

**Mémoire présenté par
Michèle Roy
Ralph H. Nocon**

**pour la deuxième séance des
Audiences publiques
au sujet
du projet Rabaska**

Montréal, 11 Janvier 2007.

- 1- Mise en situation**
- 2- Augmentation de la circulation sur le fleuve**
- 3- Conditions en hiver + photos**
- 4- Hauteur du bateau et force des vents + photo**
- 5- Attentat terroriste et terminal méthanier + photos**
- 6- Eaux territoriales Canada/U.S.A.vs. eaux canadiennes
Article du National Post + Cartes**
- 7- SNC Lavallin et rapport d'impact à l'environnement**
- 8- Réactions face aux commentaires du promoteur
à la 1 ère partie + photos**

Annexes

Curriculum vitae Ralph H.Nocon

Rapport Termpol-Mesures pour faire face aux conditions hivernales.

Mise en situation

Mon mari et moi avons un chalet situé au Lévis situé près du site proposé pour le port méthanier Rabaska. Nous avons ce chalet dans la famille depuis 1960.

Mon mari travaille dans le domaine maritime depuis de nombreuses années. Il est consultant à son compte depuis près de 20 ans. Il se spécialise à faire des évaluations à la suite d'accidents de bateaux. Il peut représenter les assurances, le propriétaire ou ceux qui louent le bateau (charter). Tout dépend du mandat demandé.

Entre autres, il a été mandaté en Mai 1988, comme superintendant d'OMI Corporation alors que leur pétrolier Czantoria avait percuté le quai d'Ultramar. Il en est résulté une marée noire qui a descendu le courant jusqu'à Montmagny.

Il est donc bien au fait des risques maritimes qui peuvent survenir.

Vous trouverez en annexe, son curriculum vitae.

Donc suite à l'annonce de ce projet, nous avons des questions qui je le crois, sont légitimes.

Augmentation du cabotage sur la voie maritime

De notre galerie du chalet, nous avons remarqué mon mari et moi, que depuis quelques années , il y a augmentation de cabotage sur le fleuve. (Barge tirée par un remorqueur)

C'est une bonne idée car cela diminue le nombre de camions sur la 138, venant de la Côte Nord. Ce faisant, cela réduit l'effet de serre causé par les émanations des camions.

Cependant nous avons aussi remarqué que certains remorqueurs peinaient à avancer avec leur cargo, en amont du site proposé du terminal méthanier.

Qu'arriverait-il si le câble d'une de ces barges lâchait et que celle-ci parte à la dérive et percute un bateau LNG alors qu'il est à quai en déchargement.? Même s'il y a un câble de secours le long de la barge, est-ce que le capitaine du remorqueur va s'apercevoir à temps du bris, pour pouvoir accrocher le câble de secours ?

Au contraire d'un bateau, il n'y a pas de timonerie sur une barge, donc aucun moyen d'utiliser un gouvernail de secours.

Il n'y a pas non plus d'équipage juché sur les copeaux de bois ou pépites de fer (cargo) pour pouvoir jeter l'ancre si nécessaire, en cas de bris de câble. A la manière d'un vieux lacet de chaussure, il n'y a aucun moyen de prédire un bris de câble ou non. (pas toujours visible).

Donc, quel est la procédure du terminal méthanier en cas de ce genre d'accident? Quel sera leur vitesse de réaction? Est ce qu'il y aura un pilote sur le LNG durant toute la période de déchargement ? Est- ce que celui ci pourra mettre le bateau à l'abri quand la barge va partir à la dérive. Et où ira-t'il pour se mettre à l'abri?

Comme d'après ce que M. Kelly a déclaré lors de la première session du BAPE, l'opération de déchargement prend en moyenne 20 heures, donc presque 1jour/semaine. Et il y aura environ 1 bateau par semaine.

Donc, sans être un expert en mathématique, les probabilités qu'un accident de ce genre peut arriver est beaucoup plus grand que les chiffres avancés dans l'étude d'impact.

Si M. Kelly argumente qu'il n'y a aucun danger avec les remorqueurs sur le fleuve , comment se fait-il alors que dans l'article du National Post du 18 Novembre dernier les promoteurs américains du projet de port méthanier sur les côtes du Maine ont acheté 4 remorqueurs à \$8Millions chacun.? (mis en Annexe)

Conditions en Hiver

Est ce que les superintendants en charge de l'entretien des navires ont de l'expérience pour les conditions hivernales sur le St-Laurent?

Est-ce possible d'obtenir leur C.V.?

Comment les superintendants des bateaux LNG s'y prendront-ils pour se débarrasser de la neige et/ou glace sur les ponts de navire et des membranes recouvrant le méthane?

Est-ce que les recommandations et mesures pour faire face aux conditions hivernales du comité TERMPOL (Gros Cacouna) mis à l'annexe IV vont être suivi à la lettre pour ce qui est du terminal méthanier à Lévis.?

Est-ce que les "Classification Surveys" qui doivent être faits à intervalles réguliers seront faits à temps et par des gens qui sont bien au fait des conditions de glace sur le fleuve?

Finalement, est-ce que les équipages de ces navires LNG vont être bien équipés(vêtements chauds, gants, bottes etc.) afin de pouvoir sortir sur le pont sans crainte d'engelures, afin de déglacer le pont ?

Les recommandations du comité TERMPOL en "AnnexeIV: Mesures pour faire face aux conditions hivernales " sont excellentes , si elles sont suivi à la lettre.
Cependant laissez-moi vous expliquer le scénario probable si le projet Rabaska est accepté.

Ce qui va tout probablement arriver, c'est que Gas Métro, Gas de France, Embridge et Rabaska vont sous contracter une agence de gérance de bateaux puisque ceuc ci n'ont aucune expérience dans la navigation maritime. Bien sûr, c'est probablement le plus bas soumissionnaire qui va l'emporter.

Donc, il y a beaucoup de chance à ce que la gérance soit confiée à des superintendants provenant de l'Inde, des anciens pays de l'ex U.R.S.S. ou provenant d'Israël. Ceux-ci à leur tour engageront des équipages qui proviennent de l'Inde ou de la Pologne, comme officiers (capitaine, maître-mécaniciens etc.) et le reste de l'équipage sera d'origine philippine ou indienne.

Tout ce beau monde là va communiquer en anglais, bien que personne n'ait cette langue comme langue maternelle.

Et probablement que l'expérience des superintendants avec la glace se résume à celle qu'ils ont dans leur "drink".

Il est bien sûr que les premiers temps, le ministère des Transports et la Garde Côtière Canadienne vont s'assurer que leurs recommandations soient bien suivis. Cependant, ce que je crains c'est qu'avec le temps, il y ait manque de coordination et/ou communication. Habituellement, c'est là que les accidents surviennent .

Vous trouverez dans les pages suivantes des photos prises en hiver au quai Ultramar à St-David. Ce pétrolier Czantoria est le même qui a été perforé en mai 1988, lors d'une collision lors de l'opération d'amarrage. Une marée noire en est résulté. Mon mari était à l'époque superintendant pour OMI Corp. New York, propriétaire du navire.

En conclusion, je met en annexe des photos du Czantoria qui ont été prise au quai Ultramar, On voit en arrière-fond des édifices de Québec, l'hôtel Concorde, et le complexe G. Cela démontre que même avec une bonne maintenance, on ne peut complètement éviter les ponts déglacés.

Hauteur du bateau et force des vents.

D'après les photos de Gros Cacouna, l'aire de transbordement est protégée des vents par des grandes jetées. Dans les villes côtières de l'Angleterre, chaque petit village est munie de ce genre de jetée.

Cette méthode de protection des vents est totalement **inexistante** pour le site proposé à Rabaska. De plus à Gros Cacouna, le port est en eau profonde alors qu'à Lévis, nous sommes dans la voie maritime qui a été creusée mécaniquement, donc il y a plus de risques que s'il y a un mauvaise manoeuvre dû au vent, le bateau risque de s'enliser.

Pour prouver mes dires, j'ai une photo qui a été prise en face de notre chalet à Pâques. (page suivante) . Vous remarquerez que les bancs de neige atteignent le milieu des fenêtres du chalet voisin. Ce n'est peut être pas scientifique comme méthode, mais cela prend quand même de grands vents pour pousser toute cette neige .

Possibilité d'un attentat terroriste.

M. Glenn Kelly assure dans un article de l'Actualité de Janvier 2006 (Page 49) qu'aucun kamikaze ne pourrait percer la double coque des LNG.

Pourtant mon mari s'est occupé d'un pétrolier (photos en annexe) qui a été attaqué par un missile chinois Silkworm, provenant de l'Iran lors de la guerre Iran-Irak en 1987, il y a 20 ans. Même si ce bateau n'avait qu'une coque, l'épaisseur de celle-ci est assez impressionnante (20mm.)

Dès lors, est ce que M. Kelly et Gas Métro, Gas de de France et Embridge peuvent garantir que la double coque va égaler ou surpasser par 2, l'épaisseur initiale des coques de pétroliers des années 1970-1980.? En autre mots, est-ce que l'épaisseur totale des 2 coques va égaler ou surpasser 40mm.?

Sans être un expert en armement, je peux présumer qu'il y a eu de nouvelles technologies depuis la fin des années 1980 et qu'un missile primitif chinois a été surpassé en force et en facilité de maniement pour le mettre à la portée de tout groupuscule terroriste qui avec des moyens assez limités, pourraient s'en servir.

L'expert en terroriste amené par le promoteur de Rabaska a parlé à maintes reprises que les terroristes aimaient surtout viser des cibles stratégiques pour attaquer. Alors quoi de plus stratégique que de placer un de ces missiles dans un LNG (par exemple dans la Traverse du Nord) afin de le faire exploser et couler, et ce faisant, bloquer le passage de la Voie maritime pour arrêter toute circulation maritime dans les importants ports du Canada et des U. S. A., le long du fleuve et des grands lacs.

Eaux territoriales Canada/U.S.A. vs Eaux canadiennes.

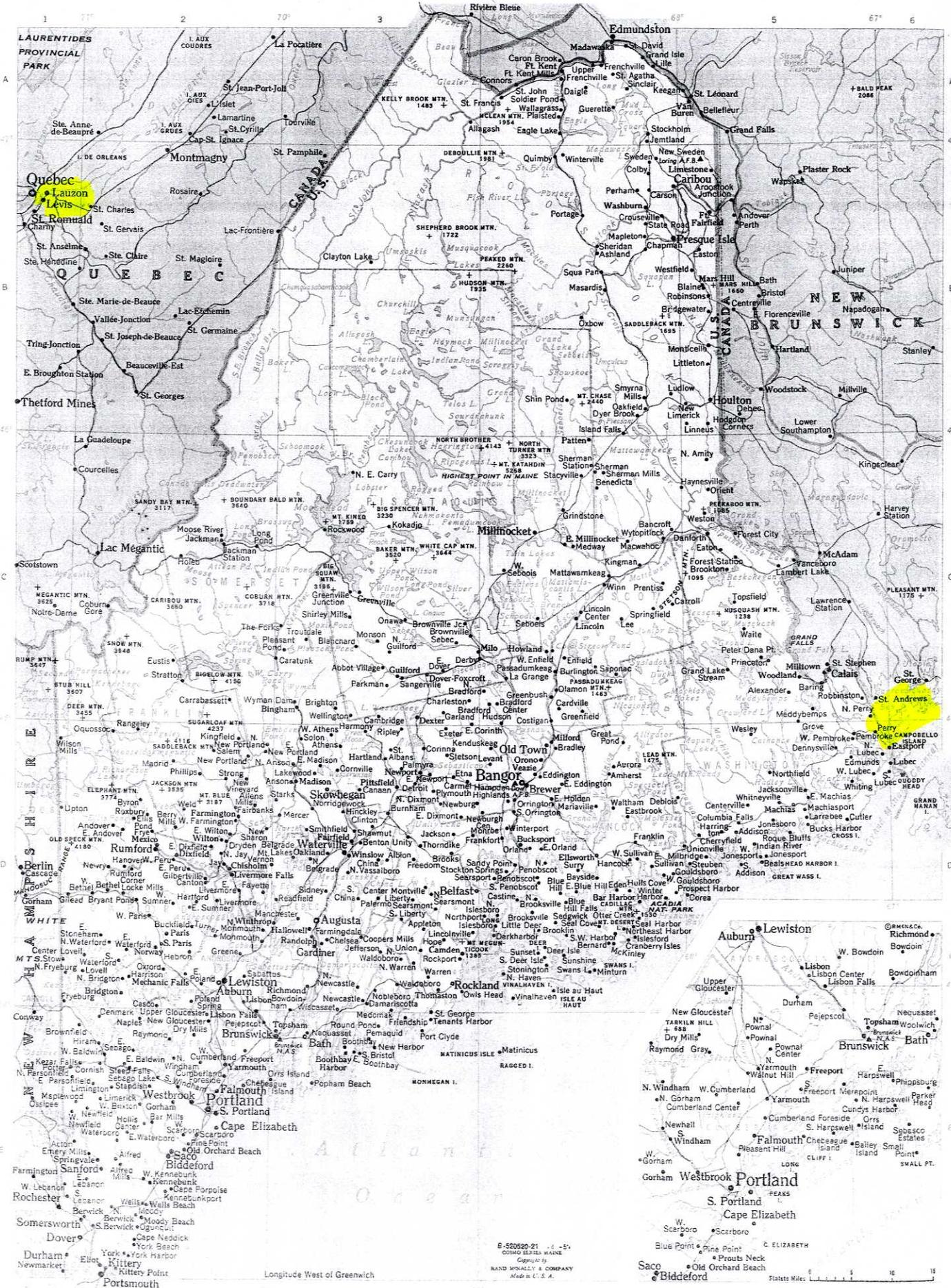
Dans l'article publié dans le National Post du 18 Novembre 2006, le gouvernement canadien se débat présentement avec les autorités américaines pour empêcher l'établissement de terminal méthanier sur les côtes de Maine (Head Harbour Passage) et dans la baie qui est à proximité des côtes du Nouveau-Brunswick

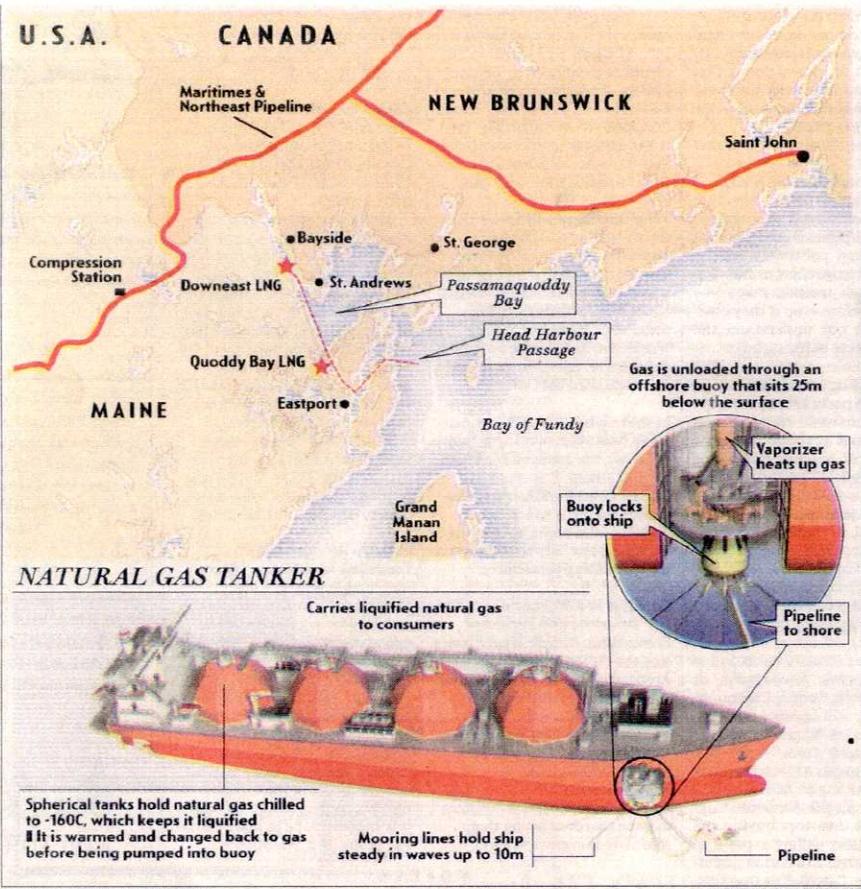
Comment se fait-il alors que le transport LNG serait trop dangereux dans ces eaux à juridiction internationale et, sécuritaire dans une eau à juridiction canadienne?

D'après ce que M. Kelly a dit sur la question posée jeudi le 14 Décembre par M. Batrache, les eaux au site Nouveau-Brunswick-Maine sont plus dangereuses à cause de l'effet tourbillon et de la proximité de la baie de Fundy.

Néanmoins, au contraire des eaux du N.-B./Maine, le chenal du fleuve St-Laurent a été creusé donc, il y a plus de chance que le bateasu LNG s'enlise, s'il dévie le moindrement de sa course. Le risque est autre mais tout aussi important que sur le site N.B./Maine, que l'on considère lui, trop dangereux .

Quant à l'étroitesse du site, on n'a qu'à comparer sur la carte de la page suivante, la carte Maine-Nouveau-Brunswick-Québec pour s'apercevoir que l'étroitesse du passage est égale dans les 2 sites.





SOURCES: KIRT GRAPHICS, DOWNEAST LNG KAGAN McLEOD / NATIONAL POST

Réaction aux commentaires du promoteur lors de la première séance du BAPE.

Lundi, 12 Décembre , M. Kelly a parlé de la peinture de la jetée projetée pour le terminal Rabaska, afin de rendre celle-ci en harmonie avec l'environnement ambiant.

Il a montré sur l'écran la palette de couleurs (différents tons de gris) dont il a l'intention d'utiliser.

D'après moi, il est donc probablement sûr qu'il y aura augmentation des risques de collisions avec la jetée, si celle-ci est si bien camouflée.

Dans l'après-midi du lundi 11 décembre 2006, on a parlé de la présence de mammifères marins dans le fleuve.

J'ai senti que dans le panel des experts, qu'on était sceptiques à ce que les phoques montent si haut dans le fleuve.

Vous trouverez donc ci-joint 2 photos prises à deux occasions différentes en été 2006, des phoques qui sont venus se reposer sur la grève.

En soirée du 12 Décembre 2006, l'expert du promoteur de Rabaska a déclaré qu'il n'y a eu aucun attentat terroriste visant les LNG.

Je cite donc Richard A. Clarke dans son livre Against all enemies, à la page 15: "And I don't want anything coming in and blowing up, like the LNG in Boston. After the Millenium Terrorist Alert we had learned that al Qaeda operatives had been infiltrating Boston by coming in on liquid natural gas tankers from Algeria. We had also learned that had one of the giant tankers blown up in the harbor, it would have wiped out downtown Boston."

Dans la jaquette de son livre il est cité que Richard Clarke was appointed by President Clinton as the first National Coordinator for Security, Infrastructure Protection, and Counterterrorism in May 1998 and continued in that position under George W. Bush. Until March 2003 he was a career member of the Senior Executive Office, having begun his federal service in 1973 in the Office of the Secretary of Defense, as an analyst on nuclear weapons and European security issues. In the Reagan administration, Mr. Clarke was the Deputy Assistant Secretary of State for Intelligence. In the first Bush administration , he was the Assistant Secretary of State for Politico-Military Affairs.

ANNEXES

Ralph Nocon,

.....

CURRICULUM VITAE.

General.

Ralph H. Nocon.

Date/Place of Birth: 7 April, 1946/Sunderland, UK.

Nationality: Dual - British/Canadian.

Qualifications: D.O.T. First Class Certificate of Competency (Steam Ships & Motor Ships).
O.N.D. Mechanical Engineering with Endorsements.

Professional Affiliations.

Chartered Engineer (C.Eng.).

Member of the Institute of Marine Engineering, Science & Technology (M.I.Mar.EST).

Current Postion.

Marine Consultant/Surveyor.

Societe d'Expertise Maritime Bamburgh, Montreal.

Marine Survey work of all types on behalf Owners/Underwriters/Lawyers/Average Adjusters.

Specialize in Supervision of Owners/Damage Repairs, compiling Owner's insurance claim.

Damage Surveys/Condition - Pre-Purchase Surveys.

Career.

09/1962 to 01/1967.

Apprenticeship under the 'Alternative Scheme for Marine Engineers' with Ellerman Lines, London, UK.

Three years at South Shields Marine and Technical College, UK.

One and a half years sea service, as Engineer, on steam and motor vessels.

Attained:

Ordinary National Diploma in Mechanical Engineering with endorsements.

01/1967 to 07/1972.

Sea service, as Engineer, on steam and motor vessels, with Ellerman Lines, London, UK.

Attained:

06/1969: Second Engineer's Certificate (Steam).

12/1971: Chief Engineer's Certificate (Steam).

07/1972: Chief Engineer's Certificate (Motor).

09/1972 to 07/1973.

Course for Extra Chief Engineer's Certificate at South Shields Marine and Technical College, UK.

08/1973 to 05/1978.

Shore based employment as Superintendent Engineer with Salmarine, London, UK, Consultant Marine Engineers & Ship Managers.

Duties:

Technical Management of vessels (Greek/Cyprus/Panama Flag).

Supervision of all hull and machinery repairs/drydockings.
Liaison with Flag State/Classification/Underwriters/P&I/Charterers Surveyors.
Carrying out documentation at sale/purchase of vessels.
Inspection of vessels for purchase.
Inspection of records at Classification Societies.
Relief Chief Engineer.

07/1978 to 08/1985.

Staff Surveyor, The Salvage Association, London, UK.
Underwriter's Surveyor.
Damage/Condition Surveys on behalf of Hull & Machinery Underwriters.
Issuing relevant reports, approval of repair costs.
Builders Risk Surveys.
Ship Repairer's Liability Surveys.
Salvage Operations.
07/1978 to 07/1979: Cardiff Office, UK.

Area covered:

South Wales, Devon & Cornwall.

07/1979 to 07/1981: Rotterdam Office, Holland.

Area covered:

Holland and North Belgium.

07/1981 to 08/1985: Montreal Office, Canada.

Area covered:

Quebec, Eastern Ontario, Northern New Brunswick, High Arctic, Hudson Bay.

Beaufort Sea when oil exploration was taking place.

Cuba.

Relief duties in Great Lakes/Atlantic Canada/British Columbia.

08/1985 to 11/1986.

Superintendent Engineer, Canada Steamship Lines, St. Catherines, Ontario, Canada.
Operation, maintenance of Canadian Flag self-unloaders, bulk carriers in Great Lakes, St Lawrence Seaway.
Supervision of repairs/drydockings.

12/1986 to 07/1988.

Port Engineer, OMI Corp., New York, USA. Tanker Owner/Operator/Charterer.
Operation, maintenance of US/Foreign Flag Tankers (Product/Chemical/Crude).
Supervision of repairs/drydockings in US/Europe/Far East.

07/1988 to 05/1992.

Marine Superintendent/Surveyor/Consultant, Soc. d'Exp. Maritime Bamburgh, Montreal, Canada. (self-employed).
Appointed by OMI Corp. NY, for:
Supervision of repairs/drydockings.
Damage surveys. Process claims with Underwriter's Surveyor/Average Adjuster.
Inspection of vessels for purchase.
Inspection of Classification Records.
Appointed by Salvage Association/Consultants/Lawyers/Average Adjusters for surveys in Eastern Canada.

05/1992 to 08/1993.

Marine Surveyor, Hayes Stuart, Montreal, Canada.
Underwriter's Surveyors, Scandinavian, German, French, Italian, Canadian.
Non-exclusive Classification Society Surveyors, GL, NKK, BV, DNV, RINA, Russian, Chinese, Korean.
P&I Surveyors.

09/1993 to 02/1999.

Marine Superintendent/Surveyor/Consultant, Soc. d'Exp. Maritime Bamburgh, Montreal, Canada.
As above, 07/1988 to 05/1992.

Note: In both periods of self-employment with Soc. d'Exp. Maritime Bamburgh, 80% of the work was for previous employer, OMI Corp., NY.

02/1999 to 03/2000.

Consultant, American Ship Management (ASM), Walnut Creek, California, USA.

In charge of structural modifications on 4-US Flag (ASM), 2 Singapore Flag (NOL), 3 years old – 4,800 TEU APL container vessels, at Jurong Shipyard, Singapore.

Compile major insurance claims for ASM.

03/2000 to 01/2003.

Fleet Manager, ASM, Walnut Creek, California, USA.

US Flag American President Line (APL) container vessels.

C11 - 4 x 4,800 TEU, 66,000 bhp.

C10 - 5 x 4,300 TEU, 55,000 bhp.

J10 - 2 x 3,500 TEU, 35,000 bhp.

During above period C11 and C10 Class vessels were drydocked.

All nine vessels suffered from fatigue fractures in side shell plating.

Involved in 'Finite Analysis' with Naval Architects/ABS to resolve problem and carry out necessary modifications.

Above vessels were on liner service from US West Coast to Far East on 35 or 45 day round trips.

Maintaining schedule was paramount.

07/2003 to present.

Marine Consultant/Surveyor, Soc. d'Exp. Maritime Bamburgh, Verdun, Montreal, Quebec. (Self-employed).

R.H. Nocon.

May, 2004.

ANNEXE IV - MESURES POUR FAIRE FACE AUX CONDITIONS HIVERNALES¹⁷

1.19.1 Accumulation de glace sur le pont – généralités

Récemment, les navires naviguant sur le Saint-Laurent ont été construits avec un « capot » de protection sur la proue. Ce capot réduit sensiblement les problèmes de glace et les méthaniers avec une cote glace qui transiteront à Gros-Cacouna seront équipés de ce style de capot. Le navire doit être équipé d'un système à vapeur à basse pression avec raccords de tuyau souple sur le pont pour le déglacage général.

1.19.2 Machines de pont

Les treuils, guindeaux et grues de pont seront à commande hydraulique et utiliseront un fluide hydraulique qui convient aux opérations à basse température. Les groupes hydrauliques seront dotés d'un système de chauffage et seront situés dans des espaces chauffés. Le système hydraulique assurera la circulation continue. La tuyauterie des postes d'opérateurs de treuil et de guindeau doit être munie d'un câble chauffant.

1.19.3 Machines de navire

Les caractéristiques d'hivernage supplémentaires suivantes seront intégrées :

- La chaudière doit être assez puissante pour chauffer à la vapeur les locaux de machines, les ventilateurs d'admission d'air du moteur et du groupe électrogène de secours, assurer le traçage à la vapeur du collecteur de combustible, alimenter les coffres de prise d'eau.
- Des prises basses d'eau de mer pour les installations essentielles seront prévues afin de minimiser l'accumulation de frasil et celles-ci seront équipées de serpentins de réchauffage et d'un système de soufflage de vapeur.
- Le circuit d'eau de refroidissement principal aura un raccordement croisé avec le système de ballast afin de permettre la recirculation en cas de blocage des entrées d'eau de mer.

Les autres caractéristiques d'hivernage comprennent :

- Des fenêtres de pont de navigation chauffées;

¹⁷ Traduction de la section 1.19 du *Volume 2 of 5 – Design LNG Carrier and Navigation Routes*.

- Des antennes radar à câble chauffant;
- Des cornes de brume à câble chauffant; et
- Des couvercles de protection pour les commandes et les instruments exposés.

1.19.4 Autres mesures

Les autres mesures d'hivernage sont les suivantes :

- Pour les structures, la spécification de la qualité d'acier conforme aux basses températures ambiantes;
- Pour les sections exposées de la coque, la spécification du revêtement de coque offrant un faible coefficient de friction avec la glace et résistant à l'abrasion dû à la glace;
- La conception de protecteurs des appendices de coque contre l'impact de la glace tels que protège-gouvernails;
- La stabilité adéquate en cas d'accumulation de glace sur le pont;
- Des considérations de conception comme l'isolation thermique et les fenêtres chauffées pour les locaux d'opérations fermés;
- Des dispositions de conception spéciale pour les zones de travail exposées, les accès et les voies de sortie d'urgence incluant celle des espaces fermés sur le pont; et
- Des considérations de conception spéciale d'éclairage pour améliorer la visibilité dans des conditions de neige abondante et de glace.

1.20 Circuits de servitude divers

Les circuits de servitude doivent être suffisamment redondants pour assurer un service ininterrompu.

1.21 Manœuvres

Les normes et l'information relatives aux manœuvres doivent être conformes aux plus récentes résolutions de l'OMI et aux exigences de la Garde côtière américaine. Les capacités de manœuvre seront confirmées au moyen d'essais sur maquette. Des essais de manœuvre, y compris des cercles de giration en marche avant et en marche arrière, des arrêts en catastrophe en marche avant et en marche arrière ainsi que des essais en dents de scie seront effectués dans le cadre des essais en mer. Le ou les

gouvernail(s) ainsi que l'appareil à gouverner devront résister aux charges d'impact de la glace conformément aux exigences de la cote glace particulière donnée par la société de classification. On doit porter une attention particulière aux manœuvres de giration et de marche arrière dans des canaux étroits, en présence de glace brisée. Un ou plusieurs propulseur(s) d'étrave et des gouvernails Schilling à angle prononcé seront fournis afin de maximiser la manœuvrabilité tout en tenant compte de la charge de glace. Les propulseurs seront conçus pour résister à l'impact de la glace et au blocage par la glace et par le frasil.