

### **1. Marine Atlantic affrétera-t-elle ou achètera-t-elle les deux navires?**

Marine Atlantic affrétera deux navires de Stena Lines durant une période initiale de 5 ans avec une option de renouvellement allant jusqu'à 15 ans. Le contrat prévoit une option d'achat à tout moment après la période initiale de 5 ans.

### **2. Quelles sont les dispositions de l'entente d'affrètement?**

L'entente d'affrètement est d'une durée de 5 ans avec deux options de prolongation de 5 années additionnelles chacune.

### **3. Quel est le coût d'affrètement des navires?**

Les détails précis de l'entente d'affrètement sont confidentiels. Les coûts comportent le coût du loyer d'affrètement, du voyage transatlantique des navires jusqu'au Canada, de l'intégration des navires dans la flotte et de la réimmatriculation au Canada. Les coûts exacts sont encore à déterminer; cependant, le coût de la période initiale de 5 ans est estimé à environ 200 millions de dollars.

### **4. Marine Atlantic a-t-elle une option d'achat des navires?**

Oui, l'entente d'affrètement stipule les conditions convenues en cas d'exercice de l'option d'achat.

### **5. Pourquoi Marine Atlantic affrète-t-elle les navires durant 5 ans plutôt que de les acheter?**

L'affrètement comporte plusieurs avantages, dont le plus important est une flexibilité accrue en cas de changement des conditions du marché et de la demande. Conjointement avec le gouvernement du Canada, il a été décidé que l'affrètement des navires conviendrait davantage aux besoins et au profil financier de Marine Atlantic. L'entente d'affrètement prévoit une option d'achat au cas où cela serait jugé avantageux pour Marine Atlantic.

### **6. Pourquoi Marine Atlantic affrète-t-elle des navires plutôt que d'en construire des nouveaux?**

Étant donné les processus gouvernementaux, la capacité des chantiers navals canadiens, les demandes concurrentielles de construction de navires, ainsi que le temps requis pour concevoir de nouveaux navires, nous estimons que, au mieux, cela prendrait de 5 à 7 années à livrer le premier navire. En raison de la demande croissante du trafic, de l'âge et des problèmes de fiabilité de la flotte actuelle, Marine Atlantic a besoin de navires plus grands et plus fiables rapidement. Afin de répondre à nos besoins immédiats, la

meilleure option pour nos clients consiste à affréter des navires et à les mettre en service l'an prochain.

**7. Ces navires ne seront pas construits spécifiquement pour le service de traversée du golfe. Seront-ils efficaces?**

Ces navires modernes à coque renforcée conviennent aux opérations dans un climat comme le nôtre. Nous sommes persuadés qu'ils seront très efficaces. Cependant, tout comme pour le *Caribou*, le *Joseph and Clara Smallwood*, le *Leif Ericson* et l'*Atlantic Vision*, il y aura une phase initiale d'apprentissage durant laquelle des défis techniques imprévus risquent de se présenter. Nous nous attendons également à ce que les forces et les faiblesses des navires soient débattues devant l'opinion publique.

**8. Quand les navires arriveront-ils au Canada? Quand entreront-ils en service?**

Les deux navires seront en service sur la route Port-aux-Basques – North Sydney à l'été 2011. Nous prévoyons que le premier navire arrivera au début de l'hiver 2011, puis le deuxième au printemps 2011.

**9. Quel a été le processus utilisé pour choisir ces navires?**

Depuis quelques années, la Corporation, avec l'aide de courtiers internationaux, effectue des recherches au niveau mondial afin de trouver des navires modernes à coque renforcée pouvant transporter à la fois des passagers et des unités commerciales. Notre objectif était de trouver deux navires jumeaux disponibles pour affrètement ou pour achat. Marine Atlantique pourrait ainsi profiter de certaines activités communes aux deux navires : même formation pour les deux équipages, mêmes procédures de maintenance et même sensibilisation de la clientèle.

Étant donné la variété et la complexité de nos exigences, les navires disponibles pour affrètement ou pour achat sont rares. Nous avons donc été chanceux d'avoir plusieurs choix. Une analyse comparative exhaustive des navires disponibles nous a permis de sélectionner ceux qui convenaient le mieux au service que nous offrons.

**10. Quels ont été les facteurs clés considérés lors du processus de sélection des navires?**

Un certain nombre de facteurs ont été considérés, y compris :

- Stena Lines est une société expérimentée qui jouit d'une bonne renommée et qui a fait ses preuves;
- Les navires sont relativement récents et bien entretenus (l'un a 3 ans et l'autre 4 ans);
- Les navires peuvent être adaptés pour opérer au port de Port-aux-Basques;
- Les navires sont conçus pour une capacité de transport optimisée;

## Questions fréquemment posées sur les navires affrétés par Marine Atlantique

- Les coûts opérationnels et de manutention sont généralement inférieurs;
- Les navires peuvent conserver la vitesse requise.

### 11. Pourquoi Stena rendait-elle ces navires disponibles pour affrètement?

Il s'agit d'une décision opérationnelle interne de Stena, basée sur les besoins de sa propre flotte et sur l'économie actuelle. L'une des principales fonctions de Stena RoRo (l'une des entreprises de la grande famille Stena) est de construire et de trouver une utilisation pour les navires au sein de l'industrie internationale des traversiers.

### 12. Pourquoi y a-t-il un délai entre l'arrivée des navires au Canada et leur mise en service?

Ce délai est nécessaire pour équiper et approvisionner les navires ainsi que pour former l'équipage et le personnel à terre sur le fonctionnement des navires et la sécurité à bord.

### 13. En quoi ces navires ressemblent-ils au *Caribou* et au *Joseph and Clara Smallwood*?

<i>Le Caribou/ Le Joseph and Clara Smallwood</i>		<b>Navires de Stena :</b> <i>MV Stena Trader MV Stena Traveller</i>
Année de construction :	1986 et 1989	2006 et 2007
Type de traversier :	Navire transbordeur ro-pax commercial (c.-à-d., conçu pour accueillir un grand volume de passagers et de véhicules)	Navire transbordeur ro-pax commercial (c.-à-d., conçu pour accueillir un grand volume de passagers et de véhicules)
Vitesse du service :	18 nœuds	22 nœuds
Consommation de carburant :	Moyen – élevé	Faible (*consommation en carburant inférieure de 25 pour cent)
Taille :	179 m X 25 m	199,5 m* X 26,7 m
Capacité linéaire d'arrimage :	1850	*2840
Passagers et sièges :	Comparable	Comparable
Cabines :	49 sur le <i>Caribou</i> 41 sur le <i>Smallwood</i>	97
Maintenance :	Coût élevé (en raison de l'âge des navires et de quatre moteurs)	Faible coût (en raison des nouvelles technologies, des navires récents et de deux moteurs)
Capacité d'arrimage :	Comparable	Comparable
Livraison (mise en service) :		Mise en service planifiée pour l'été 2011

### **14. Pourquoi affréter ces navires plutôt que les navires jumeaux de l'*Atlantic Vision*?**

L'*Atlantic Vision* est un bon navire pour Marine Atlantic. Il a transporté environ 40 % du trafic de passagers durant la première année. Sur seulement 3 des 700 voyages que l'*Atlantic Vision* a faits, il n'a pu accoster à Port-aux-Basques alors que le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood* l'ont fait. La plupart des utilisateurs de l'*Atlantic Vision* ont été impressionnés par le navire.

Durant la période de recherche de nouveaux navires, nous avons sérieusement envisagé d'acquérir les navires jumeaux de l'*Atlantic Vision*. Après avoir attentivement analysé les caractéristiques relatives des deux navires, la Corporation a décidé d'opter pour les navires de Stena en raison de leur âge récent et de leur coût d'exploitation. L'*Atlantic Vision* continuera de jouer un rôle important au sein de la Corporation et de la communauté de clients même après l'affrètement des deux navires de Stena, particulièrement l'itinéraire Argentinia – North Sydney.

### **15. Comment pensez-vous faire participer les employés dans le processus?**

Jusqu'à présent, les employés sur nos terminaux et nos navires ont participé au projet, notamment les gestionnaires de terminal, les adjoints aux gestionnaires de terminal, les capitaines, les officiers de pont, les ingénieurs et les intendants. Nous avons fait des présentations auprès des employés et eu des entretiens avec eux afin de nous assurer de tenir compte de leurs opinions et leurs idées lors de la conception et de la mise en service des navires.

### **16. Prévoyez-vous des défis lors de l'intégration de ces navires à la flotte actuelle?**

Oui. Les navires sont modernes, ont la coque renforcée et conviennent aux opérations dans un climat comme le nôtre. Nous sommes donc convaincus de leur efficacité. Cependant, tout comme pour le *Caribou*, le *Joseph and Clara Smallwood*, le *Leif Ericson* et l'*Atlantic Vision*, il y aura une phase initiale d'apprentissage durant laquelle des défis techniques imprévus risquent de se présenter.

Comme pour chacun de nos autres navires durant la phase d'introduction, il y aura des clients qui les apprécieront réellement et d'autres pas du tout. Il est également inévitable que les personnes au franc-parler qui n'apprécient pas les navires se prononcent dans les médias traditionnels et les sites de réseautage au cours des premiers mois après la mise en service. Nous nous attendons également à ce que les forces et les faiblesses des navires soient débattues devant l'opinion publique.

**17. Étant donné l'aire de manœuvre serrée au port de Port-aux-Basques, les navires accosteront-ils à Port-aux-Basques?**

Oui, ils accosteront efficacement à Port-aux-Basques. Le port de Port-aux-Basques comporte des défis pour nos navires et les manœuvres doivent être exécutées par un équipage expérimenté, surtout par forts vents. Dans certains cas, tous les navires doivent attendre à l'extérieur que les conditions météorologiques s'améliorent.

Les navires comportent un grand nombre de caractéristiques qui amélioreront leur manœuvrabilité à Port-aux-Basques. Par exemple, ils seront équipés de propulseurs d'étrave puissants et de gouvernails articulés de type Becker. Ces caractéristiques, combinées avec un pont découvert assureront une déviation relativement faible. Par conséquent, nous prévoyons que les navires de Stena accosteront de manière similaire à ceux qu'ils remplacent, soit le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood*.

**18. Comment les navires fonctionneront-ils dans les glaces du détroit de Cabot?**

Nous prévoyons que ces navires à coque renforcée selon la classe 1A et 30 000 chevaux-vapeur (plus que le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood*) fonctionneront efficacement sous les conditions de glace normales présentes dans le golfe du Saint-Laurent. En cas de conditions de glace extrêmes, n'importe quel navire doit faire face à des défis majeurs.

**19. Étant donné la forme des navires, certaines personnes se questionnent sur le confort en mer par vents forts. Les navires rouleront-ils excessivement par vents forts?**

Les navires opèrent actuellement en mer du Nord et ne présentent aucun problème. Les navires modifiés seront exhaustivement évalués par des architectes marins et seront certifiés par des organismes de réglementation pertinents. Ainsi, il n'y aura aucune crainte en ce qui concerne l'utilisation sécuritaire des navires.

Le confort relatif des navires dans les eaux de Terre-Neuve-et-Labrador sera mieux connu après la première année d'opération. Comme tous nos autres bateaux, les nouveaux navires seront équipés de mécanismes stabilisateurs.

**20. Quelles sont les caractéristiques clés de ces navires?**

Ces navires modernes permettent à la Corporation de satisfaire aux demandes de trafic et d'améliorer la fiabilité offerte aux clients. Voici certaines de leurs caractéristiques clés :

- capacité de transport de véhicules accrue;
- plus de sièges;
- meilleure consommation de carburant;
- deux moteurs;

- technologie avant-gardiste, mais simple;
- âgés de trois/quatre années seulement; et
- vaste espace ouvert sur le pont supérieur pour faciliter le transport des marchandises dangereuses.

### **21. Qui exécutera la modification des navires?**

Selon l'entente d'affrètement, le travail nécessaire en chantier naval pour modifier les navires est de la responsabilité de Stena et sera exécuté dans le chantier sélectionné par Stena. Selon toute vraisemblance, Stena a choisi un chantier naval en Allemagne. Marine Atlantique supervisa le projet d'un point de vue technique.

### **22. Pourquoi les modifications ne se font-elles pas au Canada, voire en Terre-neuve-et-Labrador?**

Selon l'entente d'affrètement, en tant que propriétaire des navires, Stena conserve ses titres et est responsable d'exécuter toutes les modifications requises avant d'affréter les navires à Marine Atlantique et de les expédier au Canada. Ainsi, c'est Stena qui déterminera quel chantier naval satisfait aux exigences.

### **23. Combien de chantiers navals dans l'Est du Canada peuvent accueillir ces navires en cale sèche?**

Actuellement, seulement 3 chantiers navals ont la capacité d'accueillir ces navires en cale sèche, soit 1 en Nouvelle-Écosse et 2 au Québec. (Les navires sont trop grands pour la plateforme bar-élévateur du chantier naval de Marystown.)

### **24. Marine Atlantique demande de raccourcir les navires. Pourquoi? Comment cela sera-t-il exécuté? Est-ce sécuritaire?**

En se basant sur la forme et la conception des navires ainsi que sur son expérience avec les autres bateaux, Marine Atlantique a estimé que la forme actuelle des navires est trop longue (212 mètres) pour opérer efficacement au port de Port-aux-Basques. Ainsi, Stena a convenu de réduire les navires à 199,5 mètres.

Dans le design original de la série Seabridger, les navires ont été conçus pour mesurer 199,5 mètres. Lors des dernières étapes de construction, Stena a conçu une section additionnelle et l'a ajoutée aux navires pour les allonger à leur taille actuelle. La modification demandée par Marine Atlantique pour réduire les navires est en fait un retour à leur design original.

Stena enlèvera tout simplement l'extension ajoutée précédemment. Cette conversion sera supervisée par Marine Atlantique et sera soumise au contrôle et à l'approbation des agences de réglementation et de sécurité pertinentes.

**25. Quels seront les effets des modifications visant à raccourcir les navires et à accroître la surface pour les passagers sur la performance des navires?**

Ces modifications n'auront aucune répercussion matérielle sur la sécurité opérationnelle des navires, leur consommation en carburant ou leur performance. Tel qu'il a été mentionné auparavant, ces navires ont été conçus pour mesurer 199,5 mètres.

**26. Si les navires sont retournés à leur propriétaire, Marine Atlantic devra-t-elle payer pour les modifications inverses?**

Non, mis à part l'usure normale, Marine Atlantic doit retourner les navires à leur propriétaire dans l'état où elle les a reçus (c'est-à-dire, après les modifications).

**27. Ces navires seront-ils fiables?**

Oui, il s'agit de navires modernes qui ont été bien entretenus et qui ont prouvé leur fiabilité. Avec une maintenance continue adéquate, nous nous attendons à un niveau de fiabilité équivalent pour le service dans le golfe. Bien entendu, comme pour tout moyen de transport motorisé, il existe toujours une possibilité de panne.

**28. Que se passera-t-il si les navires sont livrés en retard?**

Nous avons travaillé en étroite collaboration avec Stena pour nous assurer que les échéanciers puissent être respectés. Les deux organisations sont persuadées que les navires seront livrés tel qu'il a été convenu. Bien entendu, comme pour toute entente juridique, la charte comporte des dispositions qui prévoient des pénalités et des recours en cas de délai inadmissible.

Dans le cas improbable de délai, Marine Atlantic peut continuer d'utiliser sa flotte actuelle jusqu'à ce que la nouvelle soit opérationnelle.

**29. Quelles sont les spécifications des navires pour les déplacements dans des conditions climatiques extrêmes?**

Les spécifications opérationnelles seront comparables à celles des autres navires de la flotte. Le fonctionnement des navires jouera un rôle majeur dans la façon dont les bateaux se comporteront selon le climat.

**30. Étant donné les contraintes du port de Port-aux-Basques, Marine Atlantic s'engage-t-elle à opérer à Port-aux-Basques?**

Oui. Marine Atlantic investit massivement depuis longtemps à Port-aux-Basques, autant dans les ressources humaines que dans les infrastructures côtières, ce qui lui a été très profitable dans le passé. Marine Atlantic ne planifie pas investir dans d'autres ports à l'avenir. Port-aux-Basques possède toujours un avantage considérable en se situant beaucoup plus proche de la Nouvelle-Écosse que tout autre port (naviguer jusqu'à Corner Brook prendrait plus du double de la durée de traversée).

**31. Qu'advient-il du *Caribou* et du *Joseph and Clara Smallwood*? Pourquoi ne pas les conserver en réserve?**

Les deux navires seront vendus. Ce n'est pas possible ni réaliste de conserver ces navires dans notre flotte à des fins de réserve.

**32. Remplacerez-vous l'*Atlantic Vision* avec un bateau jumeau de ces deux navires?**

Actuellement, il reste trois ans et demi à la période initiale d'affrètement de l'*Atlantic Vision*. Tout comme pour les navires Stena, nous avons une option de renouvellement ou d'achat au terme de la période initiale de 5 ans. Aucune décision n'a encore été prise quant à savoir si nous devons continuer d'opérer le navire ou chercher d'autres options. Ces décisions seront prises au cours des 2 ou 3 prochaines années.

**33. Quelle est l'envergure de la formation requise pour que les employés s'adaptent à ces nouveaux navires?**

La formation et l'initiation dépendront du poste occupé. Cela peut aller d'une présentation générale du navire dans le cadre d'une introduction à la navigation à une formation plus poussée sur la manipulation du nouvel équipement.

Par exemple, les officiers supérieurs et les officiers de quart suivront un programme de jumelage/observation sur un navire en fonctionnement. La familiarisation avec le navire sera ajoutée au plan d'intégration. De plus, durant la première année d'opération, Stena fournira, sur chacun des navires, un chef mécanicien qui apportera son aide dans la formation et la transition. Toute autre formation sera compatible avec celle de la flotte actuelle.

### **34. Pourquoi coûtera-t-il moins cher d'opérer ces navires?**

Ces navires modernes utilisent des technologies et des processus récents. Ils sont très efficaces au niveau opérationnel et satisfont entièrement aux critères de conception des nouvelles superstructures. La consommation en carburant est estimée à environ 25 % de moins que sur le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood*. Ces navires auront un rendement énergétique supérieur aux bateaux qu'ils remplacent. Les coûts de maintenance seront également inférieurs et, grâce à une conception efficace, leur opération nécessitera probablement moins de membres d'équipage.

### **35. L'introduction de ces navires réduira-t-elle la surcharge de carburant?**

Grâce à l'introduction de ces nouveaux navires modernes, nous anticipons une réduction de la surcharge de carburant.

### **36. Ces nouveaux navires nécessiteront-ils le même nombre de membres de l'équipage que les navires *Caribou* et *Joseph and Clara Smallwood*?**

Le nombre exact de membres d'équipage reste encore à déterminer. Cependant, nous prévoyons que ce nombre sera sensiblement inférieur selon la saison d'activité. Nous pensons que l'attrition normale attribuée aux départs à la retraite et à d'autres départs nous permettra de gérer les diminutions du nombre de membres de l'équipage.

### **37. Les navires seront-ils accessibles aux personnes handicapées?**

Oui, Marine Atlantic est reconnue comme un précurseur de l'industrie navale pour les services qu'elle offre aux personnes présentant des incapacités. Nous tiendrons compte des besoins des handicapés lors de la conversion des navires afin de nous assurer qu'ils satisferont à leurs exigences. Par exemple, nous offrirons un certain nombre de cabines adaptées aux handicapés.

### **38. Quels seront les services alimentaires offerts aux clients sur les navires?**

L'offre de services alimentaires n'est pas encore finalisée. Les navires seront conçus de façon à offrir une grande variété d'aliments, comme un casse-croûte, un buffet déjeuner et plusieurs choix de plats chauds.

### **39. Combien coûtera la nourriture à bord?**

Le coût de la nourriture à bord sera comparable à celui dans l'ensemble de la flotte.

**40. Quels seront les autres services offerts aux clients?**

Il y aura plus de cabines que sur les navires remplacés, une boutique de cadeaux, une aire de jeux pour les enfants, un centre de premiers soins et un bar-salon.

**41. Combien de cabines y aura-t-il sur ces navires? Est-ce comparable aux autres navires? Quelle est la configuration des cabines?**

Il y a 97 cabines de passagers disponibles, y compris une combinaison de 2 et 4 de lits par cabine, pour une capacité totale d'environ 295 personnes. Des modifications seront apportées à certaines cabines afin de pouvoir accueillir les personnes handicapées.

**42. Y aura-t-il des dortoirs avec couchettes disponibles sur les navires?**

Non, les navires offriront aux passagers un choix entre les cabines et les sièges à dossier inclinable afin de se reposer durant le voyage. Nous prévoyons que la plupart des passagers, sinon tous, auront accès soit à une cabine, soit à un siège inclinable. Le confort des sièges est comparable à celui des bateaux remplacés, avec toutefois une inclinaison supérieure du dossier.

**43. Comment nommerez-vous les nouveaux navires? Comment procéderez-vous pour sélectionner les noms?**

Pour l'instant, nous n'avons pas encore déterminé le nom des navires ou le processus de sélection des noms.

**44. Quand arrêterez-vous le service du *Caribou* et du *Joseph and Clara Smallwood*?**

Marine Atlantic retirera probablement le *Caribou* avant Noël et le *Joseph and Clara Smallwood* avant le printemps 2011.

**45. Ces navires comportent deux moteurs, comparativement à quatre sur le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood*. Est-ce un problème?**

Marine Atlantic a utilisé des navires à 2 moteurs avec succès dans le passé. Ces navires sont opérés assez fréquemment en Europe et ailleurs dans le monde. Le *Leif Ericson*, qui est un navire très fiable, possède également 2 moteurs. Marine Atlantic a largement examiné cette configuration de moteurs avant de prendre sa décision et ne prévoit aucun problème.

**46. Ces nouveaux navires comportent un grand pont découvert pour transporter les véhicules. Est-ce une source d'inquiétude?**

Le pont découvert offre bon nombre d'avantages, notamment pour le transport de charges lourdes ou de marchandise dangereuse ainsi que pour éviter les émissions de gaz d'échappement des véhicules. Par conséquent, nous prévoyons que le pont découvert supérieur servira principalement à transporter des unités commerciales imposantes. Dans le plan de conversion des navires, nous visons à minimiser tous les défis opérationnels pouvant découler de la navigation par temps froid et n'anticipons aucun problème insurmontable.

**47. Ces navires peuvent transporter environ 50 % plus de véhicules que le *Caribou* et le *Joseph and Clara Smallwood*. Est-ce pertinent?**

La projection du trafic actuel et de l'utilisation de la flotte nous indique que la capacité de la nouvelle flotte suffira pour les prochains 5 à 10 ans. Nous continuerons d'évaluer nos besoins afin de nous assurer de satisfaire aux exigences de capacité.

**48. Les navires *Stena* ont 4 mètres de moins que l'*Atlantic Vision*. Pourquoi la capacité de transport de véhicules est-elle supérieure?**

Même s'il est un peu plus court, le navire *Seabridger Class* offre une capacité supérieure pour quatre raisons :

- Le navire est un mètre plus large et possède une plateforme à portée libre comportant 8 couloirs le long du pont principal et du pont exposé, contrairement à l'*Atlantic Vision* qui possède seulement un caisson central et 6 couloirs.
- Le navire comporte un pont additionnel de 5 mètres de hauteur pouvant accommoder des passagers et des véhicules commerciaux, contrairement à l'*Atlantic Vision* dont les ponts 1 et 2 peuvent seulement accueillir un trafic de passagers en raison de la petite hauteur du pont. Le navire est donc plus polyvalent et peut transporter passagers et véhicules privés et commerciaux sans égard au type d'unité ou à la hauteur.
- Les couloirs du navire ont tous 3,1 mètres de largeur durant la haute saison de l'été. Il est cependant possible de les reconfigurer à 2,5 mètres pour ajouter un couloir supplémentaire de passagers, passant de 8 à 9 couloirs.
- Le navire comportera un pont-garage avec un système de levage accueillant deux paliers de véhicules privés dans le même couloir. Ce système peut entreposer environ 32 voitures supplémentaires.

**49. Quelle est la durée anticipée de la traversée?**

Les traversées de jour prendront environ 5 heures et les traversées de nuit environ 7 heures (en raison de la période de repos obligatoire pour l'équipage).