

## Projet RABASKA Mémoire Révisé

Je me présente, Jacques Côté résident de la rue De Vitré à Beaumont et marin pour la Garde Côtière depuis environ 32 ans. Mes mémoires seront en deux volets soit le volet maritime et l'autre social.

### Volet Maritime

Je suis venu lors de la première partie des audiences poser deux questions. Lors de ma première question sur les changements de course à savoir s'il y a une zone de risque plus élevé (DT10-1130). M. Simon Pelletier en (DT10-1270) en répondant par l'affirmative a confirmé ce que mes commandants me disaient toujours, soit que oui, car quand on change de course, on doit le faire au bon moment, au bon endroit, donner la bonne course et le bon angle. On a donné bien des raisons pour atténuer ces facteurs de risque.

M. le Président, dans les rapports d'enquête du Bureau de la Sécurité de Transport Canada, voici quelques cas (annexes 1a et 1b jusqu'à 5a et 5b) de 1999 à 2003, ainsi que les endroits de ces incidents. Vous remarquerez que quel qu'en soit la cause, ils se situent près ou dans une zone de changement de course. Les cas que je vous indique ne sont que ceux avec un certain tonnage. Dans bien d'autres rapports consultés, il y figure d'autre cas semblables, soit près de la zone de changement de course ou bien dans celle-ci.

Ma deuxième question (DT10-950) portait sur les procédures des vérifications des navires entrant dans les eaux canadiennes et dans la voie maritime.

IL a été démontré par M. Martin Blouin, représentant de la Garde Côtière Canadienne en (DT10-1050) que les vérifications se font par un appel téléphonique par ECAREG Canada et par un appel téléphonique du trafic maritime du Québec si le navire poursuit sa route vers le Québec. On dit aussi en (DT10-995) que tous les navires sont certifiés par différents programmes de visite inopinée et selon différents protocoles, exemple Protocole de Paris.

Je peux vous démontrer que sur le terrain la réalité est bien différente. Premièrement dans le rapport du Bureau de la Sécurité des Transports du Canada du vraquier ALCOR (section conclusion et inspection annexes 6.1 à 6.16) tout est différent.

Pour l'ALCOR, une inspection spéciale avait été fait le 20 juin 1997, suivie d'une inspection annuelle en 1998 fait à Londres au Royaume-Uni (annexe 6.5) ainsi qu'une inspection de contrôle par l'État du port à Vancouver (Colombie-Britannique) le 25 septembre 1998 (annexe 6.7-D1.2.3), une deuxième inspection annuelle a été fait dans le port de Bombay en Inde en 1999 (annexe 6.7-D1.2.4). Soit 4 inspections de 1997 à 1999.

Une inspection a été fait après l'accident (annexe 6.9-D1.4). Il a été rapporté dans ce rapport dans (Analyse à qualité de réparation annexe 6.14-D2.1.2) que les normes de contrôle devraient être aussi rigoureuses durant la construction via les réparations majeures aux éléments principaux de la structure du navire.

Dans la section de ce rapport à (Qualité des inspections annexe 6.14 et 6.15) Il y est dit ceci : Il y a une différence importante entre deux inspections, il y est fait mention aussi, qu'il est peu probable qu'une détérioration aussi marquée puisse survenir dans l'intervalle de 11 mois qui sépare deux inspections et il a été fait mention qu'il est à s'interroger sur le contrôle de la qualité de ces inspections.

Pour conclure en D3.2 à l'annexe 6.16 il est dit ceci par la commission, les inspections faites en vertu du Programme renforcé d'inspections ne sont pas toujours effectuées selon les normes. Résultat, des navires qui ne sont pas en état de naviguer continuent à naviguer ce qui compromet la sécurité et fait courir des risques inacceptables au personnel, aux biens matériels et à l'environnement.

En conclusion à ce mémoire M.Président, je tiens à vous faire part de mon désaccord sur l'emplacement choisi pour l'implantation de ce port pour les raisons suivantes : pour avoir naviguer sur les bateaux de la GCC en recherche et sauvetage durant 11 ans et sur les brise glaces durant 21 ans, je peux vous dire que j'en ai vu des rafiots que nous avons secourus entrer dans nos eaux.

Lorsque je disais à la commission que mes deux questions avaient une relation interactionnelle, comment voulez-vous que je sois en accord sachant que c'est dangereux dans une zone de changement de course, ajoutez à cela, tous navires qui peuvent - être en non-conformité, quand nous savons que le seul moyen dont dispose la gestion maritime est un appel téléphonique, et en sachant ce que le rapport du ALCOR nous démontre.

**M.Le Président Je Vais ajouter ceci à mes mémoires QUI À MON POINT DE VUE EST TRÈS IMPORTANT SUR TOUS LES NAVIRES ENTRANT DANS LES EAUX CANADIENNE : dans un rapport du BUREAU SÉCURITÉ DU TRANSPORT CANADA ( # M03L0026 Page 15 ) qui ne date que de l'année 2003, il est dit ceci Les renseignements que les navires doivent communiquer avant d'être autorisé à entrer dans la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada (zone ECAREG) ne permettent pas aux organismes de réglementation de faire une évaluation adéquate du profil de risque des navires. Cela compromet la réalisation du mandat du Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada qui consiste à protéger les eaux canadiennes contre la pollution et les dommages environnementaux.**

### **Volet Social**

Ce que la ville de Lévis entend faire du côté zonage agricole du secteur visé et ce que le conseil de Lévis a dit lors de la première partie des audiences publiques en (DT4-1085 à 1100) et surtout la qualification des mots d'usages indésirables, je ne crois pas prendre le risque de rester dans la Rue De Vitre en sachant fort bien que si je persiste à rester, un jour ou l'autre je serai encore plus perdant. Déjà je suis perdant en partant d'un milieu paisible vendre que j'avais choisi pour y vivre dans un très bon entourage et pour y prendre une retraite bien méritée et j'ajouterai ceci, perdant aussi du côté monétaire si je déménage car ce n'est pas avec ce que Rabaska nous offre en comparaison du marché des maisons et de la valeur des terrains si nous voulons se reconstruire.

M. Le président, que l'on ajoute toute la terre que l'on voudra autour du site de Rabaska pour en atténuer l'impact visuel cela ne changera en rien. Avec tout ce que la ville de Lévis a l'intention d'autoriser comme construction dans ce parc industriel lourd, la vie près de ce site n'y sera pas ou très peu recommandable pour personne.

Il y a 20 ans, les gens de Lauzon se sont battus contre l'implantation d'un autre port méthanier avec le même contexte de zonage agricole, maintenant c'est la même chose en 2006. Ça ne me tente pas revivre la même chose à ma retraite parce que pour certaines gens, il est plus important de se remplir les poches que de tenir compte de la santé de notre génération donc la leur et pour celle des générations futures, celle de leurs enfants. Depuis longtemps on entend parler d'environnement et de Kyoto, alors pourquoi activer la destruction de l'environnement en laissant s'implanter un tel projet ?. On nous dit que c'est pour le développement de la région, quel boulet traîneront ces élus si le projet passe?

Pour finir M. le président mon plan de retraite vient de finir ici car je serai obligé de remettre une autre hypothèque car je sais une chose en comparaison de ce que j'ai présentement jamais je ne pourrai me permettre un autre lieu ainsi qu'une autre demeure au même prix..

Si ce projet se réalise **Je déménage mais avec le cœur gros,** en me rappelant que jadis l'air était bon et n'était pas nuisible pour la santé.