilisation doit être amortie prospectivement.

3. Revenus financiers et autres revenus

	2025 \$	2024 \$
Revenus financiers		
Intérêts sur dépôts bancaires	2 244 982	2 691 383
Revenus de placement de la compensation provenant du transfert des quais fédéraux	234 444	385 839
	2 479 426	3 077 222
Autres revenus		
Location de navires	3 494 827	3 134 834
Services à la clientèle (restaurant et boutique)	1 486 245	1 445 256
Gains de révision d'estimation - OMHS	1 404 096	-
Revenus divers	783 509	757 018
	7 168 677	5 337 108
	9 648 103	8 414 330

4. Frais d'exploitation

	2025 \$	2024 \$
Contrats d'exploitation	56 830 325	48 728 692
Traitements et avantages sociaux	54 988 908	52 725 228
Entretien et réparation - navires	51 069 215	45 709 728
Carburant	17 406 070	18 540 659
Entretien et réparation - quais	12 108 927	9 139 156
Affrètement de navires	10 022 478	16 332 436
Honoraires professionnels	5 976 938	5 613 192
Assurances	4 252 096	3 887 336
Entretien et réparation - bâtiments	3 062 530	2 953 963
Taxes foncières et scolaires	1 992 882	1 903 857
Location de locaux	1 968 678	1 896 339
Frais divers - navires	1 654 983	1 476 954
Frais de déplacement	1 640 173	1 353 864
Frais de port et frais de quai	1 489 438	1 322 661
Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail	933 941	208 330
Formation du personnel	835 239	883 298
Frais reliés aux équipages	818 363	753 773
Frais de ventes	642 365	479 985
Coût des marchandises vendues	518 233	528 439
Santé et sécurité au travail	441 210	367 393
Maintenance des TI et télécommunications	314 400	272 642
Entretien et réparations - matériel roulant	263 176	323 318
Uniformes	138 280	585 616
Autres	696 419	1 222 090
	230 065 267	217 208 949

5. Frais d'administration

	2025 \$	2024 \$
Traitements et avantages sociaux	17 041 626	15 229 028
Honoraires professionnels	3 415 312	2 607 359
Maintenance des TI et télécommunications	2 091 033	1 383 634
Communications et marketing	772 634	1 085 603
Frais de déplacement	366 790	421 679
Frais reliés au bâtiment du siège social	337 497	273 119
Formation du personnel	226 215	292 587
Location de locaux	151 138	178 521
Papeterie et impression	70 732	80 969
Autres	884 220	507 834
	25 357 197	22 060 333

6. Trésorerie et équivalents de trésorerie

Compte bancaire à surintérêts, taux de base moins 1,90 %
(2024 : taux de base moins 1,90 %)
Encaisse, taux de base moins 2,25 % (2024 : taux de base moins 2,25 %)
Compte à rendement élevé sans échéance, taux de base moins 1,60%
(2024 : taux de base moins 1,65%)

2025 \$	2024 \$
7 488 165	7 170 192
1 349 407	4 964 030
37 883	380 637
8 875 455	12 514 859

7. Créances

Taxes à la consommation à recevoir
Comptes clients et autres créances

2025 \$	2024 \$
4 275 055	3 487 001
2 643 948	999 981
6 919 003	4 486 982

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 2025 : 7 484 575 \$, 2024 : 8 571 873 \$)
Moins : frais de garde

2025 \$	2024 \$
445	1 278
7 469 189	8 788 975
(196)	(258)
7 469 438	8 789 995

Les placements obligataires portent intérêt à des taux compris entre 1,23 % et 6,91 % (2024 : 1,23 % et 6,91 %). Les échéances s'échelonnent de avril 2025 à octobre 2029 (2024 : février 2025 à octobre 2029).

9. Emprunts temporaires et facilités de crédit

Le 15 novembre 2023, la Société a été autorisée, par décret du gouvernement du Québec, à instituer un régime d'emprunt valide jusqu'au 31 mai 2026. En vertu de celui-ci, la Société est autorisée à contracter des emprunts à court terme ou par marge de crédit auprès du ministre des Finances, à titre de gestionnaire du Fonds de financement du gouvernement du Québec pour un montant total de 464 496 483\$ dont 10 000 000\$ en facilité de crédit.

Au 31 mars 2025, la Société détient des emprunts temporaires de 20 082 555 \$ (2024: 71 342 922 \$), incluant une facilité de crédit de 5 006 848\$ (2024: 0 \$) portant intérêt au taux moyen des bons du Trésor du Québec à 3 mois majoré de 0,02 %. Au cours de l'exercice, 107 870 443 \$ d'emprunts temporaires ont été remboursés directement par le ministère. Ces remboursements ne génèrent pas de mouvement de flux de trésorerie.

10. Charges à payer et frais courus

	2025 \$	2024 \$
Fournisseurs et frais courus	42 552 024	32 284 968
Fournisseurs et frais courus - apparentés	5 375 519	6 300 370
Traitements à payer	13 976 822	7 262 241
Provision pour vacances	3 585 245	3 225 929
Provision pour congés de maladie	439 808	410 818
Déductions à la source	216 753	228 666
	66 146 171	49 712 992

11. 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 6,067 %, remboursable par des versements semestriels de 102 319 \$, échéant en juin 2028

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,483 %, remboursable par des versements semestriels de 196 036 \$, échéant en octobre 2029

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 4,504 %, remboursable par des versements semestriels de 403 317 \$, échéant en septembre 2033

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,478 %, remboursable par des versements semestriels de 89 440 \$, échu en mai 2024

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,36 %, remboursable par des versements semestriels de 490 139 \$, échéant en septembre 2025

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,79 %, remboursable par des versements semestriels de 4 203 370 \$, échéant en septembre 2025

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,228 %, remboursable par des versements semestriels de 1 113 238 \$, échéant en décembre 2048

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,819 %, remboursable par des versements semestriels de 943 828 \$, échéant en décembre 2048

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,557 %, remboursable par des versements semestriels de 289 314 \$, échéant en septembre 2027

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 3,183 %, remboursable par des versements semestriels de 5 523 758 \$, échéant en novembre 2048

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,984 %, remboursable par des versements semestriels de 3 585 880 \$, échéant en mars 2049

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,522 %, remboursable par des versements semestriels de 261 660 \$, échéant en mars 2029

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,508 % remboursable par des versements semestriels de 465 607 \$, échéant en juin 2039

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 1,932 %, remboursable par des versements semestriels de 1 298 082 \$, échéant en juillet 2040

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 1,392 %, remboursable par des versements semestriels de 429 871 \$, échéant en juillet 2030

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,073 % remboursable par des versements semestriels de 319 642 \$, échéant en novembre 2040

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 2,135 % remboursable par des versements semestriels de 340 341 \$, échéant en juin 2031

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 4,184 % remboursable par des versements semestriels de 1 649 408 \$, échéant en juin 2043

Emprunt du Fonds de financement, taux effectif de 4,77 % remboursable par des versements semestriels de 390 679 \$, échéant en novembre 2043

2025 \$	2024 \$
25 551 410	25 551 410
636 983	795 807
5 195 091	5 401 045
5 645 013	6 179 330
-	87 973
8 998 920	9 753 545
132 830 634	137 435 441
36 993 023	38 001 061
32 762 403	33 706 585
1 392 713	1 925 493
184 456 360	189 513 702
122 281 998	125 727 470
1 979 344	2 443 944
11 263 238	11 900 111
34 636 747	36 536 663
4 537 897	5 326 423
8 669 471	9 122 138
4 111 971	4 695 695
42 201 560	43 688 372
9 694 334	10 000 000
673 839 110	697 792 208

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 \$
2026	160 943 376	17 453 301
2027	19 659 741	14 966 218
2028	19 954 963	14 381 682
2029	20 156 149	13 788 864
2030	24 177 305	13 191 637
2031 et suivantes	381 884 533	112 838 316
	626 776 067	186 620 018

12. Immobilisations corporelles

	Terrains \$	Quais* \$	Bâtiments* \$	Navires* \$	Ameublement et équipement* \$	Matériel roulant \$	Améliorations locatives \$	2025 \$
Coût								
Solde au début	3 125 179	240 640 879	80 685 215	826 492 284	15 100 992	2 299 647	3 691 655	1 172 035 851
Acquisitions	-	10 718 286	4 329 575	24 898 515	1 269 030	245 851	-	41 461 257
Dispositions	-	(90 095)	-	(28 449)	(270 657)	(66 642)	-	(455 843)
Révision d'estimation - OMHS	-	-	4 400	(272 795)	-	-	-	(268 395)
Solde à la fin	3 125 179	251 269 070	85 019 190	851 089 555	16 099 365	2 478 856	3 691 655	1 212 772 870
Amortissement cumulé								
Solde au début	-	90 392 511	43 218 905	330 983 194	10 973 727	1 532 853	3 058 025	480 159 215
Amortissement	-	7 219 054	3 769 245	34 172 780	1 104 725	266 910	390 027	46 922 741
Dispositions	-	-	-	(25 526)	(253 682)	(66 620)	-	(345 828)
Révision d'estimation - OMHS	-	-	-	(640 758)	-	-	-	(640 758)
Solde à la fin	-	97 611 565	46 988 150	364 489 690	11 824 770	1 733 143	3 448 052	526 095 370
Valeur comptable nette	3 125 179	153 657 505	38 031 040	486 599 865	4 274 595	745 713	243 603	686 677 500

* Au 31 mars 2025, ces postes incluent un total de 20 243 887 \$ d'acquisitions sur lesquelles aucun amortissement n'a été comptabilisé. Ce montant se répartit ainsi : quais 14 532 419 \$, bâtiments 1 990 997 \$, navires 3 398 429 \$ et ameublement et équipements 322 042 \$.

Au 31 mars 2025, le poste "Charges à payer et frais courus" inclut un montant de 8 420 168 \$ lié à l'acquisition d'immobilisations corporelles.

Au 31 mars 2025, le total des acquisitions d'immobilisations corporelles inclut un montant de 2 085 035 \$ d'intérêts capitalisés, dont aucun montant n'est présenté dans les charges à payer et frais courus et ne génère aucun mouvement de flux de trésorerie.

	Terrains	Quais*	Bâtiments*	Navires*	Ameublement et équipement*	Matériel roulant	Améliorations locatives	2024
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Coût								
Solde au début	3 125 179	223 521 532	80 094 635	798 717 065	13 441 891	2 010 394	3 318 265	1 124 228 961
Acquisitions	-	17 119 347	602 945	28 405 391	1 951 121	289 253	373 390	48 741 447
Dispositions	-	-	-	-	(292 020)	-	-	(292 020)
Révision d'estimation - OMHS	-	-	(12 365)	(630 172)	-	-	-	(642 537)
Solde à la fin	3 125 179	240 640 879	80 685 215	826 492 284	15 100 992	2 299 647	3 691 655	1 172 035 851
Amortissement cumulé								
Solde au début	-	84 162 527	39 748 110	302 397 097	10 316 448	1 266 209	2 445 935	440 336 326
Amortissement	-	6 229 984	3 470 795	28 586 097	929 888	266 644	612 090	40 095 498
Dispositions	-	-	-	-	(272 609)	-	-	(272 609)
Solde à la fin	-	90 392 511	43 218 905	330 983 194	10 973 727	1 532 853	3 058 025	480 159 215
Valeur comptable nette								
	3 125 179	150 248 368	37 466 310	495 509 090	4 127 265	766 794	633 630	691 876 636

* Au 31 mars 2024, ces postes incluent un total de 60 837 106 \$ d'acquisitions sur lesquelles aucun amortissement n'a été comptabilisé. Ce montant se répartit ainsi : quais 7 920 463 \$, bâtiments 236 778 \$, navires 52 472 923 \$ et ameublement et équipements 206 942 \$.

Au 31 mars 2024, le poste "Charges à payer et frais courus" inclut un montant de 9 056 080 \$ lié à l'acquisition d'immobilisations corporelles.

Au 31 mars 2024, le total des acquisitions d'immobilisations corporelles inclut un montant de 3 101 450 \$ d'intérêts capitalisés, dont aucun montant n'est présenté dans les charges à payer et frais courus.

13. Obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

Les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations de la Société concernent le désamiantage de certains navires et de certains bâtiments.

Évolution des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations

	2025	2024
	\$	\$
Solde au début	6 987 158	7 347 450
Charge de désactualisation	248 187	286 324
Révision d'estimation*	(1 031 733)	(646 616)
Solde à la fin	6 203 612	6 987 158

* Un montant de 372 363 \$ a eu pour effet d'augmenter la valeur comptable nette des immobilisations corporelles alors qu'un montant de 1 404 096 \$ a été comptabilisé en résultat au poste de revenus divers.

Principales hypothèses utilisées

Le désamiantage des navires et des bâtiments dont l'échéancier des travaux est connu représente 100 % du passif total relatif aux obligations liées à la mise hors service d'immobilisations. Les principales hypothèses utilisées pour cette obligation sont les suivantes :

	2025	2024
Taux d'actualisation	2,92 % à 4,44 %	4,04 % à 4,51 %
Taux d'inflation	2,74 % à 3,60 %	2,72 % à 3,47 %
Période d'actualisation	4 à 30 ans	5 à 31 ans

Les coûts estimatifs non actualisés pour réaliser les activités de mise hors service d'immobilisations au 31 mars 2025 et inclus dans l'évaluation du passif s'élèvent à 7 398 241 \$ (2024: 8 496 867 \$).

14. Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite

Les employés de la Société participent au Régime de retraite du personnel employé 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^{er} janvier 2025, le taux de cotisation pour le RREGOP est passé de 9,39 % à 9,09 % de la masse salariale admissible et le taux pour le RRPE et le RRAS, qui fait partie du RRPE, est resté à 12,67% de la masse salariale admissible. Les cotisations versées par l'employeur sont équivalentes aux cotisations des employés.

Les cotisations de la Société, imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 2 799 879 \$ (2024 : 2 878 557 \$). 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

2025 \$	2024 \$
1 500 000	1 500 000

16. Obligations contractuelles

La Société détient 31 baux de location qui ont été signés entre 2004 et 2025. 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 1 655 876 \$ (2024: 1 241 642 \$) lié aux options de renouvellement.

La Société compte onze 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 2 164 602 \$ (2024: 12 973 122 \$) lié aux options de renouvellement.

La Société s'est engagée envers dix entreprises pour des ententes en lien avec des projets de construction. Ces ententes sont principalement pour des travaux sur les infrastructures, construction de navires et pour la surveillance des travaux, pour un montant totalisant 26 615 264 \$ (2024: 12 365 425 \$) et pouvant s'échelonner selon l'évolution des travaux sur une période allant jusqu'en 2038.

Au 31 mars 2025, les obligations contractuelles de la Société s'établissent comme suit :

2026
2027
2028
2029
2030
Exercices subséquents

Baux \$	Ententes de service* \$
1 776 637	30 366 010
25 222	26 887 180
25 574	21 735 834
25 933	-
22 227	-
10 059	-
1 885 652	78 989 024

Au 31 mars 2024, les obligations contractuelles de la Société totalisaient 1 708 759 \$ pour les baux et 104 028 754 \$ pour les ententes de services.

* 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 de la présidente directrice-générale 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 apparentés.

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 2025.

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 2025 est la suivante :

Trésorerie et équivalents de trésorerie
Comptes clients et autres créances
Placement de la compensation provenant du transfert des quais fédéraux

2025	2024
\$	\$
8 875 455	12 514 859
2 643 948	999 981
7 469 438	8 789 995
18 988 841	22 304 835

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. 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 265 804 \$ (2024: 354 507 \$) à la date de clôture. L'échéance des comptes clients est détaillée dans le tableau suivant :

0 à 30 jours
31 à 60 jours
61 à 90 jours
Plus de 90 jours

2025	2024
\$	\$
2 378 144	645 474
80 371	192 490
28 417	9 861
157 016	152 156
2 643 948	999 981

Au 31 mars 2025, la Société avait pour 11 308 \$ (2024: 48 205 \$) de comptes clients dépréciés et échus. Au cours de l'exercice, la société a radié 10 703 \$ de comptes clients (2024: 1 660 \$) et en a récupéré aucun (2024: 7 541 \$).

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.

Au 31 mars 2025, l'échéance estimative des créiteurs et charges à payer à l'exception des avantages sociaux à payer totalisant 65 929 418 \$ (2024 : 49 484 326 \$) est principalement de moins de 90 jours (2024 : moins de 90 jours).

Le détail des échéances pour les emprunts temporaires se trouve à la note 9 et celui pour la dette à long terme à la note 11.

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 uniquement au risque de taux d'intérêt.

Risque de taux d'intérêt

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

L'exposition au risque de taux d'intérêt de la Société est attribuable à ses actifs financiers portant intérêt. La trésorerie et les équivalents de trésorerie 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 1,6 années (2024 : 2,2 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 emprunts temporaires 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. Au 31 mars 2025, la Société ne prévoit pas renouveler ces dettes long terme à leur échéance.

19. Chiffres comparatifs

Certains chiffres de 2024 ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée en 2025.





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 (R.R.Q., c. M-30, r.0.1) qui sont applicables aux administrateurs de la Société 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 (R.R.Q., c. M -30 r.0.1) 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, 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 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 et 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, toute marque d'hospitalité ou tout 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 ainsi que 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 compte touchant les affaires de la STQ et l'information y afférente respectent les règles applicables en cette matière et soient présentées d'une façon qui soit 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 Société tout intérêt direct ou indirect qu'il a dans un organisme, une entreprise ou une association susceptible de le placer dans une situation de conflit d'intérêts, ainsi que les droits qu'il peut faire valoir contre la Société, en indiquant, le cas échéant, leur nature et leur valeur.
- 4.2 Une fois par année, chaque administrateur doit remettre au président du conseil d'administration 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 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 Société. 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 Société 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 Société par lesquelles il serait aussi visé.

SECTION 4 : Conflits d'intérêts (suite)

- 4.5 L'administrateur autre que le président-directeur général de la STQ ne peut agir comme porte-parole de celle-ci, sauf autorisation expresse du conseil ou du président-directeur général.
- 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 émis 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 en 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 électorale 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 électorale 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 électorale 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 Société.
- 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 Société, ou un autre organisme ou entreprise avec lesquels il avait des rapports directs importants au cours de l'année qui a précédé la fin de son mandat.
- Il lui est interdit, dans l'année qui suit la fin de ses fonctions, d'agir au nom ou pour le compte d'autrui relativement à une procédure, à une négociation ou à une autre opération à laquelle la Société est partie et sur laquelle il détient de l'information non disponible au public.
- Les administrateurs ou les dirigeants de la Société 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 Société 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 Société 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 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 Société des traversiers du Québec.

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





