



Analyse préliminaire en lien avec les exigences réglementaires canadiennes en matière de sûreté

source: Marinas.com

Analyse effectuée dans le cadre du projet de marina temporaire au Port de Gros-Cacouna

Rédigée pour:



Club nautique de Rivière-du-Loup inc.

C.P. 1053 – 200, rue Hayward, Rivière-du-Loup (Québec) G5R 4C3

418 862-1138

info@dubnautiquerdl.ca

www.clubnautiquerdl.ca

Rédigée par:

Hardec Marine

Le 15 avril 2020

Avant-propos

Limites du rapport

Les propos émis dans ce document sont ceux des auteurs et ne reflètent pas nécessairement le point de vue du Club Nautique de Rivière-du-Loup inc.

Hardec Marine s'assure de vérifier l'information et les données obtenues par des tiers dans la mesure du possible. Malgré cela, il est impossible de garantir la précision de ces informations.

Nous tenons à préciser que nos experts dans ce projet ne sont pas avocats ou des experts juridiques. Par conséquent, nos analyses ou nos recommandations concernant la Loi sur la sûreté du transport maritime et ses règlements ne devront pas être considérées comme une opinion juridique.

Il est important de noter que les éléments présentés qui serviront d'argumentaire pourront être acceptés ou rejetés à la convenance des nouveaux propriétaires du Port de Gros-Cacouna ou même de Transports Canada. La compagnie Hardec Marine fournit avec plaisir ces éléments et pistes de solutions, mais ne peut se porter garante de la réussite des mesures proposées.

Confidentialité

Ce document contient des informations confidentielles. Ce document ne devrait pas être partagé sans l'autorisation du Club Nautique de Rivière-du-Loup inc.

Acronymes/abréviations

Afin de faciliter la lecture du document, l'acronyme CNRDL sera utilisé pour désigner le Club Nautique de Rivière-du-Loup. L'acronyme SPBSG (Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.) sera utilisé pour référer à la nouvelle société filiale responsable d'assurer la gestion et l'opération du Port de Gros-Cacouna.

Contact

Maryse Camirand
Michel Harvey
Hardec Marine (11169874 CANADA inc.)
1042, chemin des Pionniers Est, Cap St-Ignace, Québec, G0R 1H0
418-252-0636
hardecmarine@globetrotter.net

Objectifs du mandat

Le Club Nautique de Rivière-du-Loup désire retenir les services de Hardec Marine pour les interventions suivantes :

- Évaluation des possibilités d'accès terrestre à la zone de l'ancienne cimenterie du Port de Gros-Cacouna dans un contexte de sûreté maritime canadienne.
- Présentation de deux pistes de solutions répondant aux exigences réglementaires dans un contexte de collaboration avec le propriétaire et les usagers du Port de Gros-Cacouna.
- Présentation de quelques situations comparables au Québec et/ou au Canada.

Table des matières

AVANT-PROPOS.....	I
OBJECTIFS DU MANDAT	II
TABLE DES MATIÈRES	III
LISTE DES FIGURES.....	IV
1. MISE EN CONTEXTE.....	1
1.1 LES ENJEUX DU CLUB NAUTIQUE DE RIVIÈRE-DU-LOUP	1
1.2 LE PORT DE GROS-CACOUNA ET SES ACTIVITÉS	2
1.3 DÉTAILS DU PROJET DU CLUB NAUTIQUE DE RIVIÈRE-DU-LOUP	2
2. LA SÛRETÉ MARITIME AU CANADA.....	3
2.1 CHAMP D'APPLICATION	3
2.2 LE PLAN DE SÛRETÉ.....	4
2.3 INSTALLATION MARITIME	4
2.4 NIVEAU MARSEC.....	7
2.5 LES ZONES RÉGLEMENTÉES.....	9
2.6 LE CONTRÔLE D'ACCÈS À L'INSTALLATION MARITIME	10
2.7 LA SURVEILLANCE.....	11
3. SITUATIONS COMPARABLES AU CANADA.....	12
3.1 SUMMERSIDE, PEI	13
3.2 CHARLOTTETOWN, PEI.....	17
3.3 PUGWASH, NS.....	19
3.4 BASSIN LOUISE, QUÉBEC.....	21
3.5 BAIE-COMEAU, QC.....	22
4. SOLUTIONS PROPOSÉES POUR UNE COHABITATION	23
4.1 SOLUTIONS POUR L'ACCÈS TERRESTRE AU SITE DE L'ANCIENNE CIMENTERIE	23
4.1.1 Demander une autorisation d'accès pour pénétrer l'intérieur du périmètre.....	23
4.1.2 Accéder à l'extérieur du périmètre.....	24
5. SUGGESTIONS DE PROCÉDURES D'ACCÈS AU PLAN D'EAU POUVANT FACILITER L'ACCEPTABILITÉ DU PROJET DANS UN CONTEXTE DE SÛRETÉ.....	26
6. SUGGESTIONS DE PROCÉDURES DE SÛRETÉ POUVANT FACILITER L'ACCEPTABILITÉ DU PROJET	26
7. RECOMMANDATIONS	27
8. CONCLUSION	28
BIBLIOGRAPHIE	29

Liste des figures

Figure 1.1: Croquis des installations projetées par le CNRD. Source: [1].....	2
Figure 2.1: Zones à l'intérieur de l'installation maritime de Gros-Cacouna	5
Figure 2.2: Carte marine du havre de Gros-Cacouna. Source: www.webapp.navionics.com	6
Figure 3.1: Activités commerciales à l'installation ISPS de Summerside. Source: portofsummerside.com	13
Figure 3.2: Vue de l'entrée de la marina de Summerside. Source: Patrick Flowers via Google Map.....	13
Figure 3.3: Les installations du port de Summerside. Source: portofsummerside.com	14
Figure 3.4: Vue aérienne de la marina de Summerside. Source: Google Map	14
Figure 3.5: Guérite d'accès au terminal commercial ISPS de Summerside. Source: Google Map	15
Figure 3.6: Le navire de croisières Yorktown accosté au terminal ISPS du port de Summerside. Source: www.portofsummerside.com	15
Figure 3.7: Opérations portuaires effectuées par QSL au port de Summerside PEI	16
Figure 3.8: Carte marine de l'accès la marina de Summerside. Source: webapp.navionics.com	16
Figure 3.9: Charlottetown marina. Source: charlottetownmarina.com	17
Figure 3.10: Carte marine du Port de Charlottetown. Source: webapp.navionics.com	18
Figure 3.11: Activités intenses au Port de Charlottetown. Source: businesselitecanada.com	18
Figure 3.12: Les marinas de Pugwash NS. Source: marinas.com	19
Figure 3.13: Vectis Castle au Port de Pugwash en octobre 2016. Source: Ronald Embree, www.flickr.com	20
Figure 3.14: Carte marine du havre de Pugwash. Source: webapp.navionics.com	20
Figure 3.15: Bassin Louise de Québec. Source: Google Map.....	21
Figure 3.16: Carte marine de la section extérieure du Bassin Louise. Source: webapp.navionics.com	21
Figure 3.17: photo aérienne du port de Baie-Comeau. source: info-marina.ca	22
Figure 3.18: Vue aérienne de la marina de Baie-Comeau.....	23
Figure 4.1: Vue aérienne représentant la solution 4.1.2. Source: Googlemap et Hardec Marine	25

1. Mise en contexte

1.1 Les enjeux du Club nautique de Rivière-du-Loup

Dans un document préparé en juillet 2019 et intitulé : « Projet urgent de quaiage temporaire au port de mer de Gros-Cacouna », le Club Nautique de Rivière-du-Loup inc. définissait la situation de la façon suivante :

« Le Club Nautique de Rivière-du-Loup opère au bassin du quai de la pointe de Rivière-du-Loup depuis des décennies. Ce site fait l'objet d'envasement qui a toujours requis du dragage mécanique. Le dernier dragage complet du bassin remonte à 1984. Il s'est fait du dragage partiel depuis lors de ceux effectués par la Société des Traversiers.

Depuis plus de 10 ans, le Club Nautique est partenaire du projet de Carrefour Maritime piloté par la Ville de Rivière-du-Loup. Le projet comprend des aménagements terrestres à la pointe, la construction d'un nouveau bâtiment d'accueil et le dragage du bassin utilisé par le Club Nautique et les croisiéristes.

Le projet a fait l'objet de financement à l'exception du dragage. La ville est de retour à la case départ pour une nouvelle recherche de financement pour cet aspect du projet avec les délais que cela implique.

Le bassin a atteint un niveau d'envasement élevé et rend très difficile l'opération de la marina. Sorties à marée haute seulement. Certaines marées de faibles amplitudes ne permettent pas la sortie de plusieurs voiliers à plus fort tirant d'eau.

Cet état de choses fait que le nombre de membres et de bateaux à quai est en chute libre. La relève est pratiquement inexistante et la survie du Club et de son objectif de promotion du nautisme est en péril. Tout cela malgré une croissance marquée du nautisme au Québec et de ses impacts économiques. D'ailleurs, Nautisme Québec a déjà souligné le fait qu'il manque plus de 2000 places à quai sur le Saint-Laurent. » [1]

Parallèlement à ces préoccupations, le port de Gros-Cacouna fait l'objet du Programme de transfert des installations portuaires de Transports Canada. En 2018, les gouvernements du Québec et du Canada annonçaient qu'ils s'entendaient sur les termes de cette cession. Depuis, les deux gouvernements travaillent pour finaliser la concrétisation de cette reprise des infrastructures maritimes par le Québec. Le 30 mars 2020, la transaction a finalement été annoncée. Les ports de Gaspé, Matane, Rimouski et Gros-Cacouna seront dorénavant gérés par Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (Société portuaire).

À la fin de l'été 2019, la ministre déléguée aux Transports du Québec, Mme Chantal Rouleau, s'est déplacée vers la région de Rivière-du-Loup et Cacouna afin de discuter avec les acteurs du milieu maritime au sujet du développement du port de mer de Gros-Cacouna. Voici en quelques mots ce qui a été mentionné :

« On veut développer une vision commune avec les différentes communautés le long du Saint-Laurent, c'est notre colonne vertébrale, notre richesse nationale. C'est de faire du Saint-Laurent un vecteur de développement économique, social et environnemental » [2]

Le gouvernement précédent, quant à lui, avait déjà amorcé des discussions sur l'avenir du Port de Gros-Cacouna. Évidemment, le volet commercial du port était là pour rester. On était ouvert à l'installation de la rampe Ro-Ro pour permettre des échanges commerciaux interrives. On voyait aussi d'un bon œil les projets de développements récréotouristiques des Malécites. L'ancien gouvernement avait même ouvert la porte à une marina complémentaire à celle de Rivière-du-Loup. En résumé, les autorités étaient favorables à redonner accès à la population au site du port de mer.

Lors de cette rencontre, la nouvelle ministre s'est dite ouverte à discuter des différents projets sans pour autant vouloir se positionner immédiatement sur le sujet. Il semble que le Club Nautique de Rivière-du-Loup aurait reçu un premier refus de la part du ministère des Transports du Québec pour ce projet de marina de dépannage à Gros-Cacouna à l'automne 2019. Les dirigeants du Club Nautique auraient aussi été informés que le Ministère pourrait peut-être reconsidérer ce refus et que les intervenants devraient se reparler à l'hiver 2020.

Du côté de la Ville de Rivière-du-Loup, à la fin mars 2020, il a été annoncé que le projet du Parc Maritime de la Pointe serait reporté. Le ministère du Tourisme a été interpellé par la Ville afin de valider les possibilités de repousser la subvention accordée jusqu'en 2023-2024. Le ministère du Tourisme n'a aucune obligation d'accepter ce report demandé. Face à un refus, la Ville et les intervenants seraient dans l'obligation de recommencer le processus de financement.

Le projet de marina temporaire proposé au Port de Gros-Cacouna vise un secteur non accessible aux navires de mer principalement à cause d'une zone à faible profondeur d'eau présente dans le havre de Gros-Cacouna. Ce même secteur, près de l'ancienne cimenterie, est aussi convoité par un projet la Première Nation Wolastoqiyik Wamsipekwik (Malécites). Le Club Nautique de Rivière-du-Loup est ouvert à des solutions de cohabitation qui seraient gagnantes pour tous les utilisateurs du Port de Gros-Cacouna.

À la lumière de toutes ces informations et afin d'assurer sa survie, le Club Nautique de Rivière-du-Loup espère que ce projet de marina de dépannage au Port de Gros-Cacouna puisse être accepté par les autorités portuaires.

1.2 Le port de Gros-Cacouna et ses activités

Pendant plusieurs années, du bois d'œuvre et du papier ont transité par le Port de Gros-Cacouna. Ces dernières années, la perlite, le sel de déglacage, le sable et parfois des composantes d'éolienne y transitent. À moyen terme, il semblerait que le transbordement de ces marchandises se poursuivra avec des tonnages similaires. Actuellement, Terminaux Portuaires du Québec (TPQ, filiale de QSL) est l'opérateur maritime le plus important à Gros-Cacouna.

1.3 Détails du projet du Club Nautique de Rivière-du-Loup

Afin de ne pas nuire aux opérations actuelles du Port de Gros-Cacouna, le CNRDL apprécierait pouvoir mettre en place leur projet de marina temporaire dans la partie nord-est du havre de Gros-Cacouna. D'un point de vue terrestre, on parle d'une petite partie de la zone qui accueillait l'ancienne cimenterie. Ces terrains font partie du Port de Gros-Cacouna, mais ne sont pas utilisés à des fins de transbordement ou d'opérations commerciales.

Le CNRDL désire installer environ 74 mètres de quais flottants en acier et reliés à la rive par une passerelle et un ponton. Cette passerelle serait retenue par une dalle de béton à terre. Cette dalle serait armée et coulée sur place. Le CNRDL ne prévoit aucune excavation, mais seulement un minimum de nivelage. Ces installations pourraient être démantelées lorsque nécessaires. La partie du plan d'eau que le CNRDL aimerait utiliser est une petite section du havre à faible profondeur d'eau qui ne peut pas servir aux mouvements des navires commerciaux.

On ne prévoit pas fournir de services (eau, électricité, égouts ...) à quai. Ces services resteront disponibles au port d'attache de Rivière-du-Loup. De plus, il n'est pas prévu d'aménager des bâtiments sur la terre.

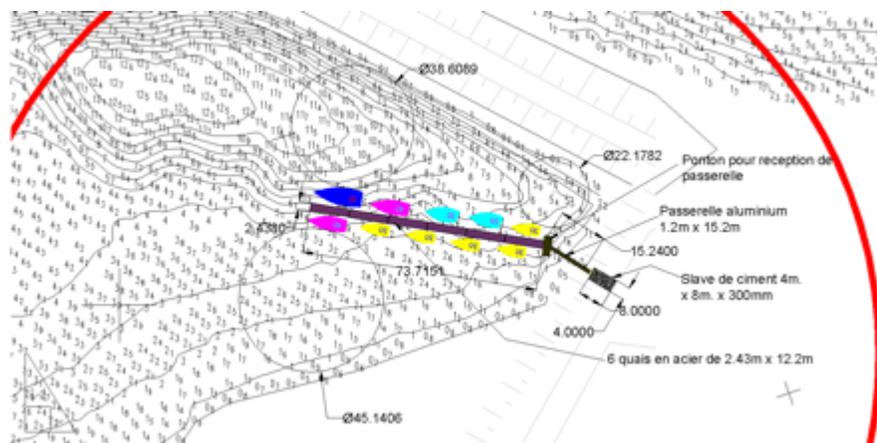


Figure 1.1: Croquis des installations projetées par le CNRDL. Source: [1]

2. La sûreté maritime au Canada

Depuis les événements du 11 septembre 2001, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a adopté le Code ISPS (International Ship and Port Facilities Security). Par la suite, le Canada a mis en force le règlement sur la sûreté du transport maritime. Les installations maritimes ont dû mettre en place des mesures afin de contrer les dangers réels ou potentiels liés à des pratiques illicites ou criminelles pouvant affecter leurs opérations ou les navires internationaux qui les fréquentent.

Afin de bien comprendre et positionner les enjeux pour le CNRDL, la sûreté maritime sera présentée en démystifiant le champ d'application, le plan de sûreté, les installations maritimes, les niveaux MARSEC, les zones réglementées, le contrôle d'accès à l'installation maritime et bien sûr, la surveillance. Évidemment, les solutions proposées seront en lien direct avec ces différents aspects.

Au cours des prochains paragraphes, il nous sera permis de soulever quelques points à partir desquels un argumentaire pourra être bâti afin de s'assurer une cohabitation harmonieuse et gagnante pour tous en matière de sûreté.

2.1 Champ d'application

La loi sur la sûreté du transport maritime s'applique aux bâtiments et aux installations maritimes au Canada. Le règlement régissant l'application de cette loi oblige les installations maritimes ayant des interfaces avec notamment des bâtiments étrangers à se conformer aux procédures de sûreté.

Tableau 2.1: Champ d'application des règles sur la sûreté du transport maritime

Règles de sûreté pour les bâtiments (partie 2 du règlement)		
A	bâtiments au Canada, et aux navires canadiens se trouvant à l'étranger, qui sont des navires ressortissants à SOLAS: voyage international n'incluant pas les Grands Lacs et Jauge brute de plus de 500T ou transporte plus de 12 passagers	Applicable
B	bâtiments au Canada, et aux navires canadiens se trouvant à l'étranger, qui sont des navires non ressortissants à SOLAS: plus de 100T, pas remorqueur, en voyage international ou transporte plus de 12 passagers en voyage international sur les Grands Lacs ou remorqueur avec cargaison dangereuse en voyage international	Applicable
C	bâtiment canadien qui effectue un voyage entre des installations maritimes au Canada et qui n'a pas d'interface avec un navire étranger	non applicable
D	embarcations de plaisance bateaux de pêche bâtiments gouvernementaux	non applicable
Règles de sûreté pour les installations maritimes (partie 3 du règlement)		
	Installation maritime ayant des interfaces avec des bâtiments A ou B	Applicable
	Installation maritime ayant des interfaces avec les bâtiments C ou D	non applicable
	Installation maritime n'ayant pas d'interface	non applicable

2.2 Le plan de sûreté

La Société portuaire du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie inc., mandataire du ministère des Transports du Québec, nouveau propriétaire des lieux, est sûrement à mettre à jour le plan de sûreté en conformité avec les exigences du règlement canadien.

Il est important de noter qu'actuellement au registre de l'Organisation Maritime Internationale, dans le cas de Gros-Cacouna, seuls Terminaux Portuaires du Québec Inc (TPQ/QSL) a un plan de sûreté officiellement reconnu par l'OMI. Il va sans dire que QSL respecte la réglementation ISPS. Ce qui signifie que Terminaux Portuaires du Québec a son plan de sûreté en lien avec les installations de Gros-Cacouna.

Transports Canada tient également un registre [3] des installations maritimes à usages occasionnels. Seulement Arrimage Gros-Cacouna et Castaloope figure dans ce registre. Lorsque des installations maritimes sont à usages occasionnels, des plans de sûreté ne sont pas exigés.

2.3 Installation maritime

Sur un même port, il est possible de retrouver plusieurs installations maritimes. Avant d'aller plus loin, il est nécessaire de définir ce qu'est une installation maritime au sens de la loi sur la sûreté du transport maritime et de vérifier si le projet du CNRDL crée une installation maritime. Voici donc la définition d'une installation maritime:

- *«tout terrain, plan d'eau ou de glace servant — ou conçu, aménagé, équipé ou réservé pour servir —, en tout ou en partie, aux mouvements ainsi qu'à l'entretien et à la révision des bâtiments;»¹*
- *«des installations qui y sont situées, leur sont rattachées ou sont utilisées ou réservées pour la manutention ou l'entreposage des biens transportés par bâtiment ou destinés à l'être;»*
- *«de l'équipement et des installations destinés à fournir des services liés au transport maritime;»*

Plusieurs éléments du projet du CNRDL se collent à la définition ci-haut:

- Les pontons serviront à l'arrivée et au départ des bâtiments;
- Les pontons serviront au transbordement de biens appartenant aux plaisanciers et transportés par les bâtiments;
- Le plan d'eau autour des pontons servira aux mouvements des bâtiments.

Au fait, est-ce qu'une embarcation de plaisance est un bâtiment?

Voici la définition de bâtiment au sens de la loi sur la sûreté du transport maritime: *«Tout type de navire ou d'embarcation pouvant servir à la navigation maritime, ainsi que tout élévateur flottant, hydravion, radeau, aéroglisseur, drague, habitation flottante, plate-forme de forage pétrolier ou digue de billes ou de bois, indépendamment de leur mode de propulsion.»²*

Le règlement sur la sûreté du transport maritime se réfère à la loi de 2001 sur la marine marchande du Canada pour définir une embarcation de plaisance: *«Tout bâtiment utilisé pour le plaisir et qui ne transporte pas de passagers ainsi que les bâtiments des catégories prévues par règlement »³*. Donc, les embarcations de plaisance sont bel et bien des bâtiments au sens du règlement de sûreté sur le transport maritime.

À la lumière de ces informations, on comprend que le projet du CNRDL amène la création d'une installation maritime même s'il implique des embarcations de plaisance.

¹ Canada L.C. 1994, ch 40. (18 juin 2008). Loi sur la sûreté du transport maritime article 2

² Canada L.C. 1994, ch 40. (18 juin 2008). Loi sur la sûreté du transport maritime article 11

³ Canada L.C. 2001, ch 26. (30 juillet 2019). Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada article 2

La possibilité former une installation maritime n'engendre pas nécessairement l'application des règles de sûreté. Rappelons que les règles de sûreté (partie 3 du règlement) ne s'appliquent pas aux installations maritimes ayant des interfaces avec des embarcations de plaisance canadiennes ou étrangères. À condition que celles-ci ne se livrent pas à des opérations commerciales.

Toutefois, le règlement s'applique lorsque l'installation a des interfaces avec des navires étrangers. L'interface pourrait survenir par un contact direct entre l'installation maritime et le plan d'eau utilisé pour le mouvement des navires étrangers.

Une zone de faible profondeur d'eau sépare le plan d'eau servant au mouvement des navires commerciaux et le plan d'eau servant au mouvement des embarcations de plaisance. Il est important de s'assurer de conserver cet espace naturellement présent en raison de la faible profondeur puisqu'il évite l'interface avec les navires étrangers et par le fait même, l'application des règles de sûreté. Une telle démarche permettrait, entre autres, d'éviter de devoir produire un plan de sûreté.

À notre connaissance, la réglementation canadienne ne spécifie pas de surface ou de distance à respecter autour d'un navire étranger. Par contre, l'OMI écrit dans les responsabilités de sûreté des opérateurs de bâtiments de conserver une distance raisonnable des navires SOLAS lorsqu'ils empruntent des voies navigables communes. La distance appropriée varie en considérant la sécurité à la navigation. L'OMI ne recommande aucune manœuvre qui puisse susciter l'inquiétude de l'équipage des navires SOLAS. Elle encourage aussi de communiquer avec le navire SOLAS et d'indiquer nos intentions. [4, p. art 4.11.10]

Il est à noter que le quai, les hangars et les terrains d'entreposage commerciaux forment l'installation maritime actuelle de Gros-Cacouna. Le plan d'eau servant aux mouvements des bâtiments fait aussi partie de cette installation, voir les figures du présent document.



Figure 2.1: Zones à l'intérieur de l'installation maritime de Gros-Cacouna

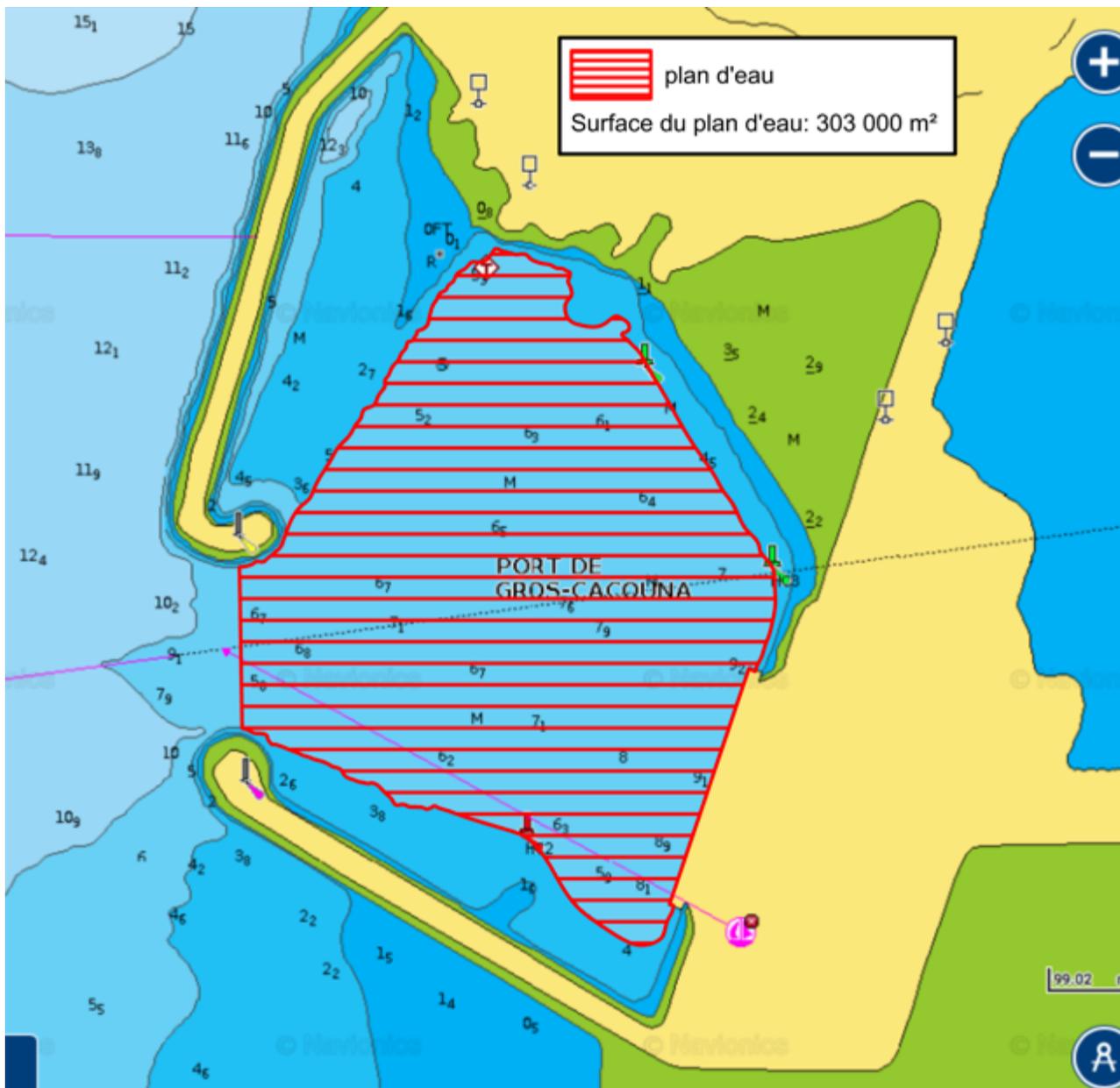


Figure 2.2: Carte marine du havre de Gros-Cacouna. Source: www.webapp.navionics.com

À titre informatif, le règlement distingue deux types d'installations maritimes selon la fréquence des interfaces: les installations maritimes et les installations maritimes à usage occasionnel. L'usage occasionnel est défini ainsi:

« Installation maritime qui, au cours d'une année civile, a au plus 10 interfaces avec des bâtiments auxquels s'applique la Partie 2 ». ⁴

L'installation maritime qui a des interfaces avec des navires étrangers doit posséder un plan de sûreté et respecter tous les éléments du règlement. On dira de cette installation qu'elle respecte de code international ISPS et figure au registre de l'Organisation Maritime Internationale. Une installation à usage occasionnel ne nécessite pas de

⁴ Transports Canada, règlement sur la sûreté du transport maritime, DORS/2004-144, article 1

Analyse préliminaire en lien avec les exigences réglementaires canadiennes en matière de sûreté

plan de sûreté. Néanmoins, elle doit respecter certaines procédures de sûreté prescrite par l'administration comme une déclaration de sûreté avant le début de l'interface avec un bâtiment étranger.

2.4 Niveau MARSEC

Le règlement sur la sûreté des installations maritimes prévoit 3 niveaux de sûreté; ce sont les niveaux MARSEC (MARine SECurity).

L'exploitant d'une installation maritime assujettie au règlement sur la sûreté du transport maritime doit maintenir en permanence le niveau MARSEC 1, sauf si un niveau supérieur est exigé par le ministre. [5, p. art 11]

Le plan de sûreté comprend des procédures de sûreté visant les aspects suivants compte tenu des opérations de l'installation maritime, pour chaque niveau MARSEC:

- Le contrôle de l'accès à l'installation maritime;
- L'établissement de zones réglementées et la prévention des activités non autorisées dans les zones réglementées;
- La manutention des cargaisons;
- La livraison des provisions de bords et des combustibles de soute;
- La surveillance permanente.

L'élévation du niveau MARSEC doit toujours être établie sur ordres de Transports Canada, et ce, suite à une analyse des menaces à la sûreté dans les ports et les villes canadiennes. Depuis la mise en place du règlement au Canada, le niveau MARSEC n'a jamais été supérieur à MARSEC 1. Pour le moment, MARSEC 2 et MARSEC 3 sont des niveaux de sûreté jamais atteints au Canada.

Tableau 2.2: Procédures de sûreté, compte tenu des opérations de l'installation maritime, en fonction du niveau MARSEC

		Niveaux MARSEC		
		1	2	3
contrôle de l'accès à l'installation maritime	Contrôle des personnes, des biens et des véhicules pour détecter des armes, des explosifs ou des engins incendiaires	fréquent	plus fréquent et plus précis; radioscopie de tous les bagages non accompagnés.	systematique; radioscopie de tous les bagages non accompagnés sous plusieurs angles, restriction de manutention et refus de les accepter
	Autorisation d'accès	personnes fournissant identité et raison de la présence	personnes avec raisons vérifiables; interdiction d'accès par l'eau.	évacuation de l'installation; seules les personnes qui interviennent à la suite d'une menace contre la sûreté ou d'un incident de sûreté; restriction des déplacements des piétons ou des véhicules.
	points d'accès	protégés ou gardés pour empêcher l'accès non autorisé	affection de personnel supplémentaire; fermeture de certains points d'accès; barrières pour faire obstacle.	suspension de l'accès
	Périmètre	fermé à l'exception des points d'accès	Patrouilles du périmètre de l'installation patrouilles sur l'eau	patrouilles accrues
	Combinaison: éclairage, gardiens, patrouille sur l'eau, dispositif de détection automatique ou matériel de surveillance	Surveillance en tout temps: de l'installation maritime et de ses abords, côté terre et côté eau; des zones réglementées à l'installation maritime; des bâtiments en interface.	patrouilles à pied, motorisées ou sur l'eau plus fréquentes; affectation de personnel supplémentaire; éclairage plus intense; matériel de surveillance accru.	éclairage maximale; enregistrement à l'aide du matériel de surveillance; durée maximale d'enregistrement
Surveillance permanente				

Source: Transports Canada DORS/2004-144 (19 juin 2014). Règlement sur la sûreté du transport maritime.

2.5 Les zones réglementées

Les zones réglementées sont des zones à accès limitées établies en vertu du règlement. Ces zones se retrouvent à l'intérieur de l'installation maritime. Elles sont désignées dans le plan de sûreté et l'accès y est réservé au personnel autorisé seulement. Par exemple: l'intérieur d'un hangar, des bureaux, un stationnement, centrale pour le matériel de surveillance, etc. [5, p. art 329].

Selon la loi, toute zone établie en vertu de ce règlement doit réserver l'accès aux personnes autorisées (restricted area). Des processus de vérifications d'identité et de contrôle sont nécessaires pour avoir accès à ces zones réglementées.

Il est important de noter qu'une installation maritime non assujettie au règlement, comme dans le cas du projet du CNRDL, n'a pas à définir de zones réglementées.

Dans le cas de l'installation maritime de Gros-Cacouna, voici certaines infrastructures pouvant être désignées comme zones réglementées:

- le tablier du quai;
- Les hangars;
- Les terrains servant à l'entreposage de la cargaison;
- L'aire de travail autour du quai et des bâtiments;
- Les bureaux servant à garder les manifestes de cargaison, les systèmes informatiques, les systèmes de surveillance ou les contrôles des lumières;
- etc.

Le plan d'eau adjacent au quai et servant aux mouvements des navires fait partie de l'installation maritime. Il pourrait être désigné comme zone réglementée en vertu du règlement. En effet, selon le règlement, le plan de sûreté désigne des zones réglementées, compte tenu des opérations de l'installation maritime, pour protéger les bâtiments qui sont en interface avec l'installation maritime. [5, p. art 329]. Le code ISPS est clair à ce sujet «*shore- and water-side areas immediately adjacent to the ship*»⁵. Dans ce contexte, nous considérons le plan d'eau adjacent au quai et servant au mouvement de navires comme faisant partie de l'installation maritime de Terminaux Portuaire du Québec.

Au niveau MARSEC 2, des zones adjacentes aux zones réglementées sont établies et une restriction d'accès est en vigueur [5, p. art 332]. Si le niveau MARSEC augmente, il faut s'attendre à ce que le chemin d'accès vers l'ancienne cimenterie devienne une zone adjacente patrouillée en permanence, voire même non accessible, selon les plans de sûreté des autres utilisateurs.

⁵ OMI, ISPS code art 16.25, 2012.

2.6 Le contrôle d'accès à l'installation maritime

Une installation maritime soumise au règlement sur la sûreté maritime doit en permanence maintenir un niveau de sécurité MARSEC 1. Dans ces conditions, l'accès à l'installation maritime est réservé aux personnes autorisées seulement. Des points d'accès sont établis à différents endroits pour contrôler l'accès des personnes et des véhicules. L'identité des personnes et la raison de leur présence sont vérifiées à ces points d'entrée. Plus le niveau MARSEC augmente, plus le contrôle se resserra. Dans le cas de Gros-Cacouna, le contrôle s'effectue à la guérite principale située sur l'avenue du port.

Pour empêcher l'accès aux personnes non autorisées et faciliter le contrôle à un point précis, la plupart des installations maritimes clôturent leur périmètre. Selon le code ISPS, les zones réglementées doivent être délimitées par des clôtures ou autres barrières suivant un standard de l'administration [6, p. art 16.17].

Dans le cas de Gros-Cacouna, on semble considérer que le marais, la berge et la clôture sur le chemin de la vieille cimenterie servent à limiter l'accès et permettrait à l'installation à répondre à ces exigences. La façon de fonctionner est simple: lorsqu'on se trouve en opération, un gardien est embauché à la guérite afin de contrôler l'accès. Lorsqu'il n'y a pas d'opération, l'accès est interdit et l'installation est fermée. Ce qui rend les installations inaccessibles au sens de la sûreté, donc pas de contrôle d'accès à effectuer. Ce qui n'empêche pas la surveillance d'être obligatoire. Cet aspect sera traité au prochain point.

De par le positionnement actuel de la guérite, on comprend que le chemin d'accès menant à la vieille cimenterie doit être géré comme étant à l'intérieur du point de contrôle de l'accès. Ce qui signifie qu'en ce moment, l'accès est limité aux personnes autorisées seulement.

Néanmoins, des suggestions pourraient être faites afin de contourner la guérite et rendre ce chemin accessible. De plus, une clôture le long du chemin devrait être aménagée pour bien définir le périmètre de l'installation maritime actuellement en place dans ce secteur, limiter l'accès et favoriser la cohabitation entre les différents intervenants.

Les accès aux zones réglementées à l'intérieur de l'installation maritime sont également contrôlés et limités aux personnes autorisées. Il est aussi important de noter qu'en MARSEC 2 ou 3, le plan d'eau devrait être patrouillé pour prévenir l'accès ou des activités non autorisés. Il se peut que le mouvement des bâtiments soit limité, voire interdit. Cela dépendra du plan de sûreté en place pour les autres installations. Il est important de savoir que cette exigence existe, mais son impact est très mince sur l'opération régulière considérant qu'au Canada, le niveau MARSEC n'a jamais été élevé à 2 ou 3.

À comparer les contrôles d'accès de certains autres ports québécois, nous comprenons qu'un certain laxisme est en place à quelques endroits dans l'application de ces contrôles d'accès. Par la création de la nouvelle entité de gestion: La Société Portuaire du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie, qui englobera la gestion des ports de Gros-Cacouna, Rimouski, Matane et Gaspé, il est fort possible que nous nous trouvions devant une situation différente face à l'application des contrôles d'accès.

2.7 La surveillance

La surveillance d'une installation maritime assujettie au règlement doit être permanente, et ce, même si l'accès à l'installation maritime est fermé ou que son accès est contrôlé lors des périodes d'opération.

*« Le plan de sûreté de l'installation maritime comprend des procédures de sûreté visant la surveillance permanente, compte tenu des opérations de l'installation maritime, pour chaque niveau MARSEC »*⁶

Les éléments suivants doivent être surveillés pour chaque niveau MARSEC: [5, p. art 342]

- L'installation maritime et ses abords, côté terre et côté eau;
- Les zones réglementées;
- Les bâtiments qui ont une interface avec l'installation maritime.

Pour maintenir une surveillance permanente, les utilisateurs combinent plusieurs moyens. Les plus répandus sont: l'éclairage, les systèmes d'alarme et les caméras de surveillance. Parfois, des gardiens de sécurité peuvent patrouiller l'installation.

Il faut comprendre que les moyens utilisés afin de pouvoir assurer une surveillance adéquate varient d'une installation à une autre et sont clairement établis aux plans de sûreté approuvés par Transports Canada. Le contenu de ces plans demeure confidentiel.

⁶ Transports Canada DORS/2004-144 (19 juin 2014). Règlement sur la sûreté du transport maritime, article 342 (1).

3. Situations comparables au Canada

À travers le Canada, nous retrouvons plusieurs ports qui font face à des enjeux opérationnels similaires à ceux que le Port de Gros-Cacouna pourrait rencontrer en acceptant le projet de marina temporaire du CNRD.

Au port de Gros-Cacouna, des enjeux de cohabitation terrestres et de partage de plan d'eau sont présents. Nous vous présenterons la situation de Baie-Comeau où un chemin d'accès similaire à l'avenue du Port à Gros-Cacouna est partagé afin d'amener les utilisateurs soit au terminal ISPS, à la Marina ou au Carrefour Maritime. Au niveau du partage des plans d'eau, plusieurs ports ISPS au Québec et dans l'est du Canada vivent des situations de cohabitation harmonieuse et permanente avec des marinas. Nous vous présenterons donc des comparables à l'Île du Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse et même au Québec.

Tableau 3.1: Situations comparables d'installations ISPS avec marina à proximité

Installations ISPS	Marinas	Nombre d'emplacements	Surface du plan d'eau [m ²] *
Plan d'eau partagé			
Summerside, PEI	Summerside yacht club and marina	90	20 200
Charlottetown, PEI	Charlottetown yacht club	114	26 000
	Quartermaster marina	135	
	Charlottetown marina	100	
Pugwash, NS	Pugwash yacht club	env 25	57 500
	Pugwash harbour marina	env 20	
Bassin Louise, QC	Marina du Port de Québec	415	21 200
Chemin d'accès partagé			
Baie Comeau QC	Club nautique de Baie-Comeau	100	

* à titre comparatif, la surface du plan d'eau de Gros-Cacouna est de 303 000 m²

3.1 Summerside, PEI



Figure 3.1: Activités commerciales à l'installation ISPS de Summerside. Source: portofsummerside.com



Figure 3.2: Vue de l'entrée de la marina de Summerside. Source: Patrick Flowers via Google Map

Le port de Summerside possède plusieurs installations à vocations variées. Voici les principales installations en référence à la figure 3.3:

- Un terminal commercial ISPS (1) pouvant accueillir des navires allant jusqu'à 225 mètres de longueur;
- Une marina (9)
- Le Holman's Wharf (2)
- Le Queen's Wharf (3) utilisé par les bateaux de pêche
- Le Spinnaker's Landing (8). Un centre d'achat regroupant plusieurs commerces



Figure 3.3: Les installations du port de Summerside. Source: portofsummerside.com



Figure 3.4: Vue aérienne de la marina de Summerside. Source: Google Map



Figure 3.5: Guérite d'accès au terminal commercial ISPS de Summerside. Source: Google Map



Figure 3.6: Le navire de croisières Yorktown accosté au terminal ISPS du port de Summerside. Source: www.portofsummerside.com

Le terminal ISPS de Summerside est exploité par QSL. Il est utilisé pour le transbordement de cargaison comparable à celles de Gros-Cacouna : éoliennes, vrac, cargo général, machinerie, etc. Le port est opéré par une corporation à but non lucratif depuis 2010 suite au programme de transfert de Transports Canada.

La cohabitation est remarquable à Summerside: un terminal ISPS côtoie entre autres, une marina, un centre récréotouristique, des pêcheurs et des commerçants. Cela démontre que plusieurs services peuvent exister autour d'une installation ISPS sans nuire à la sûreté de cette dernière. Par ailleurs, les embarcations de plaisance voulant accéder à la marina manœuvrent à proximité des navires accostés au côté est du terminal. Un haut fond se prolongeant au sud du brise-lame oblige les embarcations de plaisance à passer à moins de 100 mètres du quai. Malgré que cette section de quai accueille moins fréquemment les navires en raison de la profondeur d'eau, il n'en demeure pas moins que le plan d'eau servant au mouvement des navires commerciaux est partagé avec les utilisateurs de la marina. La surface du plan d'eau est moindre que celle de Gros-Cacouna ce qui démontre que l'utilisation par les plaisanciers ne devrait pas nuire à la sûreté de Gros-Cacouna à condition d'effectuer des manœuvres sécuritaires.



Figure 3.7: Opérations portuaires effectuées par QSL au port de Summerside PEI.
Source: portofsummerside.com

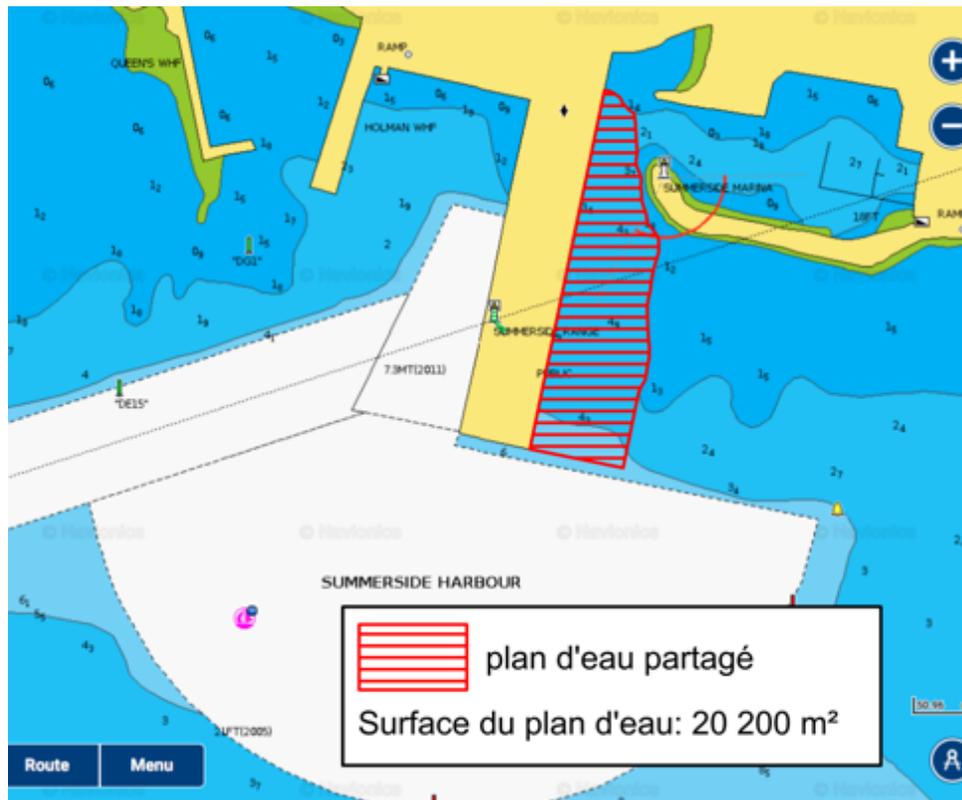


Figure 3.8: Carte marine de l'accès la marina de Summerside. Source: webapp.navionics.com

3.2 Charlottetown, PEI

Trois marinas sont présentes à Charlottetown. La Charlottetown Marina est au cœur de la ville et elle est adjacente au terminal commercial. Le terminal commercial est ISPS et accueille fréquemment des navires-cargos, des navires pétroliers et des navires de croisières. C'est une plaque tournante du développement récréotouristique de l'Île du Prince-Edward. L'accès à la marina est effectué en passant à proximité des navires étrangers accostés au quai. La figure suivante montre la zone utilisée par les plaisanciers pour accéder à la marina en fonction de la profondeur de l'eau.



Figure 3.9: Charlottetown marina. Source: charlottetownmarina.com

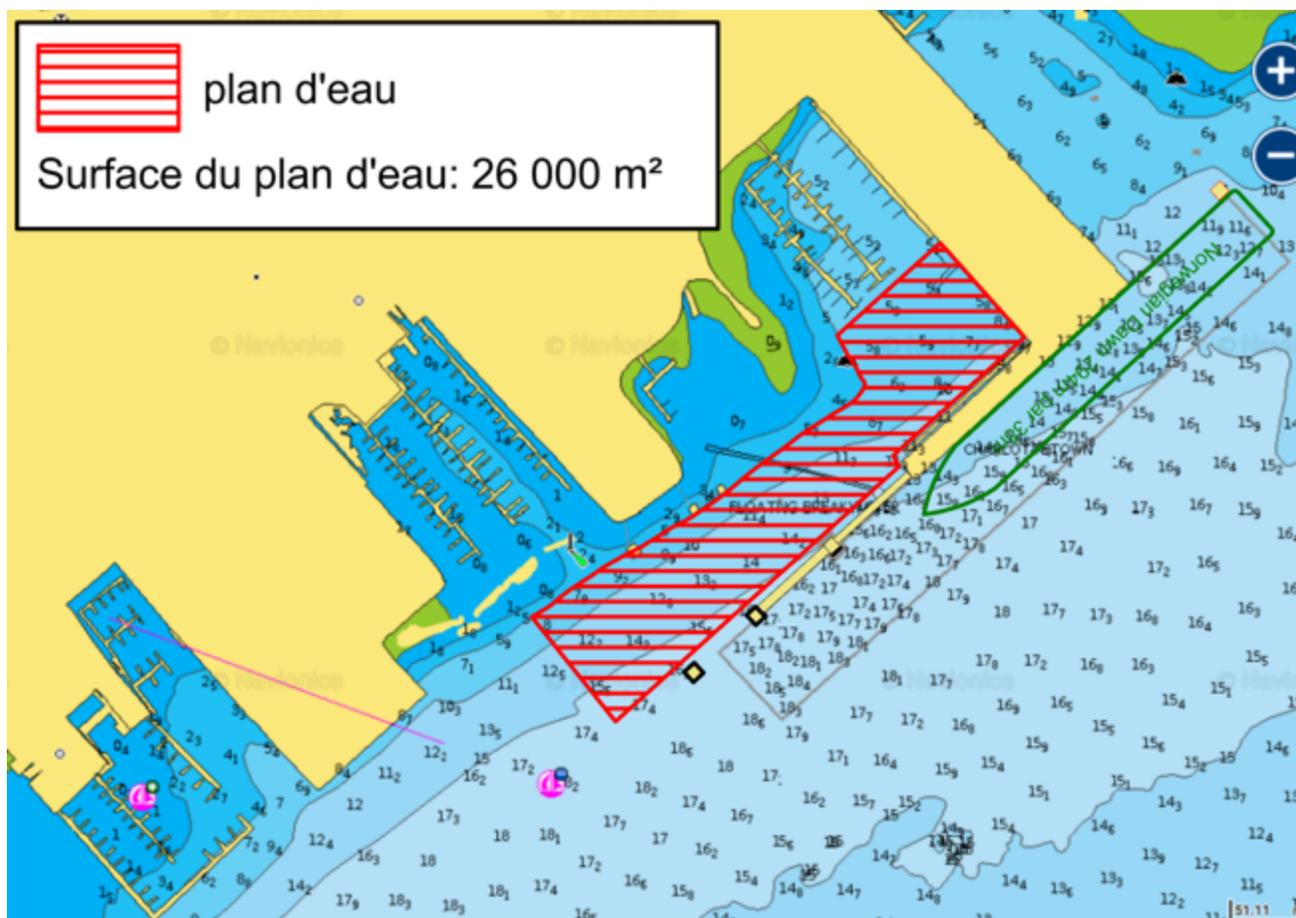


Figure 3.10: Carte marine du Port de Charlottetown. Source: webapp.navionics.com



Figure 3.11: Activités intenses au Port de Charlottetown. Source: businesselitecanada.com

Vue aérienne du port de Charlottetown: <https://www.youtube.com/watch?v=wjdlOiyhNYo>

3.3 Pugwash, NS

Le port de Pugwash possède un terminal ISPS utilisé principalement pour exporter le sel extrait par la compagnie Windsor dont la mine est à proximité. Il accueille des navires de 150 mètres et 6 mètres de tirant d'eau [7]. Le chenal d'accès, vis-à-vis la pointe nord du quai, est d'une dimension de moins de 80 mètres de large.

Il existe deux marinas installées dans le havre de Pugwash: la *Pugwash Harbour Marina* située à 140 mètres à l'ouest du quai et le *Pugwash Yacht Club* qui est à 190 mètres au sud du quai.

Le havre de Pugwash étant fermé, les navires doivent tourner sur place pour partir ou arriver. Le plan d'eau utilisé est donc considérable. Par exemple, la figure 3.14 montre en bleu l'espace utilisé pour tourner le Vectis Castle, un cargo général immatriculé au Portugal de 124 mètres.



Figure 3.12: Les marinas de Pugwash NS. Source: marinas.com

Manoeuvre du Vectis Castle en départ du port de Pugwash: <https://www.youtube.com/watch?v=dj0S7qJHtw>



Figure 3.13: Vectis Castle au Port de Pugwash en octobre 2016. Source: Ronald Embree, www.flickr.com

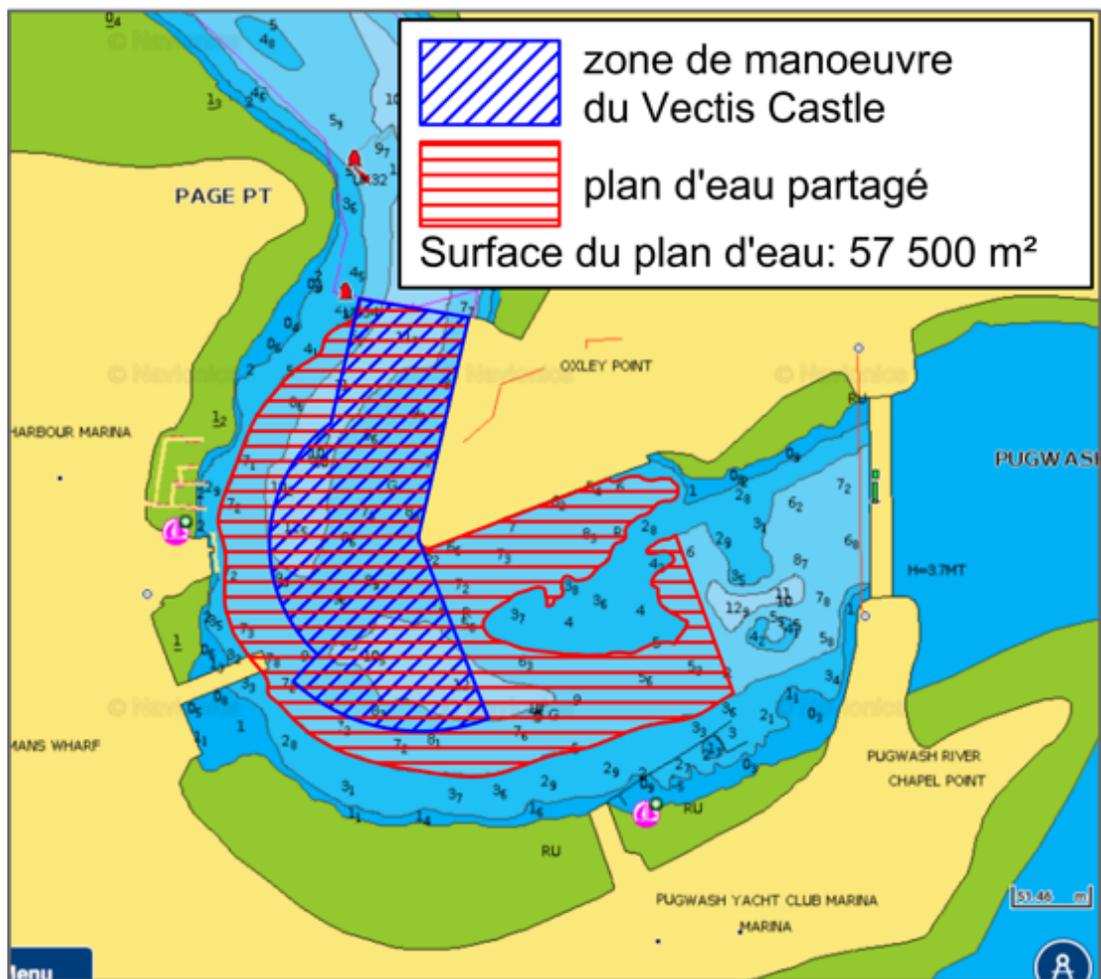


Figure 3.14: Carte marine du havre de Pugwash. Source: webapp.navionics.com

3.4 Bassin Louise, Québec

La section 19 du bassin fait partie des installations maritimes du Port de Québec et elle est ISPS. Elle accueille fréquemment des navires étrangers par exemple le Grand Mariner, navire américain de croisières.

Le côté nord du bassin: le Bassin Louise intérieur abrite la Marina du Port de Québec, une installation pouvant accueillir jusqu'à 415 embarcations. On y accède en passant le long de la section 19 et par l'écluse. L'entrée de la Pointe-à-Carcy mesure moins de 70 mètres de large et les embarcations de plaisance passent à environ 50 mètres du quai.

Selon nos sources, aucune mesure spéciale n'est en place pour limiter l'accès aux plaisanciers et la cohabitation fait partie de l'ADN du Port de Québec.

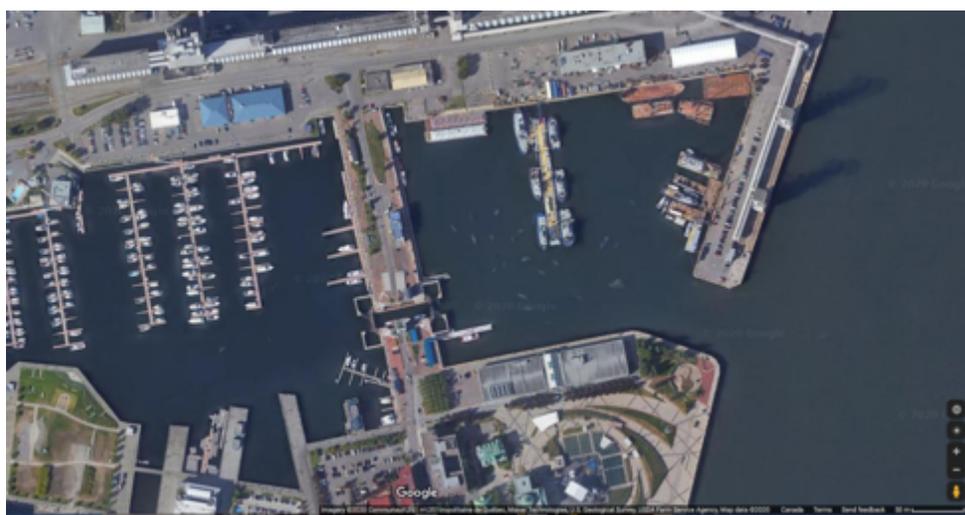


Figure 3.15: Bassin Louise de Québec. Source: Google Map

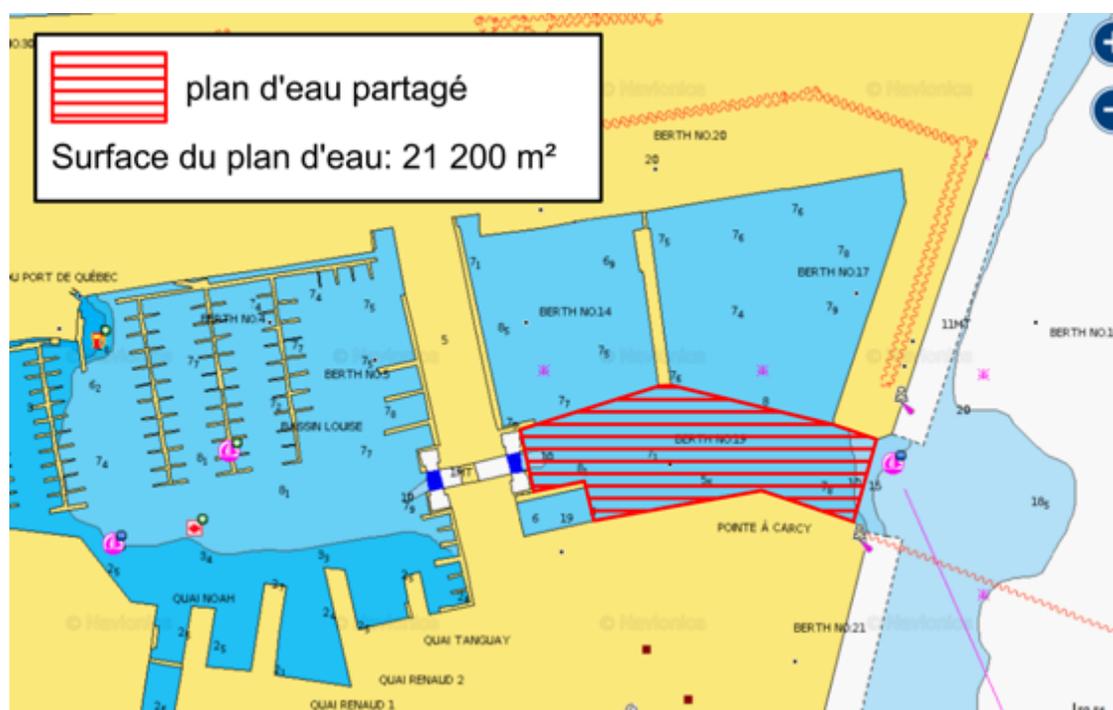


Figure 3.16: Carte marine de la section extérieure du Bassin Louise. Source: webapp.navionics.com

3.5 Baie-Comeau, QC

La Corporation de gestion du port de Baie-Comeau a conclu récemment une entente avec le ministère des Transports du Canada pour devenir acquéreur des installations [8]. C'est à partir de 2021 que la corporation deviendra pleinement propriétaire [9].

Le havre de Baie-Comeau est constitué de plusieurs installations maritimes et d'exploitants. Notamment le terminal commercial de marchandises considéré ISPS et figurant au registre de l'OMI. Il accueille fréquemment des navires étrangers et des navires de croisières. Il est clôturé et l'accès est contrôlé par le personnel présent à la guérite.

L'édifice « le carrefour maritime » est aménagé à l'extérieur de l'installation maritime commerciale et abrite plusieurs intervenants dont le bureau d'informations touristiques, l'aire d'accueil des croisiéristes, Croisières Baie-Comeau, le Club Nautique de Baie-Comeau, etc.

D'autres aménagements sont présents sur les lieux:

- Le terminal de traversiers et une aire d'attente
- Un terrain d'entreposage utilisé par les plaisanciers et les pêcheurs locaux
- Une marina accueillant des bateaux de pêche et des embarcations de plaisance

Le port de Baie-Comeau est un excellent exemple de cohabitation entre les exploitants malgré la proximité des installations. La marina est adjacente au terminal ISPS, seulement une clôture les sépare. Les touristes circulent à proximité de la guérite pour accéder au bureau d'information. La voie d'accès est donc partagée entre les utilisateurs commerciaux, les membres du club nautique et les touristes.

Le plan d'eau utilisé par la marina n'est pas en contact direct avec celui utilisé pour le mouvement des navires étrangers.



Figure 3.17: photo aérienne du port de Baie-Comeau. source: info-marina.ca

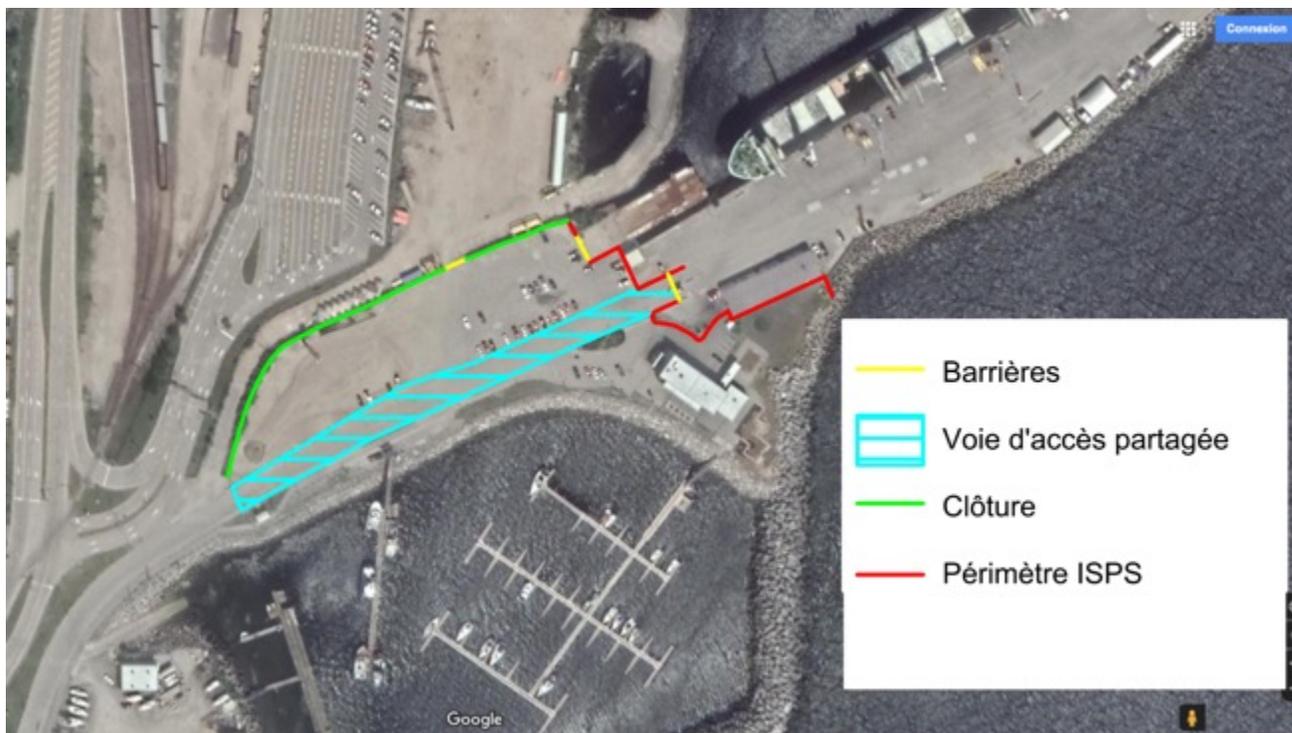


Figure 3.18: Vue aérienne de la marina de Baie-Comeau

4. Solutions proposées pour une cohabitation

La réglementation canadienne en matière de sûreté n'empêche pas la présence d'une marina à proximité d'une zone ISPS. Plusieurs exemples le confirment. Par contre, certaines mesures doivent être mises en place afin d'assurer une cohabitation harmonieuse qui respecte le règlement et les préoccupations des opérateurs portuaires.

L'ensemble des solutions proposées dans ce document peuvent trouver un sens uniquement dans un contexte collaboratif avec les nouveaux propriétaires du Port de Gros-Cacouna et les exploitants. Sans cette coopération, les solutions proposées deviennent nulles et non avenues.

4.1 Solutions pour l'accès terrestre au site de l'ancienne cimenterie

Dans cette section, deux solutions seront envisagées. La première traitera des possibilités d'accès dans le contexte actuel, c'est-à-dire que les utilisateurs qui aimeraient se rendre sur le site de l'ancienne cimenterie devraient emprunter les présents accès. Actuellement, le chemin d'accès et la guérite sont situés à l'intérieur du périmètre de l'installation maritime. La seconde solution, applicable à moyen terme, apporterait une réponse sans ambiguïté à la situation et permettrait d'éviter la présence de membres du CNRDL à l'intérieur de l'installation maritime.

4.1.1 Demander une autorisation d'accès pour pénétrer l'intérieur du périmètre

S'entendre la SPBSG et les exploitants afin d'autoriser les membres du CNRDL à avoir accès au terrain de l'ancienne cimenterie. La réglementation n'interdit pas ce genre d'entente, mais c'est aux exploitants de décider en fonction de leur plan de sûreté.

Les règles de port de la SPBSG stipulent à l'article 14 qu'il est interdit à toute personne de pénétrer à l'intérieur des installations portuaires de la SPBSG [10, p. art 14], sauf dans les cas suivants:

- La personne y pénètre pour effectuer des activités légitimes à cet endroit;
- La personne est autorisée à y pénétrer par le maître du port;
- L'accès n'y est pas restreint au moyen d'un panneau indicateur ou d'une autre façon, notamment par une clôture ou des barrières.

Dans ce contexte, un utilisateur qui désirerait circuler en zone réglementée devrait être autorisé par le maître du port et devrait y circuler pour effectuer des activités légitimes et reconnues par la SPBSG.

Rappelons qu'en vertu de l'article 326 du règlement sur la sûreté du transport maritime, il est important de fournir des pièces d'identité et la raison de la demande d'accès.

Voici des exemples d'engagements que les membres du CNRDL devraient prendre pour faciliter l'acceptation:

- Ne pas introduire d'armes, explosifs et d'engins incendiaires;
- Respecter les procédures de sûreté mise en place dans les plans de sûreté de la SPBSG et des exploitants;
- Permettre l'identification des véhicules (par exemple: vignettes, divulgations de numéros de plaques, fournir des renseignements sur les véhicules ...)
- Fournir des informations personnelles des utilisateurs;
- Restreindre à un petit groupe l'accès;
- etc.

4.1.2 Accéder à l'extérieur du périmètre

Cette solution permettrait de contourner la guérite et ainsi éviter d'avoir à circuler à l'intérieur de l'installation maritime pour ne pas être assujéti directement aux procédures de sûreté.

Cette solution implique :

- L'aménagement d'une bretelle d'accès à l'Est de la guérite actuelle pour contourner l'entrée de l'installation maritime;
- La mise en place d'une clôture ou autre dispositif approuvé délimitant le périmètre de l'installation maritime (ligne rouge sur la figure 4.1). Cette clôture répondra aux exigences en matière de sûreté;
- Des barrières supplémentaires pourraient être ajoutées pour faciliter la circulation des exploitants autorisés. (ligne jaune sur la figure 4.1);

Les avantages de cette solution sont :

- Peu de changement dans les plans de sûreté du port et des exploitants;
- Les utilisateurs du terrain de l'ancienne cimenterie n'auront pas être autorisés pour circuler vers cette zone.
- Elle conviendrait aussi à la mise en place du projet des Malécites.
- Évite au Port de Gros-Cacouna de maintenir une surveillance et un contrôle d'accès au secteur de la vieille cimenterie.

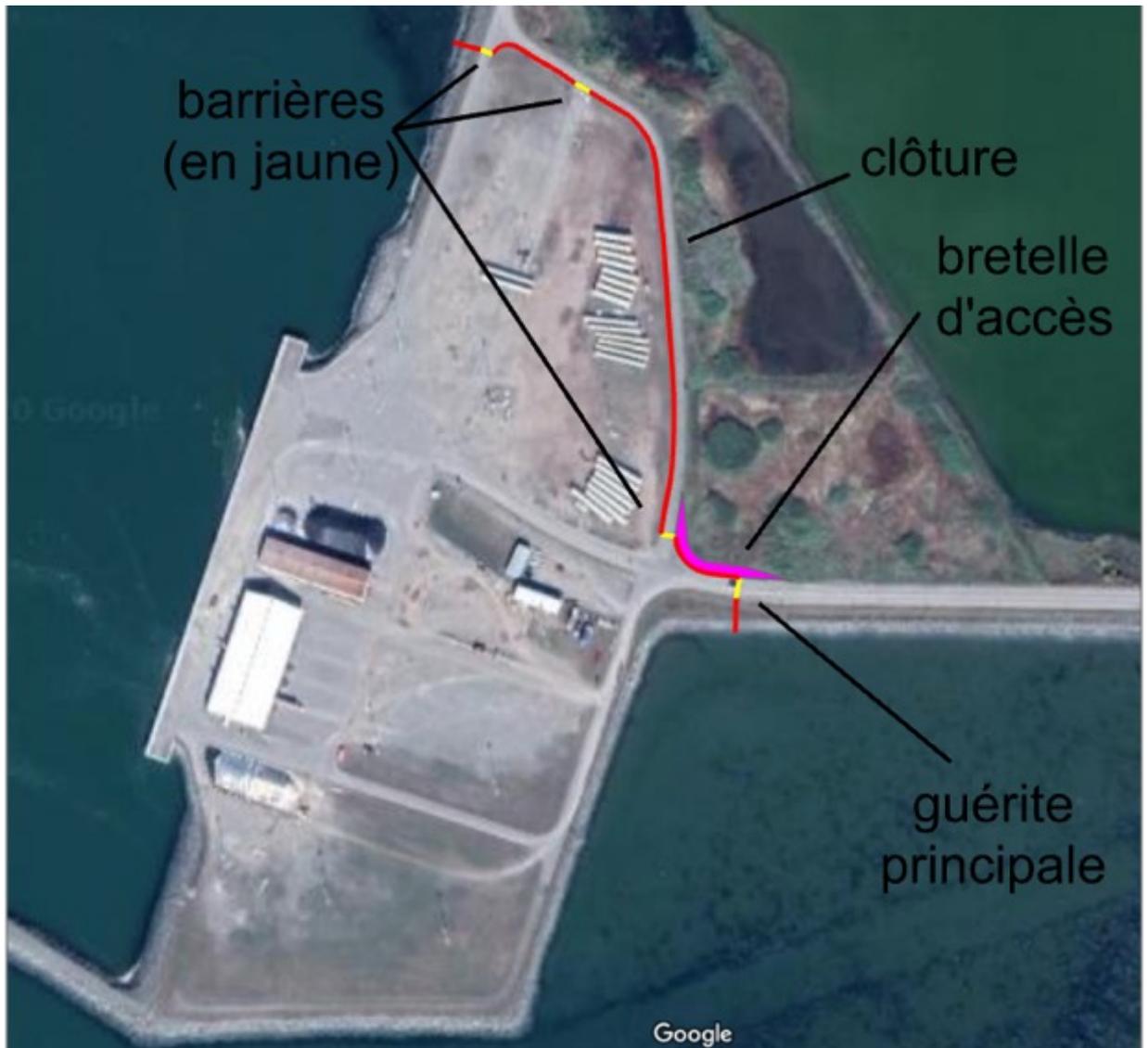


Figure 4.1: Vue aérienne représentant la solution 4.1.2. Source: Googlemap et Hardec Marine

5. Suggestions de procédures d'accès au plan d'eau pouvant faciliter l'acceptabilité du projet dans un contexte de sûreté

La réglementation sur la sûreté est vague par rapport au partage des plans d'eau. Comme dit précédemment, l'Organisation Maritime Internationale ne recommande aucune manœuvre qui puisse susciter l'inquiétude de l'équipage des navires SOLAS. Elle encourage aussi de communiquer avec le navire SOLAS et d'indiquer nos intentions [4, p. art 4.11.10].

Les bonnes pratiques du marin citées dans le rapport Rhéaume [11] devraient minimalement être observées. Voici les recommandations tirées de ce rapport:

- Que les personnes ayant la conduite de yachts de plaisance s'abstiennent de s'engager dans le chenal d'entrée du port au moment où un navire commercial s'y dirige ou y circule;
- Que les personnes ayant la conduite de yachts de plaisance s'abstiennent de s'approcher ou de nuire à un navire commercial qui effectue des manœuvres d'amarrage ou de départ;
- Que les personnes ayant la conduite de yachts de plaisance soient sensibilisées à maintenir une veille radio VHF sur les voies 16 et 09 qui sont sous la juridiction du SCTM Les Escoumins, la voie 9 étant utilisée pour la gestion du trafic commercial et disponible pour communications à toutes autres personnes;
- Que le Club nautique de Rivière-du-Loup travaille conjointement avec les autorités du port de mer de Gros-Cacouna à mettre en place un protocole de conduite et de circulation des yachts de plaisance tant à proximité qu'à l'intérieur du port.
- Que ces recommandations figurent en autant que possible dans le « Guide du tourisme nautique » Fleuve Saint-Laurent – Outaouais – Richelieu – Saguenay, une publication de « l'Escale Nautique » et toutes autres dédiées à la navigation de plaisance.

6. Suggestions de procédures de sûreté pouvant faciliter l'acceptabilité du projet

Les embarcations de plaisance et les marinas ne sont pas assujetties à la réglementation de sûreté. Toutefois, en 2008, l'OMI a publié des lignes directrices à conformité facultative sur la sûreté relativement aux petits bâtiments et aux installations pour petits bâtiments [12, p. Appendix E]. Transports Canada a participé à la rédaction de ces lignes directrices. L'OMI encourage l'application de certaines de ces règles aux exploitants de marinas ayant une installation ISPS à proximité. Voici les lignes directrices retrouvées à l'annexe E (guidelines for marina, port and harbour authorities) du MSC.1/Circ 1283 :es

- Les exploitants de marina devraient communiquer les informations suivantes:
 - l'environnement de sûreté actuel
 - les sections du port sujettes aux procédures
 - Les zones d'accès restreintes à la navigation
 - Les zones pouvant être en interface avec les bâtiments ISPS
- Les marinas non couvertes par le plan de sûreté du port, mais localisées à l'intérieur d'un complexe d'installations ISPS, devraient revoir régulièrement leurs procédures de sûreté en collaboration avec les installations ISPS.

- Selon la dimension de la marina, l'exploitant devrait considérer l'implantation des mesures suivantes:
 - éclairage adéquat
 - un contrôle d'accès efficace
 - installation d'un système de surveillance passif (caméra, système d'alarme, etc.)
 - séparation des navires en visite dans une zone particulière de telle sorte que les visiteurs soient surveillés efficacement
 - retenir les navires transitoires arrivant la nuit dans une zone spécifique, avec enregistrement du navire et de son équipage
 - installer des systèmes RFID (Identification par radiofréquences) ou similaires pour surveiller les mouvements des embarcations
- L'exploitant de la marina devrait considérer la mise en place des procédures de sûreté suivantes:
 - former le personnel à se familiariser avec les procédures d'exploitation de sûreté de son installation et pour la sécurité de ses clients et du public;
 - mettre en place des patrouilles de sûreté régulières, qui devraient inclure:
 - Marcher sur tous les pontons / quais;
 - Vérifier que les bateaux sont amarrés normalement;
 - Être attentif à toute activité suspecte;
 - Surveiller les accès, les portes d'entrepôt et les stations de carburant;
 - Inspecter les salles de bain.
 - Tenir un journal des événements de sûreté, qui devrait inclure:
 - Les détails des incidents et événements survenus pendant la patrouille;
 - L'identité de toute personne ou organisation appelée en cas d'urgence, inscrire l'heure et les résultats de l'appel;
 - Les détails des problèmes à signaler à un superviseur;
 - Toute information pertinente à communiquer au prochain quart de travail.

7. Recommandations

1. S'assurer que le ministère des Transports du Québec et/ou la SPBSG évitent d'inclure systématiquement le marais et les berges dans le périmètre de l'installation maritime. Dans ce cas, les terrains deviendront des zones réglementées et l'accès devrait être contrôlé en amont tout près de la base auxiliaire des aéroglosses. Ce qui rendra l'accès limité aux personnes autorisées seulement et empêchera la mise en place de la solution présentée en 4.1.2.
2. S'assurer que le ministère des Transports du Québec et/ou la SPBSG évitent d'inclure systématiquement le terrain de l'ancienne cimenterie dans le périmètre de l'installation maritime. Dans ce cas, le terrain deviendrait une zone réglementée et les règles s'appliqueraient conformément aux plans de sûreté.
3. S'assurer que le chemin d'accès vers la vieille cimenterie soit à l'extérieur du périmètre des installations maritimes commerciales afin d'éviter l'application des procédures de contrôle d'accès. Dans le cas contraire, l'accès serait limité aux personnes autorisées seulement et cela empêcherait la mise en place de la solution présentée en 4.1.2.
4. S'assurer de toujours conserver l'espace entre le plan d'eau servant au mouvement des navires et celui servant aux mouvements des embarcations de plaisance. Cet espace réduit les possibilités d'interfaces directes avec les navires étrangers. Le grand avantage est que l'installation maritime du CNRD n'aura pas à respecter le règlement canadien sur la sûreté du transport maritime (partie 3) si le terrain de l'ancienne cimenterie n'est pas inclus dans le périmètre de l'installation.
5. Des directives claires et des systèmes de contrôle devront être mis en place pour encadrer la circulation des plaisanciers sur les plans d'eau.

8. Conclusion

La présente analyse préliminaire en lien avec les exigences réglementaires canadiennes en matière de sûreté nous permet de constater que certains enjeux sont présents, mais n'empêchent pas la réalisation du projet de marina temporaire du CNRDL.

Dans un contexte de sûreté maritime, l'accès terrestre à la zone de l'ancienne cimenterie est possible en demandant une autorisation d'accès pour pénétrer à l'intérieur du périmètre ou en aménageant une bretelle d'accès et une clôture qui permet de transiter en dehors du périmètre.

Les deux solutions présentées sont viables seulement dans des conditions de collaboration et de coopération entre les différents usagés et SPBSG. C'est l'autorité de gestion qui décide de l'application des procédures de sûreté, et ce, en conformité avec son plan de sûreté et sa planification stratégique. Le règlement de sûreté sur le transport maritime définit des objectifs généraux, mais les applications spécifiques dépendent des exploitants des installations.

Toutefois la présentation des situations comparables avec d'autres ports canadiens nous permet de constater qu'une cohabitation harmonieuse entre un port ISPS et une marina est possible et répandue. À l'échelle mondiale, l'Organisation Maritime Internationale reconnaît l'usage de marinas à proximité d'installations maritimes ISPS. Donc le port de Gros-Cacouna ne serait pas dans une situation de marginalité.

Bibliographie

- [1] CNDRL, «Projet urgent de quaiage temporaire au port de mer de Gros Cacouna,» Rivière-du-Loup, 2019.
- [2] M. Pelletier, «La ministre Chantal Rouleau prend le poils de nos projets maritimes,» 10 07 2019. [En ligne]. Available: <https://www.infodimanche.com/actualites/actualite/367143/la-ministre-chantal-rouleau-prend-le-pouls-de-nos-projets-maritimes>. [Accès le 31 03 2020].
- [3] Transport Canada, «Liste des ports et des installations maritimes canadiennes,» 2018. [En ligne]. Available: <https://www.tc.gc.ca/fra/suretemaritime/information-conforme-92.htm>. [Accès le 15 03 2020].
- [4] IMO, «Section 4 - Security responsibilities of ship operators,» chez *Guide to maritime security and the ISPS code*, 2012 édition éd., London, International Maritime Organization, 2012.
- [5] Transport Canada, «Règlement sur la sûreté du transport maritime,» DORS/2004-144, Ottawa, 19 juin 2014.
- [6] IMO, «International Ship and Port Facility Security Code,» ISPS code, London, 2012.
- [7] DP world, «Searates,» 2020. [En ligne]. Available: https://www.searates.com/port/pugwash_ca.htm. [Accès le 10 04 2020].
- [8] A. Normandeau, «Journaldequebec.com,» 28 08 2019. [En ligne]. Available: <https://www.journaldequebec.com/2019/08/28/le-port-de-baie-comeau-cede-a-une-corporation-regionale>. [Accès le 06 04 2020].
- [9] Radio-Canada, «ici.radio-canada.ca,» 15 01 2020. [En ligne]. Available: <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1473805/corporation-port-baie-comeau-planification-transfert-federal>. [Accès le 06 04 2020].
- [10] Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, «Règles régissant l'utilisation des installations portuaires de Gros-Cacouna, de Rimouski, de Matane et de Gaspé,» Bécancour, 2020.
- [11] L. Rhéaume, «Impact sur la sécurité de la navigation commerciale,» 15 avril 2020.
- [12] IMO, «NON-MANDATORY GUIDELINES ON SECURITY ASPECTS OF THE OPERATION OF VESSELS WHICH DO NOT FALL WITHIN THE SCOPE OF SOLAS CHAPTER XI-2 AND THE ISPS CODE,» MSC.1/Circ.1283, London, 22 décembre 2008.
- [13] Transport Canada, «Sensibilisation à la sûreté des petites embarcations de plaisance,» TP 15016, Ottawa, novembre 2010.
- [14] Gouvernement du Canada, «Loi sur la sûreté du transport maritime,» L.C. 1994, ch 40., Ottawa, 18 juin 2008.