

PLAN D'AFFAIRES

2019/20 - 21/22

OWEN SOUND TRANSPORTATION COMPANY
EST. 1921

Table des matières

Résumé 3

1.0 Introduction 4

1.1 Mandat 4

1.2 À propos de nous 4

1.3 Notre mission, notre vision et nos valeurs 5

2.0 Analyse de l'environnement 6

2.1 Analyse de la situation 6

2.2 Données démographiques des clients 9

2.3 Environnement opérationnel 10

2.4 Facteurs externes 12

2.5 Facteurs internes 14

3.0 Orientation stratégique 19

3.1 Objectifs stratégiques 19

4.0 Aperçu des programmes actuels et futurs 20

4.1 Programmes actuels 20

4.2 Programmes futurs 23

5.0 Ressources nécessaires pour atteindre les buts et les objectifs 28

5.1 Ressources humaines 28

5.2 Installations et navire 28

5.3 Technologie 28

6.0 Ressources humaines 30

6.1 Structure organisationnelle 30

6.2 Stratégie de rémunération 30

6.3 Planification de la relève 30

7.0 Budget financier et dotation 31

8.0 Plan de mise en œuvre 32

9.0 Plan de communication et de marketing 33

9.1 Stratégie de marketing 33

9.3 Portée de la clientèle 34

9.2 Communication Plan 35

10.0 Stratégies d'identification, d'évaluation et d'atténuation des risques 36

10.1 Matrice d'évaluation des risques 36

10.2 Identification des risques 37

10.3 Stratégies d'atténuation 41
11.0 Mesures du rendement 42
Annexe A – Facteur de charge Chi-Cheemaun 43
Annexe B – Organigramme 44
Annexe C – État des revenus et des dépenses de l'OSTC : Chi-Cheemaun 45
Annexe D – État des revenus et des charges de l'OSTC : Niska 1 47
Annexe E – Plan d'immobilisations de l'OSTC : Chi-Cheemaun (2019/20 – 2021/22) 48
Annexe F – Plan d'immobilisations de l'OSTC : Niska 1 (2019/20 – 2021/22) 49

Résumé

L'Owen Sound Transportation Company, Limited (OSTC) a été constituée en vertu de la Loi sur les sociétés par actions de l'Ontario en 1921 et est conforme aux exigences légales de la Loi.

Le plan triennal du CTSO a été élaboré en conformité avec les exigences d'une agence d'entreprise opérationnelle, telles qu'elles sont précisées dans la Directive sur les organismes et les nominations (DAA) du Conseil de gestion du gouvernement de février 2015, toutes les directives provinciales auxquelles l'agence est responsable et le protocole d'entente entre le ministère de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines (EDNM) et le CTSO.

L'OSTC a élaboré le plan d'activités 2019-2020 à 2021-22, en se fondant sur la compréhension de haut niveau suivante découlant du protocole d'entente entre le EDNM et l'OSTC.

1. Le EDNM s'intéresse à l'exploitation continue des services de traversier Tobermory – South Baymouth et Moosonee – Moose Factory Island.
2. La province de l'Ontario n'a pas de politique sur la façon dont les niveaux de subventions d'exploitation annuelles sont déterminés pour les services de traversier appartenant à la province.
3. La marge de crédit d'exploitation de 2 millions de dollars de l'OSTC fournit des flux de trésorerie pour le service de traversier pendant la partie non productrice de revenus de l'exercice financier et est remboursée annuellement avec des revenus d'exploitation.
4. L'excédent général accumulé de l'OSTC fournit le fonds de roulement nécessaire et, à ce titre, ne devrait pas être inférieur à 1 million de dollars ou à 10% des dépenses d'exploitation annuelles.
5. L'OSTC n'a pas le pouvoir de contracter des dettes pour financer le service de traversier, que ce soit par elle-même ou au nom de la province de l'Ontario.
6. L'OSTC continuera d'offrir des services de traversier sûrs, efficaces et fiables dans la province de l'Ontario.

Un financement de fonctionnement de 2 millions de dollars est requis pour 2019-20, 2020-21 et 2021-22. Pour fournir le Tobermory – Service de traversier de South Baymouth, l'OSTC exigera des subventions d'exploitation annuelles d'un montant de :

- 2 400 000 $ pour 2019/20
- 2,550 000 $ pour 2020/21
- 2 730 000 $ pour 2021-22

Des fonds d'immobilisations pour ce tracé seront nécessaires comme suit pour les réparations et les améliorations :

- 2 780 000 $ pour 2019/20
- 1 575 000 $ pour 2020/21
- 4 598 000 $ pour 2021/22

Pour fournir le service de traversier Moosonee – Moose Factory Island, l'OSTC exigera des subventions d'exploitation annuelles de 400 000 $ pour 2019-20, 20/2021 et 2021-22.

Un dragage de rivière peut être requis en 2019-20 et 2020-21 (projet de 2 ans) et peut nécessiter un financement en immobilisations de 8 millions de dollars par année.

1.0 Introduction

1.1 Mandat

L'OSTC contribue à la prestation d'un transport par traversier sûr, efficace et fiable dans la province de l'Ontario, principalement grâce à l'exploitation de deux services saisonniers de traversier pour passagers, véhicules et véhicules commerciaux : le MS Chi-Cheemaun sur la route Tobermory – South Baymouth, et le NM Niska 1 sur la route Moosonee – Moose Factory.

L'OSTC favorise et contribue au développement économique dans les régions de Tobermory et de South Baymouth en soutenant un climat d'affaires positif et en améliorant et en promouvant le secteur touristique grâce à des partenariats avec les collectivités locales et les intervenants régionaux.

1.2 À propos de nous

L'OSTC a été constituée en vertu de la Loi sur les sociétés par actions de l'Ontario en 1921 sous propriété privée. À la suite de son achat d'une société privée en 1974, OSTC est une filiale exclusive de la Commission de transport Ontario Northland (CTON) jusqu'au 31 mars 2002. Le 1er avril 2002, la seule part de la CTSO a été transférée de la CTON au ministre de l'Énergie, du Développement du Nord et des Mines, qui a établi la CTO en tant qu'organisme d'entreprise opérationnelle de la province de l'Ontario.

Le bureau administratif de l'OSTC est situé à Owen Sound, en Ontario. L'entreprise possède et exploite le MS Chi-Cheemaun, un traversier saisonnier de passagers, de véhicules et de camions commerciaux entre les ports de Tobermory et de South Baymouth, sur l'île Manitoulin, et le MV Niska 1, un traversier de passagers, de véhicules et de camions commerciaux sur la rivière Moose entre Moosonee et l'île Moose Factory, à l'extrémité sud de la baie James.

L'OSTC fournit également des services de gestion et d'exploitation de navires pour le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) pour trois navires, le NM Pelée Islander, le NM Pelee Islander II et le NM Jiimaan, exploités entre Kingsville, Leamington, l'île Pelée (Ontario) et Sandusky (Ohio) sur le lac Érié.

1.3 Notre mission, notre vision et nos valeurs

Mission

Assurer un transport sécuritaire, efficace et courtois des passagers et des véhicules.

Vision

Une expérience de transport mémorable que les clients choisissent plutôt que toute autre alternative, peu importe l'emplacement géographique, l'origine ou la destination.

Valeurs



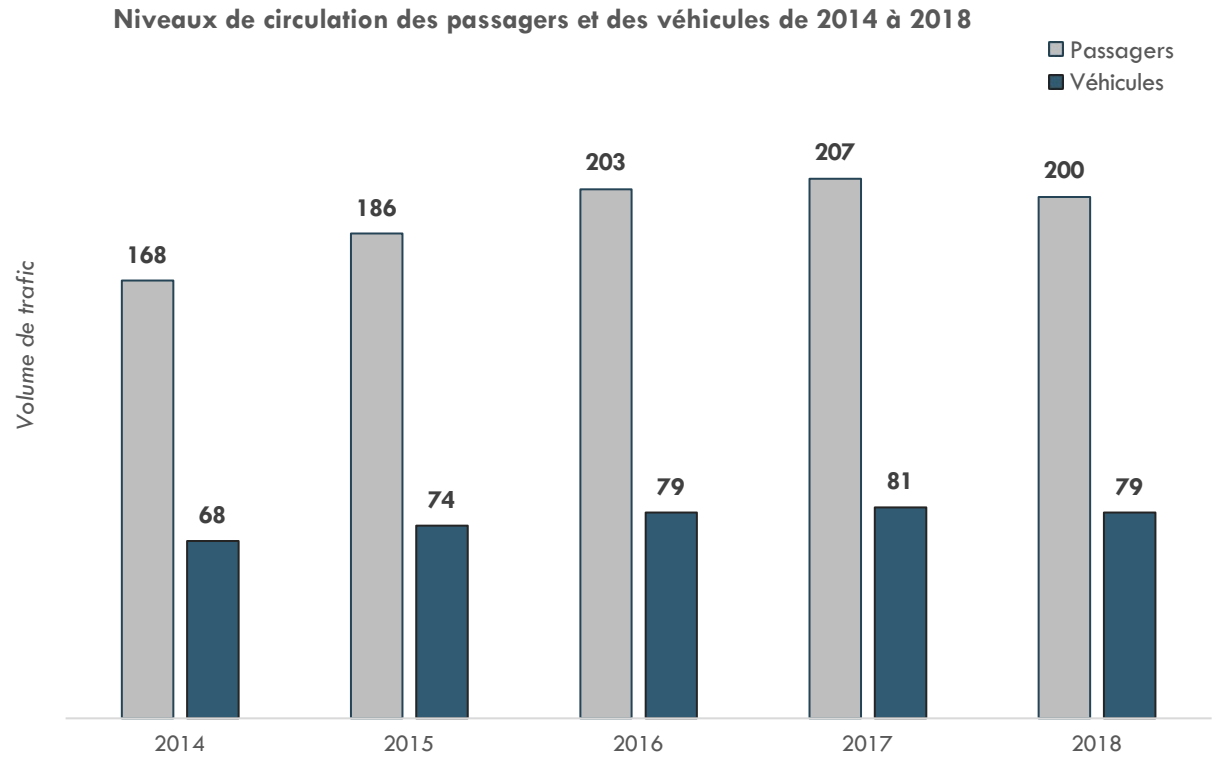
2.0 Analyse de l'environnement

2.1 Analyse de la situation

Demande de trafic

La circulation est influencée par une grande variété de facteurs, y compris les circonstances économiques et environnementales. La vigueur du secteur touristique de l'Ontario a tendance à être corrélée à la demande de circulation. Entre 2007 et 2013, le service de traversier de l'île Manitoulin a connu une baisse constante du trafic. Cela a été attribué en grande partie à une tempête parfaite de changements économiques au cours de la période – l'effet net de la hausse des prix du carburant, de l'épaississement de la frontière entre les États-Unis et le Canada, la récession économique nord-américaine et la nécessité pour l'OSTC d'augmenter les tarifs pour soutenir le budget de fonctionnement. En même temps, le service de traversier a eu du mal à rester pertinent tout en concurrençant les améliorations apportées aux routes provinciales 400 et 69 du côté est de la baie Georgienne. En 2012-2013, les améliorations routières offraient aux voyageurs une solution de rechange attrayante au traversier, ce qui permettait d'économiser du temps et de l'argent, et d'offrir une capacité illimitée 24 heures sur 24; un choix que plus de voyageurs choisissaient de faire.

L'OSTC entreprend un exercice annuel sur les coûts et les avantages à l'aide des renseignements sur l'origine et la destination recueillis dans le cadre du sondage auprès des clients, afin de déterminer si c'est le temps, le coût ou la distance qui influencent le choix du client du traversier entre prendre le traversier et circuler dans la baie Georgienne. Les résultats indiquent que pour de nombreux passagers, le traversier augmente à la fois le temps de déplacement et les dépenses. De toute évidence, le consommateur cible est à la recherche d'une expérience mémorable.



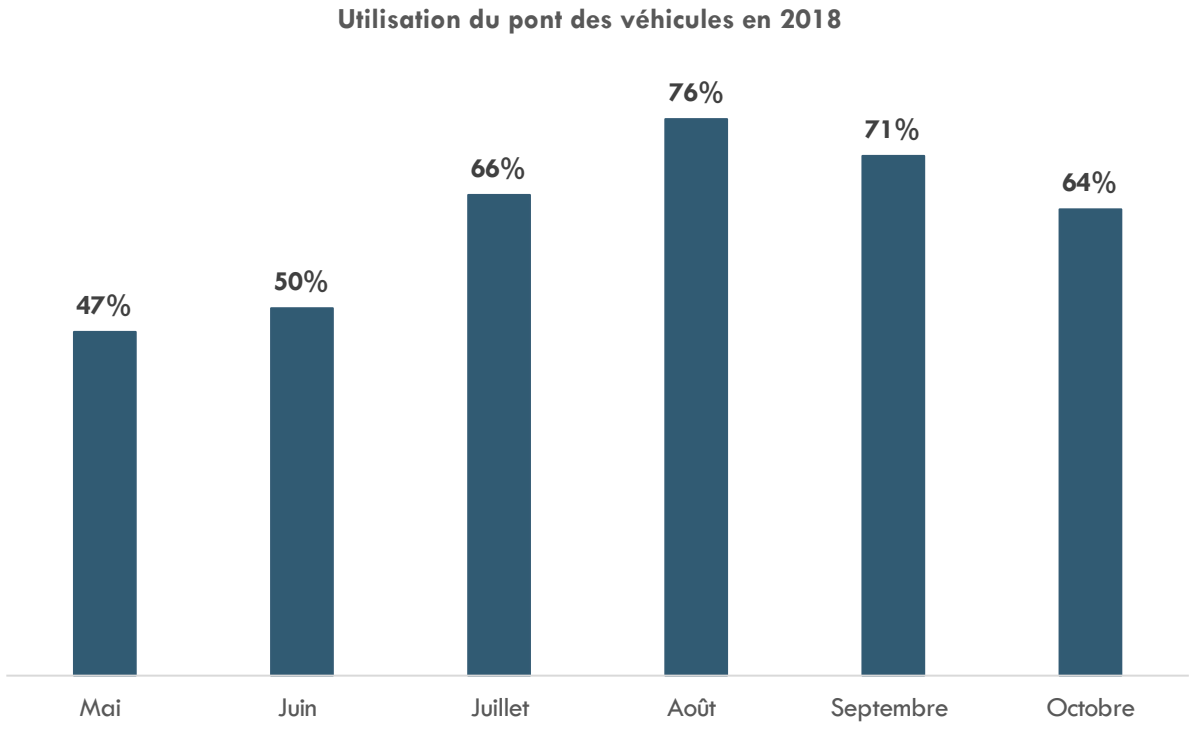
En 2017, le nombre total de passagers transportés était de 206 716 et le nombre total de véhicules était de 80 786, soit le nombre le plus élevé depuis 2008.

En 2018, de bons résultats de circulation ont été obtenus malgré quelques anomalies au cours de la saison. Une baisse de la circulation des passagers et des véhicules s'est produite en septembre en raison d'une défaillance mécanique pendant la longue fin de semaine de la fête du Travail. De plus, l'une des rampes n'était pas pleinement opérationnelle entre juillet et septembre, ce qui a réduit le nombre de véhicules par traversée. Au mois d'octobre, des annulations ont eu lieu en raison de vents violents et de mauvaises conditions météorologiques. La circulation globale des véhicules a diminué de 2% par rapport à 2017-2018, oscillant légèrement sous les niveaux de 2016. Une baisse importante du nombre de passagers s'est produite à l'automne, alors que des groupes d'autocars ont annulé des voyages en raison de l'inondation du canyon Agawa.

Utilisation du pont des véhicules

L'utilisation du pont des véhicules est mesurée en pourcentage de l'espace utilisable du pont des véhicules occupé par départ. Il y a huit catégories de véhicules qui se sont vu attribuer des longueurs moyennes de véhicules. Le nombre total de séquences pour chaque chargement est calculé en multipliant le nombre de véhicules par catégorie par la longueur moyenne attribuée. En raison de la moyenne dans le calcul et des variables introduites par les pièces en surpoids, une charge « complète » peut se situer entre 78% et 85% du total des séquences disponibles.

L'OSTC a établi le taux d'utilisation annuel du pont des véhicules de 67,67% pour 2005 comme cible d'amélioration de la circulation à court terme pour ce plan. Cet objectif était basé sur la capacité du navire et les tendances historiques. Entre 2014 et 2017, les taux d'utilisation du pont des véhicules se sont améliorés de 19,33%. En 2018, le facteur de remplissage annuel était de 62,67% (annexe A). Ce taux actuel est inférieur de 5% à la cible fixée. Les taux d'utilisation du pont des véhicules en 2018 se situent entre 4% et 76% selon le mois, le mois d'août atteignant le taux d'utilisation le plus élevé de la saison.



Structure tarifaire

L'OSTC n'a pas augmenté ses tarifs depuis 2011. L'OSTC a pris les mesures suivantes pour maximiser les revenus des traversiers :

- L'OSTC a modifié la structure tarifaire pour obtenir des prix qui maximisent les revenus par client sans entraîner de frais déraisonnables pour les voyageurs. En 2014, l'organisation est passée à une structure tarifaire « de pointe » (été) et « hors pointe » (printemps et automne). D'autres stratégies incluent la suppression des frais de réservation et l'introduction d'un tarif d'excursion de 4 heures.

- L'OSTC continue d'offrir des services supplémentaires tels que des dîners-croisières, des spectacles, des dégustations de bières artisanales, des expositions et des ventes d'artisans, des récits et des interprétations, ainsi que des affrètements de navires pour améliorer l'expérience globale des clients sur le M.S. Chi-Cheemaun.

Compte tenu du gel des tarifs de 6 ans, du ralentissement de la croissance du trafic et de l'augmentation des dépenses d'exploitation, une augmentation des tarifs est proposée à la section 4.

Calendrier d'exploitation

Le plan d'activités 2015-2016 de l'OSTC prévoyait un examen des horaires de navigation et une analyse de la capacité si les niveaux de trafic des traversiers se stabilisent et ne montrent aucun autre signe d'augmentation. L'examen comprendrait une analyse coûts-avantages de toute modification proposée à l'annexe. L'OSTC a reporté l'examen à la fin de la saison d'exploitation 2018. Cela est le résultat d'une augmentation importante du trafic enregistrée au cours des saisons 2015 et 2016, la croissance s'étant poursuivie à un rythme modérément plus lent en 2017 et 2018.

2.2 Données démographiques des clients

L'OSTC suit les données démographiques des passagers de M.S. Chi-Cheemaun (âge, profession, origine et destination, but du voyage, etc.) dans le cadre du sondage annuel auprès des clients. Au cours des premières années, les cartes de sondage ont été distribuées aux clients pendant une période de deux semaines en août. La participation est volontaire, et le taux de réponse a été traditionnellement faible et statistiquement non significatif, à un taux de réponse de 2,02%. L'OSTC a cessé de mener des sondages auprès des clients en 2013 pour permettre l'entrée en vigueur des changements de développement des affaires et de la stratégie de marketing. En 2016, un nouveau sondage en ligne a été créé et fait l'objet d'une promotion sur le site Web de l'OSTC, sur les reçus de billets et sur les médias sociaux. Le sondage est en cours et les résultats sont examinés chaque année. En 2019, une nouvelle question de sondage sera ajoutée concernant les sentiments des clients à l'égard des tarifs actuels.

ÂGE 	Au cours des dernières années, le service de traversier a connu une augmentation du nombre de clients d'âge moyen à plus âgés. Environ 67% des clients sont âgés de 46 ans et plus. Ce groupe démographique met le traversier au défi de s'assurer que le service est confortable, accessible et sécuritaire.
RÉSIDENCE PRINCIPALE 	La compilation professionnelle des renseignements sur les voyageurs recueillis sur une période de 8 ans au cours de l'étude de faisabilité du marché a montré que 38% des passagers se rendent au traversier en provenance du sud-ouest de l'Ontario (bordé par Toronto à l'est et Windsor à l'ouest). Les clients de l'île Manitoulin, de la péninsule Bruce et de la région du Grand Toronto (RGT) représentaient 37% de la base de répondants.
OBJET DU VOYAGE 	Les résultats du sondage montrent systématiquement que 40 à 50% des voyageurs prennent le traversier pour des loisirs et des vacances. 30 à 40% utilisent le traversier parce que c'est le trajet le plus court vers leur destination. Ces voyageurs ont tendance à résider dans un périmètre d'environ une heure des terminaux (Tobermory et South Baymouth).

2.3 Environnement opérationnel

Conditions du marché

L'OSTC fonctionne dans un environnement monopolistique. Il n'y a pas d'autres services de traversier et aucun potentiel immédiat pour les exploitants privés. Les concurrents sont principalement indirects avec des niveaux élevés de différenciation des déplacements (c.-à-d. le transport routier).

Le service de traversier MS Chi-Cheemaun est un mode de transport facultatif permettant aux clients de se rendre à destination. Les personnes qui se rendent à l'île Manitoulin et au nord de l'Ontario, ainsi qu'à partir du nord de l'Ontario qui se rendent dans le sud de l'Ontario, peuvent emprunter les routes provinciales 400 et 69 et contourner complètement le traversier. La perte de trafic sur les autoroutes 400 et 69 présente un risque élevé pour le service de traversier, car une grande proportion de clients n'utilisent pas le service de traversier pour visiter l'île Manitoulin, mais l'utilisent pour rejoindre le Nord de l'Ontario au-delà de l'île Manitoulin. Des sondages antérieurs auprès des clients indiquent que seulement 30% du trafic de traversiers indique l'île Manitoulin comme destination.

Les consommateurs ont accès à des itinéraires de substitution pour atteindre leur destination, à des volumes élevés d'information pour comparer les solutions de rechange et à aucun coût de changement.

Les exploitants de bateaux touristiques locaux à Tobermory ciblent les touristes qui font une excursion d'une journée, ce qui crée une concurrence pour le trafic d'excursions de retour du traversier. De nombreux touristes font des excursions en bateau à fond de verre pour l'expérience et ne savent pas que le Chi-Cheemaun peut offrir des opportunités comparables. L'OSTC fait la promotion d'un tarif d'excursion de 4 heures pour attirer les voyageurs à la recherche d'une activité d'une journée à pratiquer avec leur famille ou leurs amis. Cette expérience vise à améliorer le volume de trafic piétonnier sur le traversier qui diminue lentement.

Contrats de traversier

Les exercices 2019-2020 à 2021-22 prévoient qu'OSTC générera environ 6% de ses revenus (à l'exclusion de la subvention du EDNM) grâce à des contrats d'exploitation et de gestion avec le service de transport de l'île Pelée du MTO.

Sécurité et santé au travail

Avant 2007, Transports Canada effectuait des inspections de la sécurité et de la santé au travail maritimes sur des navires appartenant à l'OSTC ou exploités. En 2007, Développement des services de ressources humaines Canada (RHDCC) a rendu une décision de compétence concernant la sécurité et la santé des navires appartenant à la province de l'Ontario. La décision indique que la province de l'Ontario n'a renoncé à aucune de ses responsabilités en matière d'application de la loi en matière de santé et de sécurité au profit du gouvernement fédéral, les navires appartenant à la province sont assujettis à la compétence provinciale en matière de santé et de sécurité, et non au fédéral. Les règlements de l'Ontario sur la sécurité et la santé au travail n'ont pas de catégorie pour les navires et, à ce titre, les navires sont assujettis aux règlements provinciaux « industriels ».

Transports Canada a accepté de travailler avec l'OSTC et les inspecteurs provinciaux de la santé et de la sécurité pour s'assurer que les navires continuent d'être inspectés de manière appropriée.

Code fédéral sur l'accessibilité des traversiers et Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO)

À la suite de la Loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (LAPHO), la province a adopté des règlements exigeant que les véhicules de transport en commun existants et nouveaux deviennent accessibles. L'OSTC avait déjà entamé le processus de mise à niveau de l'accessibilité sur le MS Chi-Cheemaun afin de respecter le Code fédéral d'accessibilité, tel qu'il est en place sur le service de traversier de l'île Pelée. Les règlements provinciaux ont depuis adopté le Code fédéral comme norme provinciale.

L'OSTC a établi et mis en œuvre des politiques, des pratiques et des procédures pour la fourniture appropriée de biens et de services aux personnes handicapées à compter du 1er janvier 2010. Cette norme est appelée « norme pour les services à la clientèle » et a été suivie de près par les normes de transport, d'emploi et de communications auxquelles l'entreprise est également tenue de se conformer.

Au cours de l'exercice 2013-2014, l'OSTC a élaboré et publié son plan d'accessibilité pluriannuel que l'organisation suivra pour éliminer les obstacles à l'accessibilité dans l'organisation. Ce plan détaille les mesures qui seront prises pour s'assurer que l'organisation respecte les exigences de la LAPHO jusqu'en 2021.

La direction de l'OSTC s'est engagée à respecter toutes les normes requises et a démontré cet engagement en participant à des séances d'information sur l'accessibilité offertes par le ministère des Services à l'enfance et des Services sociaux et communautaires (MSESSC) pour s'assurer qu'elles sont à jour sur les exigences actuelles.

Réduction de la consommation de carburant

La procédure d'exploitation standard de l'OSTC consiste à faire fonctionner le MS Chi-Cheemaun sur seulement deux des quatre moteurs, en alternant l'utilisation du moteur sur une base hebdomadaire. Cela permet à l'OSTC d'optimiser la consommation de carburant et de maintenir les heures de fonctionnement de l'équipement aussi bas que possible pour prolonger la durée de vie de la machinerie. Des objectifs de réduction de la consommation de carburant ont été établis et devraient être atteints grâce au respect des procédures d'exploitation, à la formation des employés, à l'entretien de l'équipement et à la surveillance en temps réel.

Technologie de l'information et plan de prestation de services électroniques

L'OSTC a retenu les services d'un fournisseur de services externe pour assurer la maintenance, le soutien et la sécurité de la plateforme informatique.

2.4 Facteurs externes

Environnement financier et perspectives économiques

COÛTS DE MAIN-D'ŒUVRE ET DE CARBURANT

En 2018-2019, les coûts de main-d'œuvre et de carburant représentaient 55% des dépenses d'exploitation annuelles de l'OSTC. Les coûts du carburant devraient augmenter à un taux annuel de 5% entre 2019-2020 et 2021-22.

AVANTAGES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE M.S.CHI-CHEEMAUN

En 2012-2013, l'OSTC a terminé un dossier d'avantages pour le M.S. Chi-Cheemaun afin de déterminer la valeur de l'impact économique du traversier sur les collectivités qu'il dessert. Le rapport estime que le traversier crée entre 159 et 255 emplois à temps plein, entre 9,2 M$ et 15,6 M$ en activité économique (mesurée par le PIB) et entre 8,8 M$ et 12,4 millions de dollars en revenus du travail pour chaque année d'exploitation. En plus de ces avantages, le service de traversier offre aux usagers des avantages évalués à 7 millions de dollars par année. Sans le traversier, l'île Manitoulin, le district d'Algoma dans le nord de l'Ontario et la péninsule Bruce subiraient des pertes économiques importantes.

AVANTAGE SOCIO-ÉCONOMIQUE DU MV NISKA 1

Le traversier MV Niska 1 est un moyen de transport nécessaire à l'île Moose Factory. À l'heure actuelle, aucune analyse de rentabilisation n'est requise pour les opérations. La circulation des véhicules et des passagers n'a pas fluctué au cours des dernières années. Cette opération est une nécessité et procure des avantages socioéconomiques incommensurables. Sans le traversier, les résidents de l'île Moose Factory auraient un accès limité aux biens et services sur le continent. Le traversier est le seul navire sur le fleuve qui peut transporter de gros véhicules commerciaux et est certifié par Transports Canada pour le transport sécuritaire des passagers.

SUBVENTION DE FONCTIONNEMENT

Avant 2010-2011, l'OSTC recevait 800 000 $ par année en subvention de fonctionnement du EDNM. La subvention est passée à 1 million de dollars en 2011-2012 en réponse à la flambée soudaine des prix du carburant. De 2012-2013 à 2014-2015, l'OSTC a demandé 1,3 million de dollars pour subvention annuelle de fonctionnement de 2,0 millions de dollars pour aider à combler l'écart entre la baisse des revenus et la l'augmentation des coûts d'exploitation quotidiens.

CIRCULATION

En 2014-2015, le trafic des traversiers s'est stabilisé, puis en 2015-2016, il a augmenté de 8% et de 11% pour les véhicules et les passagers, respectivement. En 2016/17, l'achalandage a de nouveau augmenté de 8% et de 10%, les résultats positifs étant dus en partie au soutien financier supplémentaire pour la nouvelle campagne de marketing développée en 2014/15 et mise en œuvre en totalité en 2015/16.

La croissance du trafic de traversiers a ralenti en 2017-2018 pour s'établir à 2% et les activités ont été soutenues par la subvention de 1,6 million de dollars. 254 000 $ sont nécessaires pour soutenir la poursuite de la commercialisation du service.

Le trafic de 2018-2019 a chuté de 1,5% par rapport aux niveaux de 2017-2018 et rebondira à un rythme de 2% par an entre 2019-20 et 2021-22.

EXIGENCES DE SUBVENTION FUTURES

L'OSTC demande au EDNM de fournir 6 millions de dollars en subvention d'exploitation du service de traversier sur trois ans (2019-2022). Cela générera 27,6 M$-46,8 M$ en revenus dérivés pour la région et génèrent entre 26,4 M$ et 37,2 M$ de revenus d'emploi imposables au cours de la même période. Des subventions en capital sont nécessaires pour assurer un entretien approprié des actifs.

Avec la demande de subventions d'exploitation spécifiques à la commercialisation pour l'exercice 2019-2020, l'OSTC continuera d'élaborer l'initiative de commercialisation à l'appui du maintien et de l'augmentation du trafic dans le but de revenir aux niveaux de circulation enregistrés pour la dernière fois au début des années 2000.

Changements législatifs, réglementaires ou politiques

FORMATION SUR LA GESTION DE LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS

Tous les navires à passagers de plus de 500 tonneaux de jauge brute (jauge brute) doivent avoir tous les membres d'équipage formés à la gestion de la sécurité des passagers et posséder un certificat PSM délivré par Transports Canada. Tout le personnel actuel de l'OSTC a été formé en 2011. Chaque nouveau membre d'équipage doit recevoir sa formation dans les 6 premiers mois.

RÈGLEMENT SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL MARITIMES

L'OSTC continue de travailler avec EDSC pour réduire l'écart entre les règlements provinciaux sur la SST et les règlements fédéraux sur la santé et la sécurité au travail dans les maritimes, afin de s'assurer que les employés de l'OSTC à bord des navires sont aussi bien protégés que leurs homologues de tous les autres navires canadiens.

ÉMISSIONS ENVIRONNEMENTALES

Les activités de traversier de l'OSTC sont entièrement conformes aux règlements environnementaux applicables, y compris les normes d'émissions imminentes. À la suite d'un changement prévu à la réglementation sur les émissions pendant la durée du présent plan, l'OSTC devra fournir un plan de surveillance des émissions à Transports Canada, ce qui nécessite l'achat et l'installation d'équipement de surveillance des émissions. Le coût est inclus dans le budget de fonctionnement.

EAU DE BALLAST

L'OSTC sera tenue de se conformer à la réglementation canadienne sur l'eau de ballast pour le transport intérieur, ainsi qu'à celles imposées par les États américains pour toute opération dans les eaux américaines. Le coût ne peut pas être déterminé pour le moment. L'OSTC opère en vertu d'un permis général de navire (VGP) dans les rares occasions où le MS Chi-Cheemaun est tenu de naviguer dans les eaux territoriales américaines.

ACCESSIBILITÉ

La Direction générale de l'accessibilité de l'Ontario examine périodiquement l'OSTC pour s'assurer que l'organisme se conforme à la Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario. Au cours de l'exercice 2012-2013, l'OSTC a fait l'objet d'un examen et a déterminé des améliorations mineures des immobilisations qui devraient être conformes à toutes les exigences de la LAPHO. Les améliorations ont été apportées et l'examen des dossiers a été terminé. Au cours de l'exercice 2013-2014, l'OSTC a élaboré et affiché un plan d'accessibilité pluriannuel et a déposé le rapport sur l'accessibilité requis indiquant que l'organisation respectait toutes les exigences réglementaires. Des améliorations continuent d'être apportées pour s'assurer que le site Web de l'entreprise et l'information accessible au public, y compris les documents affichés sur le site Web de l'OSTC, sont accessibles et disponibles dans divers formats.

SÉCURITÉ

Aucun changement n'a été apporté aux obligations de l'OSTC à l'égard du navire international et le Code de la sûreté portuaire, ni au Règlement sur la sûreté des bâtiments canadiens.

2.5 Facteurs internes

Données démographiques de la main-d'œuvre et relations de travail

CONVENTIONS COLLECTIVES

L'OSTC a trois conventions collectives qui expirent le 13 décembre 2018 :

- Le Syndicat international des gens de mer du Canada avec l'OSTC – Division de l'île Pelée, employés non titulaires de permis (M.V. Jiimaan, M.V. Insulaire de la Pelée, agents de quai, de réservations et de billetterie).
- Le Syndicat international des gens de mer du Canada avec l'OSTC – Dock Workers (Tobermory et South Baymouth).
- Syndicat international des gens de mer du Canada avec l'OSTC – Employés non titulaires de permis (M.S. Chi-Cheemaun).

L'équipage du traversier de Moose River est composé d'employés de Complex RE Limited Partnership, propriété de Moose Cree Group of Companies Limited Partnership. L'OSTC sous-traite avec Complex RE (anciennement Moose Band Development Corporation) pour l'exploitation du M.V. Niska 1.

RÉMUNÉRATION DE LA DIRECTION

Les employés de la direction de l'OSTC n'ont pas reçu d'augmentation de salaire ou d'avantages sociaux depuis 2009, conformément à la Loi de 2010 sur la restriction de la rémunération dans le secteur public pour protéger les services publics. Les employés syndiqués ont reçu des augmentations annuelles de 1,5 à 2% des salaires et des avantages sociaux dans le cadre de règlements arbitraux au cours des négociations collectives au cours de la même période. Sur une base composée, les employés syndiqués ont vu leur salaire augmenter de 13% depuis 2010.

EXAMEN DE LA RÉMUNÉRATION

En 2017-2018, la CSPO a commencé à entreprendre un examen de la rémunération globale en trois parties pour :

1. Déterminer les échelles salariales appropriées pour tous les postes de direction de l'entreprise;
2. Proposer un plan de gestion de la rémunération et de gestion du rendement; et
3. Élaborer un plan de gestion de la relève pour la société.

Pour compléter cet examen, 400 000 $ sont inclus dans le budget des salaires et traitements pour couvrir les corrections salariales prévues après qu'il ait été examiné et accepté par le EDNM. Avant l'examen, le conseil a approuvé l'augmentation des salaires des agents accrédités afin de permettre les opérations de 2018. Une rémunération supplémentaire est requise, car les salaires demeurent non concurrentiels. De plus, la compression de l'écart salarial entre la direction et les employés syndiqués rend difficile la dotation de ces rôles.

CHANGEMENTS DANS L'EFFECTIF ADMINISTRATIF

Les fonctions administratives du CSPO ont augmenté au cours des cinq dernières années en raison de l'augmentation des rapports découlant des directives du gouvernement ouvert. L'entreprise a embauché du personnel administratif supplémentaire pour s'assurer que l'OSTC respecte les exigences des directives conformément aux échéanciers.

Navires

MME CHI-CHEEMAUN

Le MS Chi-Cheemaun a été construit en 1974 et mesure 105,61 mètres de long, 18,99 mètres de large et 6990,65 tonneaux bruts. Le traversier en acier compte deux niveaux pour les passagers comprenant une salle à manger, une boutique de souvenirs, un centre d'information touristique et deux salons. Le navire peut accueillir jusqu'à 138 automobiles de taille standard sur le pont des véhicules à rampes multiples et 638 passagers par voyage. Le traversier a été construit par la province de l'Ontario et le gouvernement du Canada pour remplacer les petits traversiers, S.S. Norisle et M.V. Norgoma, tous deux exploités sur la route entre Tobermory et South Baymouth, île Manitoulin.

Le MS Chi-Cheemaun a fait l'objet d'un carénage de mi-vie en 2006 et 2007. Les systèmes de lutte contre l'incendie et d'évacuation du navire ont été remplacés par des technologies et de l'équipement plus récents en 2012-2013 et 2013-2014. Le plan d'immobilisations de l'OSTC comprend une rénovation intérieure pluriannuelle du MS Chi-Cheemaun qui a commencé en 2014-2015. En 2017-2018, la rénovation du salon arrière a été achevée et en 2018-2019, tous les couloirs intérieurs et les cages d'escalier restants seront rénovés. Les quartiers de l'équipage seront rénovés en deux phases, à compter de 2019-2020 et se termineront en 2021-21.

L'espérance de vie du navire est de 30 ans, ou 2035, mais la fonctionnalité du navire en raison de sa configuration a réduit sa durée de vie effective à environ 2025-2030. Des programmes uniques tels que des dîners-croisières et des concerts-croisières positionnent le MS Chi-Cheemaun comme une expérience, mais à mesure que la popularité a augmenté, les attentes des clients ont exercé une pression supplémentaire sur le navire pour qu'il performe au-delà de ses capacités. La configurabilité limitée du navire réduit la capacité de l'organisation à suivre le rythme des nouvelles exigences en matière d'accessibilité, des normes de sécurité accrues et des innovations technologiques. Une analyse coûts-avantages est en cours d'élaboration pour déterminer le échéancier pour un nouveau navire qui répondra aux besoins de la clientèle future.

MS Chi-Cheemaun



NM NISKA 1

Le MV Niska 1 a été construit en 2010 et mesure 27 mètres de long, 10,5 mètres de large et 153,09 tonneaux bruts. Il s'agit d'un traversier à pont ouvert sans espace intérieur pour les passagers. Il y a une aire de sièges extérieure protégée des intempéries pour les passagers à pied. Le traversier peut transporter jusqu'à 10 automobiles standard et 47 passagers, ou jusqu'à deux camions de transport pleine longueur par traversée de 20 minutes.

Le NM Niska 1 a été construit par la province de l'Ontario pour remplacer le NM Manitou Island 2, le traversier de péniche de débarquement converti qui était en service depuis 1956. NM Niska 1exploite la route entre Moosonee et Moose Factory Island, en Ontario.

NM Niska 1



Aérogares

Les bâtiments de la gare maritime de Tobermory et de South Baymouth sont en pierre et en brique avec une combinaison de toits plats et à pointes. Construits à l'origine en 1973, les bâtiments n'ont nécessité que des réparations de toit et de fenêtre au cours des 30 dernières années. L'intérieur des deux bâtiments a été rénové (South Baymouth en 2014-2015 et Tobermory en 2016-2017) et est maintenant conforme aux exigences de la LAPHO pour les personnes handicapées. Les guichets des deux installations ont été remplacés en 2016-2017 par de nouvelles structures dont le revêtement extérieur reflète les façades en pierre et en verre des bâtiments principaux.

Le resurfaçage des stationnements et des aires de chargement sera terminé d'ici décembre 2018.

Immeuble de bureaux de l'OSTC

Le bureau de l'OSTC est situé à l'intersection des routes provinciales 6 et 21 de l'Ontario à Owen Sound. La propriété appartient au ministère des Richesses naturelles de l'Ontario, contrôlée par la Commission de l'escarpement du Niagara et l'Office de protection de la nature du sauble gris, et est louée à l'OSTC jusqu'en 2052. L'OSTC est propriétaire de l'immeuble de bureaux. L'édifice abrite les bureaux administratifs, le centre de réservation et le centre d'information touristique de la péninsule Bruce et de l'île Manitoulin. L'immeuble répond aux exigences de la *Loi sur l'accessibilité des personnes handicapées de l'Ontario*.

Le bâtiment devra être agrandi pour accueillir du personnel supplémentaire. Cela comprend un projet d'immobilisations de 600 000 $ à 1,2 million de dollars pour la reconstruction, qui ajoutera une nouvelle aile pour répondre aux besoins actuels et futurs. La construction devrait commencer au printemps 2019, sous réserve de la détermination des permis requis.

Installations du quai

Transports Canada est propriétaire des murs des quais de Tobermory et de South Baymouth, ainsi que du mur du port d'Owen Sound utilisé exclusivement par l'OSTC, tous adjacents aux propriétés de l'OSTC. En 2007, Transports Canada et l'OSTC ont conclu un protocole d'entente qui précise les conditions de l'occupation de l'OSTC ainsi que les responsabilités de chaque partie en matière d'entretien et d'entretien des murs et des rampes de traversier à Tobermory et à South Baymouth. L'OSTC possède une petite propriété riveraine et un terrain d'eau sur le mur ouest de l'arrière-port d'Owen Sound, où le M.S. Chi-Cheemaun est amarré pendant les mois d'hiver. À l'heure actuelle, la Ville d'Owen Sound fournit des services d'aménagement paysager et la propriété est considérée comme un espace vert ouvert au public. Transports Canada est propriétaire du mur du port. Les quais (Tobermory, South Baymouth et Owen Sound) figurent sur la liste de dessaisissement de Transports Canada. Des discussions futures concernant le transfert de propriété de l'installation auront lieu entre EDNM et Transports Canada.

Installation d'entreposage hivernal de Moosonee

En 2011, la Commission de transport Ontario Northland (CTON) a commencé la construction d'un chemin de fer maritime à la rampe de chargement du NM Niska 1. La construction a été interrompue lorsque l'excavation du terrain a révélé qu'il était principalement argileux et qu'il ne convenait pas à la stabilité requise pour le chemin de fer. À titre de mesure provisoire pendant que des solutions de rechange étaient étudiées, le M.V. Niska 1 a été remorqué sur le chemin de fer maritime de Moosonee Transportation Limited (MTL) sur une propriété adjacente. Le navire a passé l'hiver sur le chemin de fer maritime de MTL de 2011 à 2017. Des plans pour une solution permanente sont à l'étude. La solution privilégiée est d'acheter et de moderniser le chemin de fer maritime existant et la section de terrain de MTL.

Voie navigable/dragage

L'OSTC suit et examine les conditions météorologiques, la formation et la débâcle de la glace et les niveaux d'eau à l'approche du début de chaque saison de navigation. Les relevés du niveau d'eau sont observés et enregistrés par tous les capitaines de tous les navires avant de retirer un navire du quai à chaque traversée, afin d'assurer un passage sécuritaire.

CHENAL SOUTH BAYMOUTH

En 2013, les bas niveaux d'eau ont menacé de réduire le chenal de navigation sécuritaire pour l'approche du MS Chi-Cheemaun dans le quai de South Baymouth. Les niveaux d'eau ont rebondi en 2014, mais comme il n'y a pas de certitude d'une hausse soutenue des niveaux d'eau à long terme, des discussions doivent commencer avec Transports Canada pour planifier un approfondissement et un élargissement probables du chenal South Baymouth au cours des 10 prochaines années. Comme le fond est un substrat rocheux, l'approfondissement peut ne pas être autorisé, car le dynamitage serait nécessaire.

RIVIÈRE MOOSE

Des niveaux d'eau plus bas que la normale ont réduit la route de navigation sécuritaire entre le M.V. Niska 1 et l'île Moose Factory. Comme aucune augmentation apparente des niveaux d'eau n'est prévue dans un avenir prévisible, il faut étudier la possibilité d'un dragage. À l'heure actuelle, les traversées dépendent de la marée et des niveaux d'eau plus élevés, car l'OSTC continue de surveiller la situation des routes navigables.

PORT D'OWEN SOUND

Propriété de Transports Canada, le port d'Owen Sound a été identifié comme un actif à dessaisir. À ce jour, Transports Canada a eu des discussions sur le dessaisissement avec plusieurs parties. À la connaissance de l'OSTC, les discussions n'ont pas progressé. Tout désinvestissement aura une incidence sur les activités de l'OSTC, car il s'agit du poste d'amarrage d'hiver du MS Chi-Cheemaun. De plus, OSTC possède des biens qui nécessiteraient une expropriation par Transports Canada avant tout dessaisissement pourrait aller de l'avant.

3.0 Orientation stratégique

3.1 Objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques de l'OSTC sont élaborés pour soutenir et exécuter le mandat de l'entreprise tel qu'établi par la province de l'Ontario. Les objectifs stratégiques établissent les paramètres du plan d'activités de l'organisation en assurant une gamme délibérée d'orientation. Il s'agit des points d'extrémité souhaités par le CTSO et sont liés à toutes les activités, programmes, partenariats et événements prévus au cours du plan d'activités englobant.

Objectifs stratégiques de l'OSTC :

	SÉCURITÉ	Fournir au public des services de transport maritime sûrs, sécuritaires, conformes à la réglementation, accessibles, fiables et respectueux de l'environnement.
	COMMUNAUTÉ	Établir et maintenir des relations solides et mutuellement bénéfiques avec nos collectivités et nos régions locales.
	PERSONNES	Attirer, développer et développer nos employés pour assurer une équipe hautement fonctionnelle qui défend notre mission, notre vision et nos valeurs.
	CLIENTS	Obtenez et maintenez une expérience client exceptionnelle.
	ENVIRONNEMENT	Adoptez des pratiques commerciales respectueuses de l'environnement.

4.0 Aperçu des programmes actuels et futurs

4.1 Programmes actuels

Expériences clients et événements

Les rénovations des aires de restauration et de restauration du M.S. Chi-Cheemaun ont été achevées en 2015-2016. Le nouveau design optimise le service alimentaire, améliore l'accessibilité et l'ambiance dans la salle à manger et augmente les ventes de nourriture. L'OSTC continue de mettre à jour les choix de menus et de surveiller les temps d'attente dans les services alimentaires afin d'assurer l'amélioration continue de la qualité des services de restauration fournis.

OSTC s'engage à créer une expérience unique qui fait la promotion des attributs culturels et artistiques de notre communauté, de notre province et de notre pays, tout en créant des souvenirs durables pour chacun de nos clients.

CROISIÈRES CULINAIRES AU COUCHER DU SOLEIL

Pour s'assurer que les clients vivent des expériences uniques à bord du M.S. Chi-Cheemaun, une variété d'options de divertissement ont été créées. Le dîner-croisière hebdomadaire au coucher du soleil est une expérience culinaire unique en son genre pendant la saison de navigation (de mai à octobre). Le navire peut également affréter jusqu'à quatre dîners-croisières à partir du port d'Owen Sound au cours du mois d'avril, si les conditions météorologiques le permettent. Les locations de navires peuvent être fournies pendant la saison de navigation à un tarif majoré et sont exploitées en dehors de l'horaire régulier de navigation. Les événements à terre sur le navire pendant les mois d'hiver ne peuvent pas être autorisés et se limitent aux événements où l'alcool n'est pas servi.

DÎNERS ET SOIRÉES DE SPECTACLES

Des soirées de restauration et de spectacles en direct sont offertes à certains départs de traversier depuis 2014, mettant en vedette des musiciens canadiens primés. Ces événements attirent beaucoup d'abonnés et attirent un large public grâce aux campagnes de médias sociaux de l'OSTC. En 2018, 5 dîners-croisières ont été offerts avec des performances de Shakura S'Aida, Trent Severn, Danny Michel et Emm Gryner, The Harpoonist & The Axe Murderer, et le dîner-croisière et concert-bénéfice R4O avec le Trevor MacKenzie Band. Croisière Craft Brews avec des échantillons de bière artisanale locale tout en naviguant dans la baie Georgienne.



Publicité pour le dîner-croisière 2018 avec spectacle de Trent Severn

VISITE D'OBSERVATION DES ÉTOILES

En 2018, l'OSTC s'est associée à la Société royale d'astronomie du Canada pour offrir aux passagers la *tournée Stargazer's Delight*. La visite a été offerte gratuitement pendant les nuits de pointe du phénomène céleste, la pluie de météores des Perséides (du 10 au 13 août 2018).

ORDRE PANORAMIQUE DE LA BONNE HUMEUR

Chaque année, l' *Ordre de la bonne humeur de Scenic City* organise une croisière annuelle de collecte de fonds au printemps à bord du M.S. Chi-Cheemaun. Les profits de cet événement ont permis de financer des projets de développement communautaire à Owen Sound, tels que les toilettes et les plateformes d'eau accessibles à Kelso Beach et la plateforme de glace Harrison Park. Cette croisière a lieu en avril, juste avant le début de la saison de navigation du M.S. Chi-Cheemaun. Historiquement, cet événement est considéré comme le lancement d'une grande partie des événements et de la programmation à bord attendus pour la saison.

SÉRIE D'ÉVÉNEMENTS « UN MOIS DE DIMANCHES » MOTS SUR L'EAU

La série d'événements « Un mois de dimanches » a réuni 3 auteurs, 3 auteurs-compositeurs et 1 expérience commune. Leurs histoires et leurs chansons se sont rencontrées alors que les auteurs et les musiciens se sont produits ensemble pendant 3 après-midi à bord du MS Chi-Cheemaun. 8 juillet : Alysha Brilla et Karen Connelly, 15 juillet : Ian Bell et Richard Thomas et 22 juillet : Tom Wilson.



Publicité pour la série d'événements « Un mois de dimanches » 2018

CROISIÈRE ANNUELLE DES BRASSERIES ARTISANALES

Les passagers peuvent déguster des bières artisanales locales, des tapas et des spectacles en direct tout en naviguant dans la baie Georgienne. En 2018, les échantillons de bière comprenaient la Tobermory Brewing Company, la Split Rail Brewing Company, la Manitoulin Brewing Company, la Side Launch Brewing Company et la Steam Whistle.

INTERPRÉTATIONS TRADITIONNELLES DU WIKWEMIKONG

Étant donné l'objectif de l'organisation d'offrir aux voyageurs des expériences culturelles pertinentes, le M.S. Chi-Cheemaun s'est associé à Wikwemikong Tourism pour offrir aux passagers des interprétations culturelles et traditionnelles gratuites avec les tarifs de traversier. En 2018, des présentations hebdomadaires, dont le tambour et la chanson de Dewegan et l' *expérience de peinture des sept grands-pères*, ont plongé les voyageurs dans une activité culturelle guidée par les enseignements des sept grands-pères.

PROGRAMME D'INTERPRÉTATION FATHOM FIVE

Les Fathom Five, le premier parc marin national du Canada, sont constitués de 20 îles au nord et à l'est de la péninsule Bruce. Il comprend 130 kilomètres carrés d'eau de surface, un écosystème diversifié atteignant 200 mètres, 22 épaves, des formations rocheuses uniques en pots de fleurs et une ancienne chute d'eau submergée. Le *programme d'interprétation Fathom Five* est organisé par des employés du parc national de la Péninsule-Bruce, gratuit avec les billets de traversier et régulièrement programmé tout au long de la saison.

Ventes au détail

En 2016-2017, OSTC a modifié le type, la variété et la qualité des articles de vente au détail dans la boutique de cadeaux (« Boatique ») pour s'assurer que les produits vendus sur le traversier reflètent la région d'exploitation, sont fabriqués au Canada autant que possible et commercialisent les éléments de la nouvelle campagne de marketing pour ajouter de la valeur et reconnaître la nouvelle marque. Les offres actuelles de produits comprennent des vêtements (chandails, t-shirts, vestes), des bijoux, des livres et des marchandises pertinentes pour la marque. L'OSTC est en train d'examiner la viabilité d'une solution de commerce électronique.



casse-tête

Marchandise disponible à l'achat sur la « boutique » du M.S. Chi-Cheemaun

4.2 Programmes futurs

Structure tarifaire

Compte tenu du gel des tarifs au cours des 5 dernières années, l'OSTC propose une augmentation de 2% des tarifs à compter de la saison 2019, conformément à l'augmentation des frais de vie à compter de la saison 2019, ce qui entraînera les changements suivants pour les tarifs des véhicules :

CATÉGORIE TARIFAIRE	FARE 2018		FARE 2019	
	PIC	*EN DEHORS DES HEURES DE POINTE*	*PIC*	*EN DEHORS DES HEURES DE POINTE*
Moins de 16 pieds de long et moins de 5,5 pieds de hauteur	36,95 $	37,75 $	37,70 $	38,30 $
Entre 16 pi et 20 pi de long et moins de 5,5 pi de hauteur	44,95 $	35,50 $	45,85 $	36,20 $
Plus de 20 pieds de longueur	3,25 $	2,70 $	2,30 $	1,80 $
Plus de 8,5 pi de largeur	22,48 $	17,75 $	22,95 $	18,10 $
Plus de 12 pieds de largeur	44,95 $	35,50 $	45,85 $	36,20 $
Véhicule de hauteur entre 14 et 20 pi de long et plus de 8,5 pi	90,95 $	75,95 $	92,75 $	77,45 $
Véhicule haut de plus de 20 pieds de longueur	6,30 $	5,25 $	4,60 $	3,60 $
Motocyclette sans remorque ni side-car	23,50 $	18,50 $	23,95 $	18,85 $
Motocyclette avec remorque ou side-car	36,95 $	27,75 $	37,70 $	28,30 $
Vélo	6,95 $	6,95 $	7,10 $	7,10 $

Les tarifs des passagers à pied seront rajustés comme suit :

CATÉGORIE TARIFAIRE	FARE 2018			FARE 2019		
	Aller simple	Marcher le jour même	4 heures Excursion	Aller simple	Marcher le jour même	4 heures Excursion
Adulte	16,50 $	28,00 $	25,00 $	16,85 $	28,55 $	25,50 $
Enfant	8,25 $	14,00 $	12,50 $	8,40 $	14,30 $	12,75 $
Aîné	14,25 $	23,25 $	20,75 $	14,55 $	23,70 $	21,15 $
Régime familial	54,75 $	94,25 $	82,00 $	55,85 $	96,15 $	83,65 $

Durabilité environnementale

L'OSTC s'est engagé à réduire son empreinte environnementale. Une série de mesures ont été élaborées, notamment des stratégies de réduction du carburant, la réduction des déchets et l'amélioration des pratiques de recyclage. L'organisation commencera les processus au cours de l'exercice 2019-2020, en se concentrant d'abord sur les changements de comportement internes, avec des fonds alloués à des projets environnementaux entre 2020 et 2022.

PLASTIQUE À USAGE UNIQUE

L'un des principaux domaines d'intérêt est d'éliminer la dépendance de l'organisation au plastique à usage unique. L'OSTC installera des stations remplies de bouteilles d'eau sur le navire et dans les terminaux, éliminera la vente de boissons en plastique et réduira les couverts, les pailles et les emballages en plastique.

COMPOSTAGE

L'OSTC fournira des articles compostables et non compostables séparés aux stations de déchets à bord du navire. L'organisme s'efforcera également de trouver un partenaire communautaire qui prendra les matières compostables.

PAPIER

Afin de réduire la dépendance de l'organisation à l'égard du papier, une zone touristique sans papier sera aménagée à bord le navire. Les kiosques remplaceront les kiosques traditionnels. Ces appareils peuvent envoyer de l'information à des appareils mobiles.

RECYCLAGE

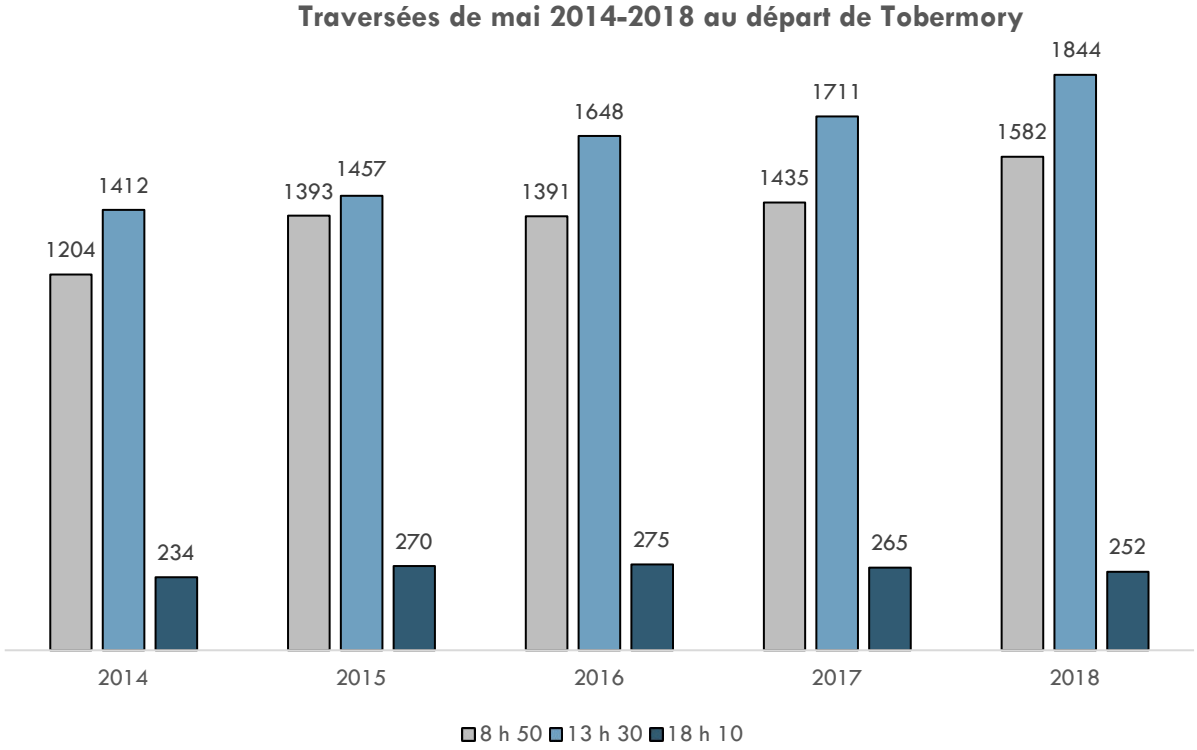
L'aire de recyclage du navire sera améliorée pour s'assurer que les articles sont bien triés. De plus, l'équipe sera sensibilisée à l'importance du recyclage afin de s'assurer que les pratiques uniformes sont suivies par chaque employé.

Stratégie de circulation des VR

Un examen quinquennal de la circulation des véhicules à partir du terminal de Tobermory a été effectué pour :

1. Examiner les heures de navigation les plus fréquemment utilisées par les voyageurs; et
2. Déterminer si la première traversée (7 h) a démontré une disponibilité constante.

De 2014 à 2018, il y a une demande constante pour les horaires de départ de 8 h 50 et 13 h 30 en mai. Selon le graphique ci-dessous, il y a une tendance à la hausse pour les deux traversées et une tendance légèrement à la baisse pour 18h10.



11 h 20 était l'heure de navigation la plus populaire en juin, suivie de 8 h 50, 13 h 30 et 15 h 40. Juillet et août ont produit des chiffres similaires, les traversées de 11 h 20 et 15 h 40 transportant constamment le plus grand nombre de passagers. Les tendances en août d'une année à l'autre suggèrent également que la navigation à 7 h gagne en popularité.

Dans l'ensemble, cette information décrit une demande constante pour les plages horaires du milieu de la matinée à l'après-midi. Les traversées tôt le matin et tard le soir ont tendance à être moins populaires parmi les voyageurs. Cela offre l'occasion de déplacer certains trafics vers des routes de navigation moins populaires afin de libérer de l'espace sur les plages horaires à forte demande.

Un examen des traversées de 2017 et 2018 au départ du terminal de Tobermory a été effectué, en mettant l'accent sur les classifications de VR des autocaravanes et des roulottes. L'heure de navigation la plus populaire pour les VR en mai 2017 était le voyage à 13 h 30, tandis qu'en 2018, elle est passée à 8 h 50. En 2017 et 2018, les traversées les plus populaires étaient les 8 h 50, 11 h 20 et 13 h 30, tandis qu'en juillet, les itinéraires de 11 h 20 et 15 h 40 étaient fréquemment utilisés par les voyageurs en VR.

Alors que les traversées de 11 h 20 et 15 h 40 restent populaires en août 2017 et 2018, d'autres VR sont passés à l'heure de navigation plus tôt de 7 h. Cela suggère que ces voyageurs pourraient trouver la navigation plus tôt une option attrayante plus tard dans la saison, peut-être après plusieurs voyages tout au long de l'été.

Les tendances suggèrent qu'il y a une propension pour les VR à naviguer pendant les heures de pointe, avec un certain intérêt plus tard dans la saison dans la plage horaire de 7 h. L'objectif est d'augmenter le trafic de VR sur le trajet de 7 h au départ de Tobermory en utilisant un tarif réduit et en offrant un stationnement de nuit dans le parc de chargement. En déchargeant la circulation des camping-cars au premier trajet de la journée, la circulation automobile supplémentaire remplirait les heures de pointe.

Une analyse de sensibilité a été effectuée pour déterminer la génération de revenus. Le nombre de VR au départ de Tobermory au cours de la saison de navigation 2017[1] est indiqué comme suit :

	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.
VR	92	256	430	454	298	62

Une augmentation du trafic de VR (10%, 15% ou 20%), ce qui se traduirait par les revenus ci-dessous :

Mois	Pessimiste (10%)	Le plus probable (15%)	Optimiste (20%)
Mai	9	14	18
Juin	26	38	51
Juillet	43	65	86
Août	45	68	91
Sept.	30	45	60
Oct.	6	9	12
VR	**159**	**239**	**318**
Revenus	**12 871,85 $**	**19 332,05 $**	**25 776,07 $**

Si un rabais de 10% est appliqué au tarif actuel de 90,95 $ en haute saison (applicable aux véhicules en hauteur voyageant en aller simple entre 14 pi et 20 pi de long et au-delà de 8,5 pi), le coût du tarif par VR voyageant serait de 80,96 $. Les revenus potentiels d'une augmentation de 10% du trafic de VR se traduiraient par 12 871,85 $, tandis qu'une augmentation de 20% du trafic serait de 25 776,07 $.

Des revenus supplémentaires seraient également captés par des véhicules supplémentaires capables de circuler aux heures de pointe. Les hypothèses suivantes sont formulées :

- Un VR occupe un espace moyen avec une longueur moyenne de 45 pieds
- 45 pieds se traduit par environ 2 véhicules (camionnette, VUS, fourgonnette ou multisegment)

Ces hypothèses donnent lieu à l'analyse suivante :

Mois	Pessimiste (5%)	Le plus probable (10%)	Optimiste (15%)
Mai	5	9	14
Juin	13	26	38
Juillet	22	43	65
Août	23	45	68
Sept.	15	30	45
Oct.	3	6	9
VR	**80**	**159**	**239**
# de véhicules	**160**	**318**	**478**
Revenus	**7 192,00 $**	**14 294,00 $**	**21 486,00 $**

[1] Les chiffres de 2017 ont été utilisés comme référence. Un nombre moyen utilisant les données de 2017 et de 2018 peut être utilisé à la fin de la saison 2018.

Si un tarif de véhicule de 44,95 $ en haute saison (applicable aux véhicules de 16 à 20 pieds de longueur) est utilisé, cela se traduirait par des revenus de 7 192,00 $ si 5% du trafic de VR se déplace vers la traversée de 7 h. Des revenus de 21 486,00 $ sont réalisables dans un scénario optimiste si 15% du trafic de VR se déplace.

Un essai est proposé pour la saison estivale 2019 afin d'examiner la théorie ci-dessus. Pour augmenter l'attrait du voyage de 7 h, le stationnement de Tobermory sera ouvert la nuit pour le camping sec après le départ de la dernière traversée. L'approbation devra être obtenue de la municipalité, car il existe actuellement un règlement qui interdit le stationnement de nuit.

L'OSTC a une présence commerciale établie dans le guide de voyage Good Sam RV – le guide du propriétaire de VR sur l'hébergement, les itinéraires et les services – qui serait mis à profit pour promouvoir l'utilisation de la navigation à 7 h grâce à des rabais et à un stationnement gratuit pour la nuit sur le terrain de chargement.

5.0 Ressources nécessaires pour atteindre les buts et les objectifs

5.1 Ressources humaines

L'OSTC compte un effectif de 37 employés à temps plein (officiers de l'administration et des navires) et 166 employés saisonniers et à temps partiel (OSTC + Service de transport de l'île Pelée)[2]. Les employés à temps partiel sont des travailleurs horaires qui travaillent entre 6 et 9 mois par année à bord des navires ou à terre dans les terminaux pendant que les navires sont en exploitation. Les employés à temps partiel comprennent également les équipages supplémentaires embauchés pour les horaires de navigation d'été seulement.

L'équipage du traversier de Moose River est un employé de Complex RE Limited Partnership, propriété de Moose Cree Group of Companies Limited Partnership.

5.2 Installations et navire

Aucune nouvelle installation n'est requise pendant la durée du présent plan pour la route de traversier de Tobermory à South Baymouth. Des guichets conformes à la LAPHO ont été installés aux terminaux de Tobermory et de South Baymouth en 2016-2017. Le terminal South Baymouth a été rénové et rendu conforme à la LAPHO en 2015-2016, et le terminal Tobermory a emboîté le pas en 2016-2017. Le M.S. Chi-Cheemaun, en service depuis 44 ans, devra être remplacé en 2025-2030.

Bien qu'il soit déjà conforme aux normes de la LAPHO, le bureau administratif de l'OSTC à Owen Sound sera rénové et agrandi pour accueillir deux employés supplémentaires à temps plein en 2019-2020.

Le service de traversier de Moose River nécessitera l'acquisition d'une aire d'échouerie et d'entretien hivernale permanente convenable pendant la durée du présent plan.

Les installations et les navires du Service de transport de l'île Pelée appartiennent au ministère des Transports de l'Ontario et ne sont pas inclus dans ce plan.

5.3 Technologie

Matériel, logiciels et sécurité informatiques

L'OSTC examine ses politiques, ses systèmes et son équipement en matière de technologie de l'information sur une base annuelle. Le matériel et les logiciels sont entretenus, mis à niveau ou remplacés lorsque la technologie existante devient peu fiable ou qu'une technologie plus efficace devient disponible. En 2018-2019, le service Internet du bureau d'administration de l'OSTC a été connecté à des lignes de fibre optique.

L'OSTC a retenu les services d'une entreprise de TI externe pour fournir le soutien et la sécurité des systèmes de l'OSTC. La firme externe offre à OSTC une couverture de soutien 24 heures sur 24 et un éventail plus large de compétences et de spécialités que ce qui aurait pu être trouvé avec un seul employé interne.

[2] L'annexe A présente un organigramme décrivant le personnel administratif, mis à jour en date d'octobre 2018.

Développement de sites Web

Le site Web de l'OSTC a été remanié en 2015-2016 et est maintenant accessible et conforme aux WCAG 2.0 de niveau AA. L'OSTC continue de surveiller les tendances du trafic Web et d'apporter des améliorations au site sur une base continue en réponse aux besoins changeants des clients.

Système de réservation

L'OSTC mettra en œuvre un nouveau système de réservation et de tarifs flexibles pour 2019-2020, remplaçant le système de réservation informatisé interne (vers 1995). L'OSTC reconnaît qu'il s'agit là d'une occasion de mieux répondre aux besoins des clients et d'obtenir une solution logicielle qui favorise l'efficacité opérationnelle. Les limites du système actuel comprennent :

- Difficulté à produire des rapports précis pour la prise de décisions;
- Le processus de réservation nécessite des calculs manuels, tels que la détermination du nombre total de séquences réservées pour chaque voyage en voilier, ainsi que le nombre de motocyclettes;
- Les fonctionnalités d'arrière-plan et d'entrée ne sont pas complètes et conviviales;
- Incapacité des clients à consulter des informations en temps réel, telles que les heures de départ complètes;
- la frustration des clients à l'égard du système en ligne, ainsi que les temps d'attente pour les réservations téléphoniques (a atteint 45 minutes aux heures de pointe);
- Plusieurs profils d'utilisateurs en raison de problèmes périodiques du système avec reconnaissance des clients réguliers;
- Risque élevé d'erreurs de saisie de données à l'arrière et à l'avant en raison des questions ouvertes, des sélections déroulantes limitées; et
- Manque de système automatisé, ce qui entraîne un travail supplémentaire pour les agents de réservation (c'est-à-dire que les courriels ne sont pas générés par une réservation et qu'ils sont envoyés manuellement pour chaque passager qui réserve par téléphone avec un agent).

Un nouveau système offrira aux clients une meilleure accessibilité à l'information et aux réservations, ainsi qu'à la possibilité de tirer parti d'une plus grande gamme de tarifs promotionnels et de rabais sur les départs de traversiers sous-utilisés. Le système aura également la capacité de permettre des réservations en ligne pour les clients du Service de transport de l'île Pelée, un engagement pris par le ministère des Transports.

Comme solution de rechange au centre d'appels existant de l'OSTC, l'OSTC explore également l'idée d'externaliser un centre d'appels 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Il en est actuellement à l'étape exploratoire. Une comparaison des coûts sera effectuée pour déterminer la viabilité de cette option. La préférence sera accordée à la solution qui offre la plus grande amélioration du service à la clientèle et de l'efficacité opérationnelle. Les clients s'attendent à un accès 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 aux réservations et aux informations. À l'heure actuelle, l'OSTC n'est sur le point d'offrir une couverture téléphonique et électronique que 10 heures par jour en été et 8 heures par jour au printemps et à l'automne.

6.0 Ressources humaines

6.1 Structure organisationnelle

La structure organisationnelle du CTSO a été révisée en 2012 (annexe B) avec la restructuration des postes clés de gestion pour s'assurer que tous les employés ont des lignes d'autorité claires. La structure a été peaufinée en 2014 pour s'assurer que l'entreprise se conforme à toutes les directives provinciales et ministérielles actuelles et futures, et pour fournir à OSTC les ressources humaines nécessaires pour obtenir des contrats externes supplémentaires afin d'augmenter ses revenus.

L'OSTC a confié la fonction informatique à une entreprise professionnelle capable de fournir un soutien 24 heures sur 24. Cela a éliminé la nécessité d'un poste interne en TI.

Principes directeurs concernant les pouvoirs de la structure organisationnelle :

- La nature hiérarchique de l'industrie maritime oblige l'exploitation à être planifiée;
- Tous les employés prennent des décisions proportionnelles à leur poste; la plupart des décisions d'exploitation sont prises conformément aux politiques et procédures établies dans les manuels internationaux de gestion de la sécurité (ISM) élaborés et certifiés pour chaque navire et terminal à terre;
- La répartition des tâches et des responsabilités est établie dans les manuels de l'ISM;
- Deux équipages sont utilisés à bord du M.S. Chi-Cheemaun pour répondre à un horaire d'exploitation de 18 heures par jour et 7 jours sur 7 pendant la haute saison estivale;
- L'emploi saisonnier et un taux élevé de roulement limitent la pleine application de la gestion du rendement et des possibilités de formation et de perfectionnement pour la majorité des employés.

6.2 Stratégie de rémunération

L'OSTC termine un examen global de la structure de rémunération et une stratégie future en 2018-2019. De 2009 à 2018, la Société s'est conformée à la directive de la province de geler la rémunération de tous les employés de la direction, y compris les officiers de navire. Les agents ont reçu une augmentation de salaire provisoire en 2018 pour soulager la pression exercée sur les agents pour qu'ils cherchent des emplois plus lucratifs auprès de compagnies maritimes plus compétitives.

Les employés de la direction de l'OSTC continuent de participer au régime d'assurance maladie collective de la CTON. L'OSTC verse à la CTON le coût réel des prestations de santé utilisées par ses employés sur une base mensuelle.

6.3 Planification de la relève

Le conseil d'administration s'inquiète du fait que l'organisation n'a pas de voie de relève claire en cas de départ à la retraite ou de perte de son chef de la direction.

Les budgets de fonctionnement pour la durée de ce plan prévoient le coût de l'évaluation du leadership en gestion pour déterminer les candidats internes potentiels, ainsi que des fonds pour la formation de perfectionnement afin de s'assurer que ces candidats ont les compétences et la capacité nécessaires pour accéder à des postes plus élevés.

De plus, les budgets comprennent des fonds pour combler le poste vacant de vice-président des finances; Le poste ne devrait pas se limiter aux finances, mais plutôt englober un rôle plus large dans l'entreprise, qui comprendra également les ressources humaines. Il convient de noter qu'il ne s'agit pas d'un ajout au personnel, mais seulement de la dotation d'un poste vacant existant.

7.0 Budget financier et dotation

Les budgets sont décrits aux annexes C à F.

8.0 Plan de mise en œuvre

Les objectifs stratégiques de l'OSTC façonnent le plan de mise en œuvre, qui décrit comment l'organisation propose de mettre en œuvre les stratégies et les échéanciers connexes.

1.0	**Fournir au public des services de transport maritime sûrs, sécuritaires, conformes à la réglementation, accessibles, fiables et respectueux de l'environnement.**
1.1	Surveillance et vérification du Système international de gestion de la sécurité
1.2	Surveillance et vérification du Code international pour la sûreté des navires et des ports, le cas échéant
1.3	Surveillance et vérification du plan de sécurité de l'entreprise
1.4	Formation d'officier de navigation et d'officier mécanicien, y compris la formation sur la gestion des ressources à la passerelle et de la salle des machines
1.5	Participation à des exercices de sécurité conjoints avec TC, la GCC et les organismes d'application de la loi
1.6	Participation aux réunions du CCMC, adhésion à l'Association canadienne des exploitants de traversiers, adhésion à Interferry
2.0	**Établir et maintenir des relations solides et mutuellement bénéfiques avec nos collectivités et nos régions locales.**
2.1	Travailler avec des partenaires régionaux pour fournir des offres de marketing intégrées qui font partie d'une chaîne de valeur expérientielle intégrée
2.2	Offrir des services qui attireront de nouveaux Canadiens, y compris des croisières d'une journée et des cuisines Diverses cultures
3.0	**Attirer, développer et développer nos employés pour assurer une équipe hautement fonctionnelle qui défend notre mission, notre vision et nos valeurs.**
3.1	Programmes de formation des employés (SST, violence en milieu de travail, espace clos, antichute, conduite d'un chariot élévateur, transport des marchandises dangereuses et SIMDUT)
3.2	Élaborer et surveiller les plans de formation des employés pour tous les postes de gestion
3.3	Évaluation complète de l'échelle de rémunération pour tous les postes
3.4	Maintenir la visibilité dans les programmes des écoles secondaires
3.5	Offrir des possibilités d'enseignement coopératif aux cadets du GLIMTC (programme maritime du Collège Georgian)
4.0	**Obtenez et maintenez une expérience client exceptionnelle.**
4.1	Offrir plus de divertissement à bord et élaborer de nouvelles initiatives pour attirer et retenir les passagers
4.2	Un marketing efficace auprès des personnes qui se rendent à Tobermory, mais qui ne prennent pas le traversier
4.3	Améliorez les dépenses à bord avec des articles de boutique de cadeaux mis à jour
4.4	Éliminer les faiblesses identifiées dans les activités actuelles qui dissuadent les clients actuels
4.5	Améliorer la variété des aliments de la cafétéria
5.0	**Adoptez des pratiques commerciales respectueuses de l'environnement.**
5.1	Élaborer un plan de gestion environnementale pour le M.S. Chi-Cheemaun
5.2	Surveiller et vérifier les plans et les registres de déchargement des navires
5.3	Poursuivre la formation sur l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures pour tous les employés des navires et des terminaux
5.4	Évaluer les coûts-avantages de l'installation d'un système de surveillance du carburant de la timonerie
5.5	Obtenir le statut de Marine verte

9.0 Plan de communication et de marketing

9.1 Stratégie de marketing

En 2012, l'OSTC a entrepris une étude professionnelle d'évaluation du marché, dont les résultats ont fourni à l'entreprise et au conseil d'administration l'information exacte et à jour nécessaire pour prendre de bonnes décisions sur l'avenir du service de traversier, y compris, mais sans s'y limiter, des décisions sur les niveaux de service, les structures tarifaires, les systèmes de réservation, les niveaux de subvention et la nécessité d'une grande campagne de vente et de marketing.

Les plans d'affaires 2014-2015 et 2015-2016 de l'OSTC comprenaient des fonds de marketing accrus pour la création d'une campagne de marketing ciblée conçue pour atteindre de nouveaux clients, tandis que l'entreprise continuait de développer et de mettre en œuvre des expériences améliorées à bord. Le plan de mise en œuvre de la commercialisation de l'OSTC prévoyait une période d'accélération de deux à trois ans avant que le projet global ne commence à générer de nouveaux achats pour le service de traversier. Le trafic transporté en 2015 était de 8% et 11% supérieur à celui transporté en 2014 pour les véhicules et les passagers, respectivement.



Publicité « Feather Wake » dans la *campagne de marketing* Voyagez de bonne humeur

En 2016, les niveaux de circulation ont augmenté de 8% et de 10% respectivement pour les véhicules et les passagers, ce qui démontre clairement que la *campagne de marketing Voyagez de bonne humeur* (exemple d'images indiqué ci-dessus) a été couronnée de succès. En 2017, une augmentation de 2% a été observée, ce qui indique un ralentissement du taux.

Le plan d'affaires 2019-2020 à 2021-22 maintient des fonds de marketing accrus pour continuer à peaufiner la *campagne de marketing Voyagez de bonne humeur* (également connue sous le nom de « Feather Wake »).

9.3 Portée de la clientèle

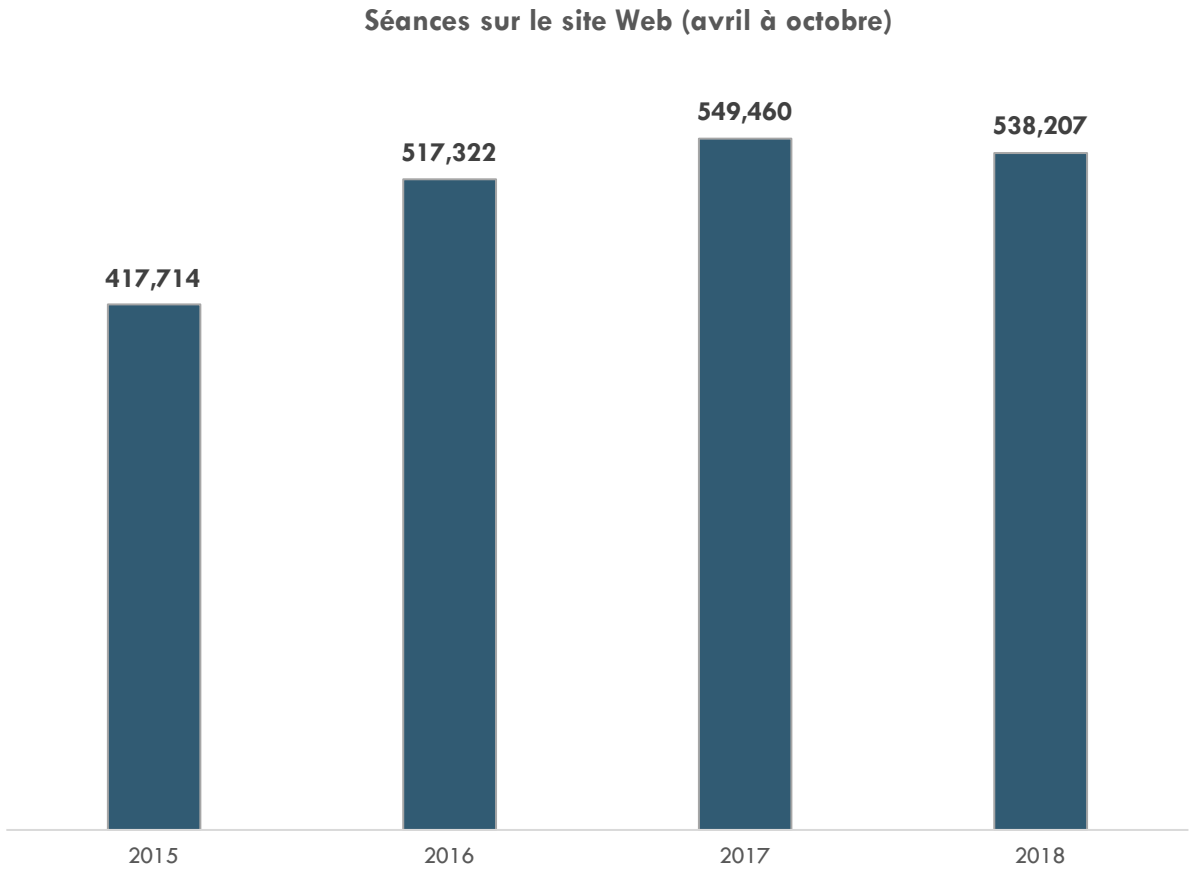
La portée des clients sur les comptes de médias sociaux est décrite avec le plus haut niveau d'engagement des clients sur Instagram :

- 8K abonnés Facebook
- 2,4 000 abonnés sur Twitter
- 1,1K abonnés Instagram

En 2018, les trois régions suivantes ont enregistré le plus grand nombre de visites sur le site Web (www.ontarioferries.com) :

- Toronto (Ontario) (131 427)
- Kitchener (Ontario) (28 877)
- London, ON (21 624)

Au cours des dernières années, bien que les résidents de la ville de Toronto aient représenté la plupart des visites sur place, le taux de conversion (traduction des visites sur place en réservations) est demeuré relativement faible (entre environ 3% et 6% entre 2014 et 2017). Cela représente une zone d'opportunité pour augmenter les réservations. Le nombre total de sessions sur le site Web pendant la saison de navigation (d'avril à octobre) a augmenté depuis 2015. Les visites sur le Web ont atteint un sommet en 2017, puis ont légèrement diminué en 2018.



9.2 Communication Plan

Pour 2019-2020, la communication interne est un domaine d'intérêt. Il est nécessaire d'améliorer les messages ministériels du bureau administratif de l'OSTC aux employés opérationnels de première ligne. Les domaines potentiels à explorer comprennent :

- Créer une page intranet interne (emplacement central) qui pourrait inclure des renseignements sur la formation requise, des bulletins mensuels, des événements à venir et des renseignements pertinents; et
- Envoyer des bulletins électroniques aux employés à tout le personnel de l'OSTC (employés administratifs et de bord). Des modèles de courriels peuvent être développés par l'intermédiaire de Meltwater, un logiciel d'abonnement existant, afin de fournir à tous les employés des mises à jour pertinentes pour les opérations quotidiennes et lors d'événements critiques.

Les explosifs électroniques pourraient également être utilisés pour améliorer la connectivité avec les clients existants. Les clients peuvent s'abonner pour recevoir des courriels à la suite du concours d'un sondage volontaire sur le site Web de l'OSTC. Les renseignements qui peuvent être fournis à ces clients comprennent :

- Événements à venir;
- Annulations; et
- Mises à jour ou modifications aux horaires des traversiers.

10.0 Stratégies d'identification, d'évaluation et d'atténuation des risques

10.1 Matrice d'évaluation des risques

L'objectif principal de l'OSTC lorsqu'il transporte des personnes et des marchandises sur le traversier est d'assurer la sécurité et la sécurité fonctionnement respectueux de l'environnement, fiable et conforme à la réglementation.

L'OSTC n'a pas accès à des navires de remplacement pour les services de traversier de l'île Manitoulin ou de l'île Moose Factory; par conséquent, tous les scénarios de défaillance probable ont été évalués et des procédures ont été établies pour atténuer les effets négatifs sur l'exploitation et/ou la sécurité de tout type de défaillance sur le système. La planification d'urgence est essentielle au bon fonctionnement et à l'ininterrompue du service de traversier.

Conformément au *Guide d'élaboration de plans d'activités à l'intention des organismes classifiés MSG,* juillet 2011, l'OSTC a adopté une matrice d'évaluation des risques normalisée pour évaluer les risques et élaborer des mesures de médiation lorsque cela est nécessaire et possible (tableau 1).

Probabilité			**Impact**	
Score	**Descriptif**	**Probabilités approximatives**	**Score**	**Descriptif**
1	Improbable	0% à 4%	1	Insignifiant – *Effets négligeables*
2	Peu probable	5% à 24%	2	Mineur – *Difficultés opérationnelles normales*
3	Possible	25% à 54%	3	Important – *Retard dans l'atteinte des objectifs opérationnels*
4	Probable	55% à 89%	4	Majeure – *Travail fondamental requis avant que l'objectif puisse être atteint*
5	Certaines	90% à 100%	5	Catastrophe – *Programme irrévocablement terminé; l'objectif ne sera pas atteint*

TABLEAU 1 : Matrice d'évaluation des risques

La cote de risque totale est calculée comme suit :

Note globale	**Probabilité x impact**
0-5	Faible
6-11	Moyen
12-19	Élevé
20-25	Extrême

De plus, l'OSTC travaille régulièrement avec l'Unité des transports et de l'infrastructure du EDNM pour s'assurer que toutes les catégories de risque sont bien comprises par le ministère. Cela garantit un processus de communication ouvert et transparent pour décrire et discuter des risques et des stratégies d'atténuation. L'OSTC et le ministère travaillent beaucoup sur diverses sections de l'évaluation complète des risques du ministère, qui fait l'objet d'un suivi régulier.

10.2 Identification des risques

Risque	Type de risque	Probabilité	Impact	Note totale	Atténuation	Propriétaire
Défaillance mécanique totale ou perte de M.S. Chi-Cheemaun.	Navire et installations	1	4	4 (FAIBLE)	Remise en puissance du Le M.S. Chi-Cheemaun en 2006/07 comprend des redondances dans la salle des machines qui permettent au navire de continuer à fonctionner en cas de panne mécanique. L'entretien annuel et le développement d'un inventaire de pièces essentielles garantissent que le traversier subit peu ou pas de temps d'arrêt. L'OSTC met à niveau les systèmes restants qui n'ont pas de secours, qui sont d'origine (40+ ans) et qui ont le potentiel d'arrêter leurs activités. Cela comprend les systèmes d'ouvertures hydrauliques pour les portes avant et arrière, le système stabilisateur et la direction système.	L'OSTC
Une panne complète de courant ou mécanique au quai, à l'aérogare et aux bureaux.	Technologie	3	2	6 (MOYEN)	Des technologies manuelles sont en place en cas de panne de courant ou de mécanique. L'OSTC a utilisé des technologies manuelles à terre lors d'une panne de réseau électrique en 2003. L'opération du M.S. Chi-Cheemaun n'a pas été perturbée. Le courant a été rétabli avant que le navire n'ait besoin d'une livraison de carburant qui n'aurait pas été possible si le carburant camion ne pouvait pas être rempli à la station de ravitaillement. Il y a des serveurs informatiques de secours aux sites de l'OSTC et de Tobermory et de l'électricité de secours au bureau de l'OSTC par l'intermédiaire	L'OSTC

					d'une génératrice de gaz naturel. Des génératrices au gaz servent de secours au terminal et à l'entrepôt de Tobermory (où les denrées alimentaires périssables sont entreposés).	
La planification de la relève de la direction n'est pas clairement définie.	Ressources humaines	3	3	9 (MOYEN)	Deux options potentielles sont en cours d'examen. L'une comprend la création d'un autre poste, tandis qu'une autre solution consiste à établir un budget pour un chasseur de têtes exécutif. Les deux options sont décrites dans le budget comme étant potentielles options.	L'OSTC
Dommages à la rampe la rendant inutilisable pour le chargement et le déchargement du M.S Chi-Cheemaun.	Navire et installations	3	3	9 (MOYEN)	Il n'y a pas d'autres installations avec des rampes adaptées au navire. L'OSTC fait inspecter les systèmes de rampe par des professionnels et entretenue annuellement.	L'OSTC
Échec des négociations collectives entraînant une grève ou un lock-out pendant la saison d'exploitation.	Ressources humaines	3	3	9 (MOYEN)	L'OSTC entretient des relations de travail productives avec les agents de négociation collective et s'efforce de mener les négociations en temps opportun. Une interruption de travail avec le Syndicat international des gens de mer (UES) interromprait le service, car ils représentent 80% des travailleurs à bord. La perte de : • *Moins de 10 personnes par équipe :* Le ou les documents d'effectifs de sécurité minimale de TC permettent un horaire d'équipage « gradué ». Le navire peut transporter un nombre limité de passagers en fonction du nombre de membres d'équipage. Le navire fonctionnerait à une capacité réduite de passagers.	L'OSTC

					Plus de 10 personnes d'une équipe : Le résultat probable d'un arrêt de travail lié au travail. Les activités cesseraient jusqu'à ce que le différend soit résolu.	
Transports Canada (TC) cède sa participation dans les installations du quai de Tobermory et de South Baymouth. Si l'OSTC devient le futur propriétaire des murs du quai, il sera responsable de l'entretien des pieux, des défenses et de toutes les composantes structurales sur la face des quais.	Navire et installations	*5*	2	10 (MOYEN)	Le contrat actuel avec TC stipule que si OSTC exploite le service de traversier, TC doit posséder et entretenir les quais. Si TC se détache des quais, le nouveau propriétaire sera responsable à moins que les parties ne conviennent de conditions différentes. Les modifications apportées aux défenses en 2013-2014 ont réduit la probabilité que les quais deviennent inutilisables en raison des fluctuations de l'eau niveaux.	TC
Il y a une pénurie internationale et nationale d'officiers de marine titulaires d'un permis (capitaines, Mates & Engineers). Si l'OSTC n'est pas en mesure d'attirer et de retenir des agents certifiés, le Chi-Cheemaun ne fonctionnera pas ou pourrait voir ses heures	Ressources humaines	3	4	12 (ÉLEVÉ)	L'OSTC est concurrentiel sur la base des « heures travaillées » et offre des conditions de travail supérieures en termes de temps à bord du navire et a un régime de retraite concurrentiel. Les salaires et l'échelle salariale de l'OSTC demeurent non concurrentiels. Une étude d'examen de la rémunération est en cours. Des recommandations seront formulées qui, si elles sont viables et mises en œuvre, seront résoudre ce désavantage.	L'OSTC

d'ouverture considérablement réduites.						
Incapacité d'accoster en raison des faibles niveaux d'eau.	Navires et installations	4	4	16 (ÉLEVÉ)	L'OSTC surveille la profondeur du chenal. L'entretien du chenal à la profondeur draguée à partir de 1974 est la responsabilité de Transports Canada en vertu de l'accord d'occupation. Si le niveau de l'eau du lac diminue, les dégagements sécuritaires sous quille seront compromis, en particulier dans les états de mer plus élevés, ce qui rendra les conditions d'entrée dangereuses dans le Quai de South Baymouth.	TC

10.3 Stratégies d'atténuation

Mesures préventives

L'OSTC est hautement réglementé pour l'évaluation et la gestion des risques. La politique de la Sécurité maritime de Transports Canada est qu'il n'y a pas de prix trop élevé pour sauver une vie. Bien que les règlements soient rédigés conformément à ce principe, il incombe à l'inspecteur de chaque société de classification (au nom de Transports Canada) de déterminer si une entreprise applique correctement la réglementation et exploite ses navires dans le respect de la réglementation.

L'OSTC examine toutes les nouvelles lois et règlements et met en œuvre les changements requis par la loi. Ces règlements comprennent, sans s'y limiter, l'équipement de sécurité, les manuels d'utilisation, la certification de l'équipage, la protection contre les incendies, l'évacuation d'urgence et les exigences en matière de formation.

L'OSTC exploite tous les navires conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada et aux règlements connexes, ainsi qu'aux règlements provinciaux et fédéraux pertinents, notamment la prévention et le contrôle de la pollution, la santé et la sécurité au travail et le transport maritime des marchandises dangereuses.

L'OSTC évalue de façon indépendante les risques liés à la sûreté, à la sécurité et à l'environnement qui peuvent ne pas être gérés dans le cadre de et intègre des procédures et une formation appropriées dans les systèmes de gestion de la sécurité du CTSO.

Assurance

L'OSTC détient des polices d'assurance pour les coques maritimes, les assurances multirisques maritimes, les biens, les assurances civiles, les assurances automobiles, les chaudières et les machines, les régimes d'assurance fiduciaires, la criminalité, les pratiques commerciales, la sécurité Internet et la responsabilité civile générale. La couverture d'assurance est révisée annuellement pour s'assurer qu'il y a une couverture adéquate dans tous les secteurs de l'organisation.

11.0 Mesures du rendement

Les mesures et les cibles de rendement n'ont été établies que pour les domaines sur lesquels la société et son personnel peuvent avoir une influence. L'entreprise ne peut pas influencer la météo, mais la météo peut avoir une influence sur le rendement de l'entreprise.

Région	Objectif	Méthode de mesure	Cible à long terme
Satisfaction de la clientèle	Les clients sont satisfaits de la qualité du service offert sur le navire et quai.	Sondage annuel auprès des clients	Niveau de satisfaction minimum de 95%.
Plainte du client Résolution	Répondre aux plaintes des clients par écrit dans les délais 5 jours ouvrables.	Délai moyen de réponse pour le règlement des plaintes.	Temps de réponse moyen d'au plus 5 jours ouvrables.
Temps d'arrêt mécanique	Pas de perte de temps de fonctionnement en raison d'un temps évitable défaillances mécaniques.	Feuilles de bord des navires	Zéro jour perdu en raison d'une mécanique évitable problèmes.
Formation des employés[3]	Les employés reçoivent une formation pour améliorer leur capacité à exécuter leurs tâches actuelles ou à améliorer leur certification niveaux pour l'avancement futur.	Gestion du rendement et plans de développement	100% des employés reçoivent une formation obligatoire. 25% des employés permanents reçoivent des prestations supplémentaires (obligatoire) chaque année.
Sécurité au travail	Tous les employés bénéficient d'un milieu de travail sécuritaire et exempt de blessures.	Rapports d'accident ou d'incident	Inférieur ou égal aux taux d'accidents des employés de l'industrie.
Sécurité opérationnelle	Les services de traversier fonctionneront en toute sécurité.	Vérifications ISM et statistiques sur les accidents	Conformité à 100% avec Système de gestion de la sécurité.
Finances[4]	L'OSTC atteindra ou dépassera les revenus budgétés et ne dépassera pas les dépenses budgétées sauf circonstances imprévisibles (conditions météorologiques, mécaniques majeures, fermeture d'autoroutes, etc.).	États mensuels des profits et pertes, rapports financiers trimestriels, rapports budgétaires d'immobilisations	Les revenus réels devraient respecter ou dépasser le budget et ne pas dépasser 2% par rapport au budget. Les dépenses ne dépasseront pas les montants approuvés.
Facteur de remplissage	68%	Données annuelles sur la circulation	68%

[3] Les employés de la direction doivent remplir et faire examiner les plans de gestion du rendement conformément aux buts et objectifs établis pour l'exploitation, au moins une fois par année.

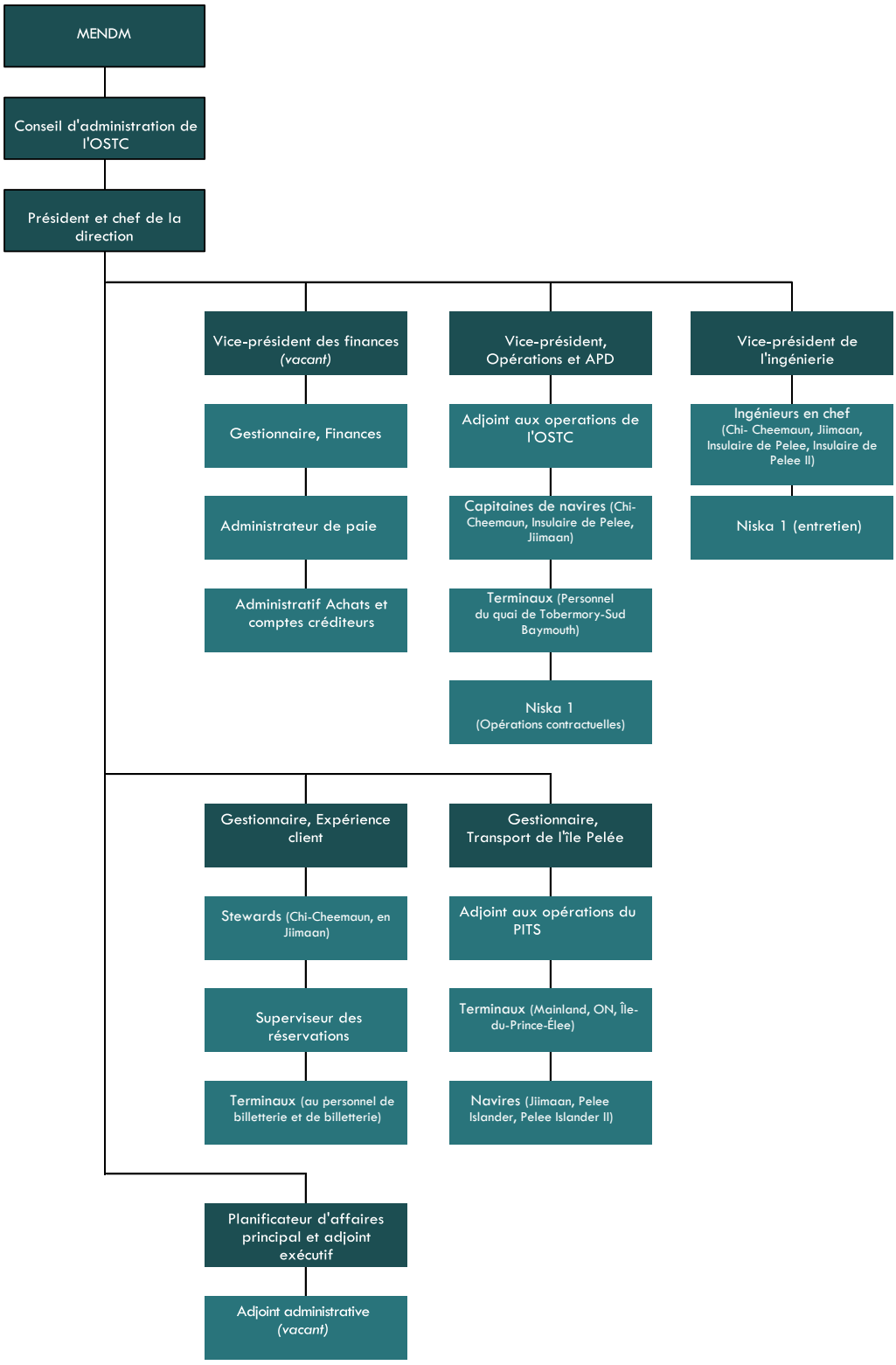
[4] L'objectif financier de l'OSTC est d'établir des budgets qui réduisent au minimum la subvention requise de la province pour soutenir les activités normales, conformément au mandat de la société et aux directives du conseil d'administration, conformément aux indicateurs économiques tels que l'IPC. Les coûts spéciaux ou extraordinaires, tels que les coûts de remise à neuf périodiques, les travaux en cale sèche, les inspections, les mises à niveau et l'entretien exigés par la réglementation, seront inclus dans les budgets d'exploitation ou d'immobilisations appropriés et seront accompagnés d'une explication et d'une justification détaillées des dépenses.

Annexe A – Facteur de charge Chi-Cheemaun

	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Total
2018	47.20%	50.45%	66.01%	71.17%	71.37%	64.40%	62.67%
2017	48.11%	50.84%	66.19%	71.71%	73.78%	68.89%	63.34%
2016	46.75%	47.05%	66.69%	68.04%	71.80%	62.81%	61.71%
2015	42.13%	45.47%	60.53%	64.78%	63.07%	58.06%	57.15%
2014	36.16%	46.95%	54.94%	62.84%	59.11%	35.00%	51.65%
2013	40.38%	45.23%	55.17%	64.01%	58.77%	49.37%	55.00%
2012	44.23%	46.97%	59.87%	66.11%	62.19%	55.81%	57.00%
2011	40.00%	47.00%	64.00%	64.00%	62.00%	55.00%	55.33%
2010	47.00%	52.00%	65.00%	69.00%	61.00%	55.00%	58.16%
2009	42.00%	57.00%	65.00%	69.00%	64.00%	54.00%	58.50%
2008	46.00%	55.00%	66.00%	74.00%	68.00%	60.00%	61.50%
2007	49.00%	59.00%	73.00%	79.00%	74.00%	65.00%	66.50%
2006	48.00%	55.00%	71.00%	80.00%	70.00%	62.00%	64.33%
2005[5]	49.00%	60.00%	80.00%	79.00%	72.00%	66.00%	67.67%
2004	48.00%	60.00%	75.00%	78.00%	71.00%	66.00%	66.33%
2003	43.00%	55.00%	75.00%	84.00%	72.00%	60.00%	64.83%

[5] L'OSTC a établi le taux d'utilisation annuel du pont des véhicules de 67,67% en 2005 comme trafic à court terme Cible d'amélioration pour ce plan. Cet objectif était basé sur la capacité du navire et les tendances historiques.

Annexe B – Organigramme



Annexe C – État des revenus et des dépenses de l'OSTC : Chi-Cheemaun

(en milliers de en dollars)	Réel 2015/16	Réel 2016/17	Réel 2017/18	*Planifier 2018/19*	Réel à Sept 30/18	OUI Prévisions 2018/19	*Planifier 2019/20*	*Planifier 2020/21*	*Planifier 2021/22*	
Revenus :				+2%			+2%+2%	+2%	+2%	
Chi-Cheemaun	7,211	7,867	8,218	*7,965*	7,431	*7,850*	*8,128*	*8,291*	*8,456*	***1***
Partenariat ontarien de marketing touristique		50	0	*0*	0	*0*	*0*	*0*	*0*	
Frais de gestion des immobilisations de PITS				*0*	0	*40*	*10*	*10*	*10*	***13***
Île Pelée Frais de gestion du transport	466	460	466	*479*	234	*479*	*480*	*480*	*480*	***3***
Total des revenus	**7,677**	**8,377**	**8,684**	***8,444***	**7,665**	***8,369***	***8,618***	***8,781***	***8,946***	
Dépenses :										
Salaires et traitements	3,844	3,756	3,866	*4,359*	3,045	*4,065*	*4,572*	*4,639*	*4,707*	***4 et 2***
Avantages	992	915	897	*936*	654	*874*	*983*	*997*	*1,012*	***5***
Réparation et entretien	800	826	683	*773*	455	*800*	*523*	*543*	*433*	***6***
Services publics	265	265	229	*242*	129	*242*	*266*	*293*	*322*	***7***
Carburant	1,141	1,025	1,022	*1,114*	1,233	*1,473*	*1,547*	*1,624*	*1,705*	***8***
Outils et fournitures d'utilisation	131	131	138	*156*	110	*120*	*148*	*150*	*152*	
Les services	684	*752*	823	*902*	*778*	*900*	*1,150*	*1,150*	*1,150*	***9***
Généralités et Administratif	1,301	1,364	1,407	*1,630*	847	*1,150*	*1,500*	*1,500*	*1,500*	***10***
Total des dépenses	**9,158**	**9,034**	**9,065**	***10,112***	**7,251**	***9,624***	***10,689***	***10,896***	***10,981***	
Bénéfice net (perte nette) avant subvention extraordinaire et MENDM	**-1,481**	**-657**	**-381**	***-1,668***	**414**	***-1,255***	***-2,071***	***-2,116***	***-2,035***	
Objets extraordinaires :										
OSTC Stratégie et Plan de relève	0	0	0	*0*	0	*0*	*0*	*-150*	*-150*	***11***
Étude de marketing et mise en œuvre du plan	-503	-507	-384	*-350*	-219	*-350*	*-400*	*-400*	*-500*	***10A***
Emballage en vinyle Bow & Stack	-69	0	0	*0*	0	*0*	*0*	*0*	*-80*	***10B***
Tourisme Ontario Partenariat de marketing		-63	0	*0*	0	*0*	*0*	*0*	*0*	
Immeuble d'immobilisations du MTO Projet - Frais de gestion	0	0	0	*50*	0	*40*	*0*	*0*	*0*	***12***
Objets extraordinaires Total	**-572**	**-570**	**-384**	***-300***	**-219**	***-310***	***-400***	***-550***	***-730***	
Bénéfice net (perte nette) avant subvention du MENDM	**-2,053**	**-1,227**	**-765**	***-1,968***	**195**	***-1,565***	***-2,471***	***-2,666***	***-2,765***	
Subvention du EDNM :										
EDNM Fonctionnement Subvention	1,628	1,475	1,591	*1,625*	770	*1,625*	*2,000*	*2,000*	*2,000*	***14***
Marketing du EDNM Subvention	500	500	384	*350*	219	*350*	*400*	*400*	*500*	***10A***
Subvention du EDNM pour les CSO Plan de relève		0	0	*0*	0	*0*	*0*	*150*	*150*	***11***
ENDM Pellicule de vinyle Subvention	69	0	0	*0*	0	*0*	*0*	*0*	*80*	***10B***
Total de la subvention du MDNM	**2,197**	**1,975**	**1,975**	***1,975***	**989**	***1,975***	***2,400***	***2,550***	***2,730***	
Bénéfice net (perte nette) après Subvention du EDNM	**144**	***748***	**1,210**	***7***	**1,184**	***410***	***-71***	***-116***	***-35***	

Notes de l'annexe C

1. Les revenus de Chi-Cheemaun sont basés sur les augmentations de trafic et de structure tarifaire énumérées ci-dessous : 2019/20 - 2021/22.
   - 2019/20 : 2% de tarif + 2% de trafic
   - 2020/21 : +2% de trafic
   - 2021/22 : +2% de trafic

2. L'OSTC alloue 80 000 $ par année en dépenses salariales à l'exploitation de Niska 1 à la suite du transfert de propriété de la CTON à l'OSTC en 2013-2014; représente une réduction des salaires de l'OSTC et apparaît comme des salaires et des charges de l'OSTC dans le budget de fonctionnement de Niska 1. Ce montant est passé à 100 000 $ par année à compter de 2019-2020 en raison du temps supplémentaire consacré à ce service.

3. Les frais de gestion du service de traversier de l'île Pelée augmenteront à l'IPC jusqu'à un maximum de 3% par année pour les années 2014/15 à 2017/18 jusqu'à un plafond de 480 000 $. L'entente a été automatiquement renouvelée pour 5 ans (du 1er avril 2018 au 31 mars 2023) avec des conditions de plafond de paiement à déterminer. Aux fins du budget, ce montant reflète le Plafond de 480 000 $ jusqu'à ce qu'un nouveau plafond soit convenu.

4. 2019/20 prévoit une augmentation annuelle de 500 000 $+/- pour couvrir : la correction salariale de MGMT résultant de la consultation 2018/19 + augmentation de 1,5% des salaires syndicaux, et 2 employés administratifs supplémentaires (embauchés en 2018/19)
   - 2020/21 prévoit des augmentations de 1,5% du COLA pour la gestion et une augmentation de 1,5% des salaires syndicaux
   - 2021/22 prévoit des augmentations de 1,5% du COLA pour MGMT et une augmentation de 1,5% des salaires syndicaux
   - Les avantages sociaux coûtent en moyenne 21,5% du total des traitements et traitements.

5. Les coûts de réparation et d'entretien sont basés sur les meilleures informations disponibles selon les calendriers d'entretien. Ne comprend pas les éventualités pour les inconnus ou les pannes majeures.

6. Les services publics ont été budgétés pour augmenter leurs coûts à un rythme d'environ 9 à 10% par année.

7. Les coûts du carburant ont bondi de 22 à 25% entre les exercices 2017-2018 et 2018-2019. Les coûts du carburant ont été budgétés pour augmenter de 5% par rapport à 2018-2019 en 2019-20, puis de 5% par année par la suite.

8. Comprend de nouveaux frais de 150 000 $ à 250 000 $ par année pour les frais de soutien et d'entretien hors site du point de vente (PDV) et du système de réservation.

9. Les frais de location des terrains pour les bureaux de Springmount et les taxes sont passés de 15 000 $ par année à 25 000 $ par année à compter de 2018-2019.

10. A : Le marketing et la publicité sont inclus, bien que les fonds de marketing aient été retirés et soient affichés comme un article subventionné d'une ligne à 400 000 $ en 19/20 et 20/21. Les coûts passent à 500 000 $ en 2021/22 et 2022/23 en prévision d'une nouvelle campagne.

    B : 80 000 $ pour l'emballage de vinyle en 2021/22 (pour remplacer l'emballage de 2015/16) et 160 000 $ en 2022/23 (pour remplacer l'emballage d'arc installé en 2016/17).

11. Les coûts de la stratégie de relève sont budgétés en 2020-21 et 2021-22.

12. Les frais de gestion de l'OSTC pour les services fournis au MTO pendant le projet de construction et de livraison d'un nouveau service de traversier vers l'île Pelée. Cela ne se produira qu'au cours de l'exercice 2018-2019.

13. Les frais annuels de gestion des immobilisations de l'OSTC, qui varient en fonction de l'ampleur des travaux d'immobilisations entrepris par l'OSTC pour le compte du MTO pour le service de traversier de l'île Pelée. Le paiement est calculé en pourcentage des coûts du projet et est négocié entre l'OSTC et le MTO à YE. Le montant de 40 000 $ pour l'exercice 2018/19 est pour les exercices 2016/17, 2017/18 et 2018/19. Il n'y a eu aucun projet d'immobilisations important en 2015-2016.

14. Subvention annuelle d'exploitation du EDNM (à l'exclusion des articles extraordinaires : marketing, cale sèche, emballages de navires en vinyle).

Annexe D – État des revenus et des charges de l'OSTC : Niska 1

(en 0 $)	Réel 2015/16	Réel 2016/17	Réel 2017/18	*Planifier 2018/19*	OUI Prévisions 2018/19	*Planifier 2019/20*	*Planifier 2020/21*	*Planifier 2021/22*	
Revenus :									
Passsenger	22,632	19,853	**21,584**	*15,000*	14,015	*18,000*	*18,000*	*18,000*	***1***
Chartes	2,687	1,265	**1,687**	*5,000*	843	*5,000*	*5,000*	*5,000*	***1***
Véhicules/ marchandises	189,104	175,284	**201,847**	*150,000*	153,081	*165,000*	*165,000*	*165,000*	***1***
Divers revenus (frais de quai)	1,000	3,000	**3,300**	*3,000*	3,300	*3,000*	*3,000*	*3,000*	
Subvention du EDNM	375,366	387,500	**387,500**	*387,500*	387,500	*400,000*	*400,000*	*400,000*	
Subvention du EDNM à disposer de Manitou		250,000							***3***
Total des revenus :	590 789 $	836 902 $	**615 918 $**	560 500 $	558 739 $	591 000 $	591 000 $	591 000 $	
Dépenses :									
Salaire de l'OSTC Répartition	89,419	101,365	**88,019**	*82,000*	85,000	*100,000*	*100,000*	*100,000*	***5***
Réparations et Entretien	177,898	156,590	**95,315**	*102,470*	220,000	*85,000*	*90,000*	*85,000*	***4***
Services publics	3,768	3,777	**2,995**	*3,280*	3,280	*4,000*	*4,000*	*4,000*	
Carburant	27,729	23,825	**30,854**	*28,500*	31,000	*35,000*	*36,750*	*38,588*	
Outil et fonctionnement Fournitures	9,376	4,974	**1,319**	*2,000*	4,500	*7,500*	*7,500*	*7,500*	
Services contractuels	231,144	213,037	**226,204**	*215,000*	218,000	*204,000*	*207,000*	*210,000*	***2***
Généralités et Administratif	141,997	129,122	**119,707**	*116,438*	117,000	*150,000*	*150,000*	*150,000*	
Total des dépenses :	681 331 $	632 690 $	**564 413 $**	*549 688 $*	678 780 $	*585 500 $*	*595 250 $*	*595 088 $*	
Bénéfice net (perte) pour la période	**-90 542 $**	**204 212 $**	**51 505 $**	**10 812 $**	**-120 041 $**	**5 500 $**	**-4 250 $**	**-4 088 $**	

Notes de l'annexe D

1. Revenus du traversier.
2. Opérateur contractuel.
3. Élimination des navires retirés.
4. Révisions obligatoires du moteur principal.
5. Pourcentage de l'affectation salariale des cadres de l'OSTC.

Annexe E – Plan d'immobilisations de l'OSTC : Chi-Cheemaun (2019/20 – 2021/22)

montré dans 000's			Planifier	Prévisions	Planifier	Planifier	Planifier
Emplacement	**Ministère**	**Descriptif**	**2018/19**	**2018/19**	**2019/20**	**2020/21**	**2021/22**
SOUTH BAYMOUTH							
	Terminal	Éclairage intérieur du hall d'entrée	20	20			
	Terminal	Matériel informatique			50	50	
	Lot	Resurfaçage du lot de chargement	250	250			
	Quai	Paliers de rampe Psgr et pont de transfert					100
	Quai	Lumière Dolphin et bois de passerelle					67
TOBERMORY							
	Terminal	Matériel informatique			50	50	
	Terminal	Éclairage intérieur du hall d'entrée	20	20			
	Quai	Bois de la passerelle Dolphin	30	30			
	Quai	Pont et paliers de la rampe de transfert Psgr					70
	Quai	Réparation/peinture de rampes de passagers					180
	Quai	Lumière Dolphin et bois de passerelle					67
	Quai	Clôture de l'aire d'amarrage					50
	Lot	Resurfaçage du lot de chargement	200	200			
	Lot	Agrandissement du stationnement de banlieue					400
	Lot	Un nouveau trottoir en béton sera expédié					14
CHI-CHEEMAUN							
	Mess de l'équipage	Revêtements muraux	50	120			
	Mess de l'équipage	Meubles	50	50			
	Mess de l'équipage	Équipement	25	25			
	Cuisine	Remplacement de l'équipement	20	20	20	20	20
	Cages d'escalier et couloirs	Rénover (projet de 2 ans)	550	470	250		
	Quartiers de l'équipage	Rénover et meubler (projet de 2 ans)			1350	1200	
	Terrasse	Retirer les bossoirs/installer la grue					600
	Terrasse	Remplacer l'équipement du pont	45	45	30	30	30
	Moteur	Remplacer les disjoncteurs électriques	100	100			
	Moteur	Remplacement partiel du système de direction	500	500			
	Moteur	Hélice d'étrave (rechange de recondition)			120		
		Matériel informatique			100	100	
		Cale sèche		550			3000
BUREAU DE L'OSTC OWEN SOUND							
	Bureau	Agrandissement de l'immeuble	500	100	700		
	Bureau	Revêtements de sol de bureau			60		
	Bureau	Matériel informatique			50	125	
		TOTAL	**2360**	**2500**	**2780**	**1575**	**4598**

Annexe F – Plan d'immobilisations de l'OSTC : Niska 1 (2019/20 – 2021/22)

montré dans 000's		Planifier	Prévisions		Planifier	Planifier	Planifier
Emplacement	Descriptif	2018/19	2018/19		2019/20	2020/21	2021/22
MOOSONEE							
*	Chemin de fer maritime, agrégats et travaux préparatoires	1000	293		600	100	
	Remplacement du berceau ferroviaire Niska	50	0		50		
	Dragage de la route de navigation				8000	8000	
	Étude d'impact biologique (pré-dragage)	250	250				
	Sondage				25		25
	Frais de cale sèche					200	
	Coque de sablage et de peinture	175	0		525		
	Remplacement d'une génératrice	81	81				
	TOTAL	1556	624		9200	8300	25

Notes de l'annexe F

1. Revenus du traversier.
2. Opérateur contractuel.
3. Élimination des navires retirés.
4. Révisions obligatoires du moteur principal.
5. Pourcentage de l'affectation salariale des cadres de l'OSTC.


OWEN SOUND
TRANSPORTATION COMPANY
EST. 1921