

BEAUPORT 2020

Impacts sur les citoyens Sûreté et Sécurité

Au mois de septembre 2015, l'administration portuaire du Port de Québec déposait la version finale de son projet de Construction d'un nouveau quai multifonctionnel en eau profonde. Projet intitulé « BEAUPORT 2020 ».

Ce projet, dans sa facture actuelle, vient augmenter les inquiétudes sur la vie, la santé et la sécurité des personnes (citoyens) et des biens des secteurs Limoilou et du Vieux-Québec, alors même que la présence des installations actuelles de la Baie de Beauport cause déjà problème de dissémination de poussières nocives.

Ces inquiétudes sont confirmées par les experts engagés par le Port de Québec pour procéder à différentes études environnementales et de risques technologiques.

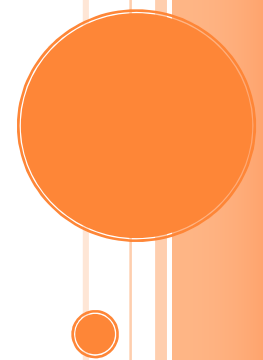
Qui plus est, selon les experts, il est recommandé lors du transbordement des matières dangereuses, pour la santé et la sécurité des usagers de la Plage de Beauport que celle-ci soit fermée. Et, à titre d'exemple, s'il survenait une EXPLOSION d'un réservoir de Méthanol, suivie d'un nuage toxique, la sécurité, la santé et voire la vie même des citoyens situés dans un rayon de 1,25 km seraient compromises.

Par mesure de précaution, ou plutôt pour naïvement conjurer le mauvais sort, les experts suggèrent « *d'appliquer un film de polymère sur les fenêtres des bâtiments situés à l'intérieur du périmètre pour éviter les bris de vitres à la suite du souffle d'une explosion* ».

Ce projet est porteur d'impacts majeurs sur la Ville, des impacts susceptibles de modifier grandement la qualité de vie des citoyens. Cela pourrait vider une grande partie de la ville de ses résidents dont certains souffriraient de symptômes de stress post-traumatique.

Jacques Larose, Expert en Sécurité et Sûreté et Me Denis L'Anglais, avocat en droit international et droit de l'immigration

09/02/2017



BEAUPORT 2020

Impacts sur les citoyens Sûreté et Sécurité

AVANT-PROPOS

À la suite de la publication par le Port de Québec en septembre 2015 et l'annonce de l'ACÉE le 4 janvier 2017 de la tenue des séances publiques portant sur l'examen de l'étude d'impact environnemental de l'Administration portuaire de Québec du projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde dans le port de Québec – Beauport 2020, nous avons préparé un mémoire portant sur les « *impacts liés à la santé, la vie et la sécurité des biens et des citoyens* » situés en périphérie des installations portuaires actuelles de la Baie de Beauport et de celles prévues dans le projet de Beauport 2020.

Le présent document a été rédigé à partir de l'examen des Études d'impacts faites par l'administration du Port de Québec, par la firme JP Lacoursière inc. (données scientifiques et/ou techniques), le TERMPOL, les lois sur la Sécurité civile du Canada et du Québec et autres documents tels que les publications dans les médias, pouvant aider à la réflexion et la prise de décision de l'ACÉE

Les avis et recommandations portés à la connaissance de l'ACÉE et/ou toute autre organisme par les auteurs de ce mémoire, sont faites pour aider l'ACÉE et autres décideurs à prendre une décision éclairée, basée sur les principes de « *précaution préventive et protection de la santé et de la vie* » et « *de préoccupation citoyenne en matière de sûreté et sécurité* ».

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	1
TABLE DES MATIÈRES	2
SOMMAIRE EXÉCUTIF	5
<u>1 INTRODUCTION</u>	6
1.1 OBJET DU PRÉSENT MÉMOIRE	7
1.2 STRUCTURE	7
1.3 SOURCES	7
1.4 QUÉBEC, VILLE DU PATRIMOINE	8
1.5 ACCEPTATION DU PROJET PAR LES ÉLUS	8
1.6 ACCEPTABILITÉ SOCIALE DU PROJET	9
1.7 EFFETS SUR LA SÉCURITÉ ET LA SANTÉ DES CITOYENS	10
1.8 DROITS DU PUBLIC	10
1.9 LE TERRORISME	10
1.10 GUIDE POUR LA SÛRETÉ MARITIME ET OBLIGATIONS DU CODE ISPS	11
1.11 OBLIGATIONS DE LA <i>LOI MARITIME DU CANADA</i>	12
1.12 IMPACTS	12
1.13 COMMENTAIRES	12
<u>2 HISTORIQUE</u>	14
2.1 BAIE DE BEAUPORT	14
2.2 QUÉBEC 84	14
2.3 400 ^{ÈME} ANNIVERSAIRE DE LA FONDATION DE QUÉBEC	15
2.3.1 LEGS DU PORT DE QUÉBEC	15
2.4 QUAIS EN EAU PROFONDE	15
2.4.1 BAIE DE BEAUPORT	16
<u>3 SITUATION ACTUELLE</u>	16
3.1 PROBLÉMATIQUE BATTURES DE BEAUPORT	16
3.1.1 RISQUES TECHNOLOGIQUES	16
3.1.2 RISQUES ACTUELS POUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ	17
3.1.3 LAC MÉGANTIC	19

3.1.4	EFFETS POUR LA SANTÉ DES CITOYENS	19
3.1.5	MESURES DE PRÉCAUTIONS	20
3.2	LOI SUR LA SÉCURITÉ CIVILE DU QUÉBEC	21
3.2.1	OBJECTIF DE LA LOI	21
3.2.2	RISQUES	21
3.2.3	COMMENTAIRES	22
3.3	STRUCTURE DES MESURES D'URGENCE DU PORT DE QUÉBEC	22
3.3.1	COMITÉS STRATÉGIQUES ET OPÉRATIONNELS	23
3.3.2	ORGANIGRAMME	23
3.3.3	COMMENTAIRES	24
3.4	LOI CANADIENNE SUR LES MESURES D'URGENCE	24
3.4.1	DÉFINITION D'UN SINISTRE	24
3.4.2	COMMENTAIRES	24
3.5	MESURES D'URGENCE À LA VILLE DE QUÉBEC	25
3.5.1	SITUATION ACTUELLE	26
3.6	SÛRETÉ PORTUAIRE	26
3.6.1	CODE ISPS	26
3.7	SITUATIONS PORTUAIRES COMPARABLES	27
3.7.1	PORT DE MONTRÉAL	28
3.7.2	PORT DE QUÉBEC	28
3.8	TRANSPORT PAR TRAIN	28
4	SITUATION FUTURE	29
4.1	PHASE I	29
4.2	PHASE II	29
4.3	RISQUES DU PROJET	30
4.3.1	FONDEMENT DE LA GESTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES	30
4.3.2	SUR LE PLAN TERRESTRE	30
4.3.3	MESURES D'ATTÉNUATION ET/OU PRÉCAUTION	31
4.3.4	PLAN DES MESURES D'URGENCE	31
4.3.5	PLAN DES MESURES D'URGENCE (<i>MISE EN ŒUVRE</i>)	31
4.3.6	COMMENTAIRES	31
4.4	SÛRETÉ PORTUAIRE	32
4.4.1	COMMENTAIRES	32
5	COMMENTAIRES	34

5.1 RECOMMANDATIONS – MISE EN ŒUVRE DU PROJET BEAUPORT 2020	34
5.1.1 AUTRES RECOMMANDATIONS	35
5.1.2 RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES	36
5.2 RECOMMANDATIONS APRÈS ÉTUDE DE LA LITTÉRATURE PORTUAIRE	37
5.2.1 RECOMMANDATIONS	37
6 CONCLUSION	38
<hr/>	
PHOTO DE LA BAIE DE BEAUPORT	41
LISTE DES PRODUITS DE VRAC LIQUIDE TRANSITANT OU POUVANT TRANSITER AU PORT DE QUÉBEC ET LEURS CARACTÉRISTIQUES	42
LES PALIERS ET FONCTIONNEMENT DES RESSOURCES GOUVERNEMENTALES	43
OBLIGATIONS DES ADMINISTRATEURS MUNICIPAUX	44
LES ÉLUS MUNICIPAUX ONT L’OBLIGATION ET LE DEVOIR DE :	44
PRINCIPALES RESPONSABILITÉS DU COORDONNATEUR/MANDATAIRE	45
<u>LISTE DES PINCIPAUX DOCUMENTS CONSULTÉS</u>	46
LISTE DES PRINCIPALES PUBLICATIONS PAR ORDRE DE DATE	48
LISTE DES PRINCIPALES PUBLICATIONS PAR ORDRE DE TITRE	51

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le projet Beauport 2020 consiste en l'agrandissement en deux phases, des installations portuaires du côté de Beauport. La 1^{er} phase vise la construction d'un nouveau quai désigné « Quai 54 », prolongeant de 610 mètres la ligne actuelle des quais en vue du transbordement de vrac sec, solide et liquide. L'arrière du quai serait remblayé pour offrir 18,5 hectares de superficie supplémentaire, ceinturée d'une digue de retenue et la construction d'un brise-lames afin de protéger la plage de Beauport.

La 2^{ème} phase consistera en la construction sur ducs-d'Albe, d'un autre quai à accostage double, à l'embouchure de la rivière St-Charles afin d'effectuer le transbordement de vrac liquide par des navires à fort tonnage. Cette 2^{ème} phase n'a pas encore fait l'objet d'une étude d'impacts.

Le présent document, déposé dans le cadre de la consultation publique sur la 1^{ère} phase du projet relève les carences des analyses et études mises à disposition du public, notamment au chapitre de l'acceptabilité sociale du projet par les riverains, de même qu'au chapitre de la santé et de la sécurité des personnes et des biens en cas de conflagration des vrac actuels tels l'essence, le méthanol, le diesel ou le carburéacteur, sans être en mesure d'identifier au préalable tous les vrac qui seront appelés à transiter dans le port de Québec soit par bateaux, soit par trains, au fur et à mesure de l'exploitation de ces nouvelles installations.

D'autre part, ce document démontre la faiblesse, si non l'absence de coordination des plans et mesures de précaution, prévention, intervention et d'atténuation en matière de santé et sécurité publique entre les autorités de l'Administration portuaire, de la ville de Québec, du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral en cas d'attentat terroriste par une personne seule ou par un groupe armé organisé.

Enfin, le document propose de rejeter ce projet dans sa facture actuelle, en raison de la faiblesse des analyses d'impacts et en raison du risque tout à fait plausible, qu'au terme de la réalisation du projet dans son ensemble, la ville de Québec perde son classement au Patrimoine mondial pour avoir augmenté sensiblement le niveau de risque à la santé et de sécurité de ses riverains et ceux du patrimoine bâti, en plus d'avoir modifié les paysages et les percées visuelles exceptionnelles donnant sur le fleuve depuis l'arrondissement historique et à l'inverse, depuis le fleuve sur l'arrondissement historique.

1 INTRODUCTION

Depuis sa création, le Port de Québec a subi des transformations importantes tant au plan de ses installations qu'au plan de sa mission et objectifs de développement. Au cours des années soixante (60), ce fut l'agrandissement de la Baie de Beauport avec la construction de nouvelles installations et la création de la Plage de Beauport.

Depuis le début des activités au Terminal pétrolier de la Baie de Beauport, des matières dangereuses à haut risque pour la santé et la sécurité des travailleurs actuels et des citoyens des secteurs de Limoilou et du Vieux-Port (Vieux-Québec y ont été transportées et entreposées.

Aujourd'hui, l'Administration portuaire de Québec veut augmenter sa capacité d'entreposage et de transbordement de vrac sec, solide et liquide en prolongeant dans une 1^{er} phase de 610 mètres les quais actuels et par la construction dans une 2^{ième} phase, d'un quai sur duc-d'Albe appelé à recevoir des navires à fort



tonnage pour assurer davantage de transbordement de vrac liquide.

Comme il est mentionné dans son document « *information relative au projet* », du promoteur le Port de Québec, ce projet nécessitera :

- La création de terrains disponibles en arrière-quai (17,5 ha) ;
- L'ajout de 2 postes à quai au secteur de Beauport ;
- La connexion des voies ferroviaires du côté sud du boulevard Henri-Bourassa et aménagement afférent ;
- Et autres travaux connexes.¹

Curieusement, la documentation de ce projet d'agrandissement (17,5 hectares ou 33 terrains de football) omet de dire pour quelles entreprises et pour quels produits le nouveau terminal sera nécessaire. Bizarre. Quelle entreprise, petite ou multinationale, omet de produire un tel outil de développement. **Aucune.**

¹ Administration portuaire de Québec, *Projet d'agrandissement du Port de Québec, Beauport 2020, Construction d'un nouveau quai Multifonctionnel en eau profonde, Information relative au projet, Page 4, (68 pages)*

1.1 Objet du présent mémoire

Le présent mémoire a pour objet de démontrer que le projet Beauport 2020 augmente le niveau de risques d'accidents et d'incidents et apporte un éclairage sur la situation de danger que représente les installations actuelles de la Baie de Beauport, notamment lors du transbordement et l'entreposage des matières dangereuses telles que : « *l'essence, le diésel, le carburéacteur (Jet fuel), le méthanol et l'éthanol* » sur la sécurité, la santé et la vie, voire la mort, sur les résidents des secteurs limitrophes tels que Limoilou et Vieux-Port (Vieux-Québec).

1.2 Structure

Ce document se veut une analyse de la situation actuelle et à venir en considérant plus particulièrement les éléments de sûretéⁱ et de sécuritéⁱⁱ.

Le mémoire comporte six sections :

1. Introduction
2. Historique du transport maritime à Québec ;
3. La situation actuelle à la Baie de Beauport et les dangers que représentent l'entreposage et le transbordement des matières dangereuses entreposées à la Baie de Beauport ;
4. La situation future prévue par le Promoteur à la Baie de Beauport et son impact sur l'environnement sécuritaire des citoyens ;
5. Commentaires et Recommandations qui portent sur l'hypothèse où le Port de Québec serait autorisé à aller de l'avant avec son projet ;
6. La conclusion, laquelle porte sur les risques et inconvénients tant pour la Ville que pour les citoyens.

1.3 Sources

Les recommandations qui figurent dans le présent mémoire sont principalement tirées des études d'impacts menées par le Consultant JP Lacoursière Inc. et du rapport TERMPOL, « *Processus d'examen visant le Projet d'agrandissement des installations du port de Québec* », première édition, Transport Canada, TP 15334F (11/2016).

Parmi les autres sources, citons :

1. Le Guide des mesures d'urgence 2016, Transport Canada ;
2. La Loi sur le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada, L.C. 2005, ch. 10 ;

3. Sécurité publique Canada, Sécurité et risque pour la santé, Préparations aux urgences, <https://www.canada.ca/fr/sante-publique/services/preparation-aux-urgences.html> ;
4. Loi sur la Sécurité civile du Québec, S-2.3 ;
5. Projet « K » de la Ville de Québec et Sécurité civile Ville de Québec ;
6. Loi maritime du Canada ;
7. Loi sur la sûreté du transport maritime (L.C. (Lois du Canada) 1994, ch. 40 ;
8. Guide pour la sûreté maritime et le Code ISPS (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires), OMI, (Organisation maritime internationale) ;
9. Autres publications listées à la fin du présent document.

1.4 Québec, Ville du patrimoine

C'est en 1985, que l'Unesco classait la Ville de Québec comme « *Ville du patrimoine mondial* » qui reconnaît par-là sa valeur universelle exceptionnelle.

Berceau de la civilisation française en Amérique, sous le Régime français et sous le Régime anglais, elle regroupe des trésors culturels, naturels, paysages et percées visuelles exceptionnels qui méritent d'être protégés.

Nous craignons, si le projet de Beauport 2020 allait de l'avant, que cela pourrait compromettre à terme, le statut de Québec comme « *Ville du patrimoine mondial* » à l'instar de celui, perdu, de la ville de Dresde qui, avec la construction sur l'Elbe en 2013, du pont de Waldschlösschen, surnommé le « *pont de la discorde* » lui a fait perdre son statut de ville du patrimoine mondial^{2 3}, notamment pour atteinte aux percées visuelles sur la ville.

1.5 Acceptation du projet par les élus

Au grand dam de la population et de nombreux organismes, le projet de Beauport 2020 a reçu l'appui de nos politiciens de différents paliers gouvernementaux et de la communauté d'affaires de Québec⁴, avant-même la tenue des consultations publiques de l'ACÉE.

Nous sommes convaincus que l'appui inconditionnel des autorités politiques et d'affaires envers ce projet et les multiples présentations du projet Beauport 2020 par

² Dresde inaugure le pont de la discorde. *Le Temps*. Berlin, 23 août 2013. En ligne : <https://www.letemps.ch/culture/2013/08/26/dresde-inaugure-pont-discorde>

³ WHC. SOC. Vallée de l'Elbe à Dresde (Allemagne) (C1156). En ligne : <http://whc.unesco.org/fr/soc/1196/&mode=doc>

⁴ Le Soleil. Opinions. Point de vue. 8 février 2017. En ligne : http://www.lapresse.ca/le-soleil/opinions/points-de-vue/201702/08/01-5067548-beauport-2020-construire-ensemble-un-port-durable.php?utm_categorieinterne=trafficdrivers&utm_contenuinterne=cyberpresse_B20_en-manchette-soleil-opinion_3710_section_POS1

l'Administration portuaire de Québec et son président M Girard ne visent qu'à influencer l'opinion publique et celui des commissaires de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE) appelés à se prononcer sur le bien-fondé de ce projet.

Dans son message à la population sur le bilan de 2011, le PDG du Port de Québec, M. Girard pour calmer la grogne citoyenne croissante autour des problèmes de poussière rouge de nickel, affirmait : « *Le Port de Québec n'est pas seulement un lieu de transbordement de marchandises, c'est également un espace privilégié pour la population afin que celle-ci puisse conserver un accès exceptionnel aux rives du Saint-Laurent. C'est un principe auquel j'adhère et qui revêt pour moi une importance capitale* ». ⁵

Dans le même message, M Girard annonçait la formation d'un « *comité de relations avec la communauté* » et ajoutait : « *Ce comité aura pour rôle de contribuer à bonifier les projets de l'APQ en tenant compte des préoccupations de la population* » ⁶.

1.6 Acceptabilité Sociale du Projet

À entendre nos politiciens, à tous les niveaux, « ***aucun projet ne sera accepté sans l'acceptabilité sociale*** ».

C'est plus de quarante-cinq (45) articles qui ont été écrits et publiés dans différents médias et autres formes pour dénoncer le Projet Beauport 2020 et /ou s'inquiéter de sa mission. Les Québécois sont inquiets à l'idée de voir la Baie de Beauport transformée en PORT PÉTROLIER où transiterait possiblement du pétrole des sables bitumineux de l'Alberta dans l'hypothèse de la réalisation du projet de 4600 km d'Énergie Est de Trans Canada pour alimenter les raffineries de l'est du Canada.

Sous réserve de la vérification de l'authenticité du document, le projet de Kildair Services ULC prévoit de 7 réservoirs pour une capacité d'entreposage de 600k litres de pétrole à raison de 150 navires/an ou 3/semaines.

Devant le discours critique de notre milieu (biologistes, sociologues, géographes, historiens, architectes, urbanistes, professeurs, juristes, ingénieurs, journalistes, éditorialistes, etc.) questionnent la pertinence de l'agrandissement du Port de Québec à même le Fleuve.

Ils sont inquiets pour leur sécurité et leur santé en imaginant les effets que pourraient avoir sur eux le transbordement et l'entreposage de matières dangereuses hautement volatiles comme l'essence et le méthanol.

⁵ Message du PDG du Port de Québec, Bref survol de 2011, Page 2

⁶ Les caractères gras sont de nous.

1.7 Effets sur la sécurité et la santé des citoyens

L'étude du processus d'examen TERMPOL de Transport Canada et l'examen des Études d'impact du Port de Québec indiquent que des matières dangereuses telles que le méthanol et l'essence sont jugées volatiles et que lors d'un sinistre, telle une explosion, elles dégageraient un nuage toxique de 1,25 km recouvrant une partie importante des quartiers riverains du port.

Qui plus est, lors d'un accident ou incident pendant un transbordement de ces matières dangereuses, en plus des citoyens des secteurs limitrophes, avec le projet Beauport 2020 cette menace toucherait les usagers de la Plage de la Baie de Beauport où certains jours, elle est fréquentée par de nombreux amateurs de volley-ball, planche à voile et baignade qui profitent des activités préférées de la famille (enfants et parents) telles que les jeux d'eau géants et autres modules. Comme mesure de précautions, les experts recommandent de fermer la plage durant un transbordement.

1.8 Droits du public

Contrairement à la *Loi sur la sécurité civile du Québec*⁷, qui prévoit explicitement le droit du public à recevoir en permanence des renseignements précis sur les risques et des conseils sur les mesures de protection à prendre face à des risques de sinistres majeurs ou mineurs présents dans notre environnement, l'administration portuaire de Québec et la Ville ne les communiquent pas.

1.9 Le terrorisme

Dans le contexte mondial d'aujourd'hui, la probabilité d'une telle explosion ne serait pas seulement de type accidentel, mais pourrait être l'œuvre d'une personne seule ou d'un groupe de terroristes.

Notre Ville est connue à travers le monde et représente pour les loups solitaires et les terroristes organisés un symbole et une opportunité leur permettant, par un coup d'éclat, d'obtenir toute la visibilité et la reconnaissance qu'ils recherchent dans la réalisation de leurs objectifs personnels ou collectifs.

⁷ *Loi sur la sécurité civile (L.R.Q., c. S-2.3*

1.10 Guide pour la sûreté maritime et obligations du Code ISPS⁸

1.10.1.1 Historique

À la suite des tragiques événements qui ont frappé les États-Unis d'Amérique le 11 septembre 2001, une Conférence diplomatique sur la sûreté maritime s'est tenue au Siège de l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres, du 8 au 13 décembre 2002. Cette conférence a adopté un certain nombre d'amendements à la *Convention internationale pour la sûreté des navires et des installations portuaires* (Code ISPS).

Le Code ISPS est l'aboutissement des travaux intensifs menés pendant un peu plus d'un an par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI et son groupe de travail sur la sûreté maritime après l'adoption par l'Assemblée, le 12 décembre 2002 à sa vingt-deuxième session, de la résolution A-924(22) sur l'examen des mesures et procédures visant à prévenir **les actes de terrorisme** qui compromettent la sûreté des passagers et des équipages et la sécurité des navires. Le Code ISPS a été adopté par la Conférence des Gouvernements contractants, dont fait partie le Canada, en vertu de la *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer*, tenue à Londres du 9 au 13 décembre 2002, amendements au chapitres V et XI de la Convention SOLAS en vertu desquels le Code est **devenu obligatoire** le 1^{er} juillet 2004.

En 2009, alors que les travaux de l'OMI ont porté sur d'autres questions **urgentes** liées à la sûreté (**notamment les actes de piraterie et les vols à main armée**) et la mise en place de système d'identification et de suivi des navires à grande distance, la nécessité de renforcer l'application du Code ISPS et de consolider les liens avec d'autres initiatives de l'OMI est devenue de plus en plus évidente. Dans cet esprit, l'OMI a procédé à l'inventaire des documents de formation et des recommandations diffusées au cours des six années précédentes.

Ce travail a conduit à la rédaction du *Guide pour la sûreté maritime* en vue de constituer un moyen pratique de fournir aux gouvernements et aux spécialistes du secteur responsables de l'application du Code ISPS un document de synthèse actualisé, avec des références appropriées à d'autres initiatives de l'OMI en cours.

1.10.1.2 Application du Code ISPS au Canada

Comme le permet le Code ISPS, le gouvernement du Canada a confié à Transport Canada la responsabilité d'implanter le Code ISPS et a créé le *Règlement sur la sûreté du transport*

⁸ *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires et Amendements à la Convention de SOLAS adoptés le 12 décembre 2002 et autres Amendements devenus obligatoires le 1er juillet 2004. Et, Tiré du Guide pour la sûreté Maritime et le Code ISPS, Édition de 2012.*

*maritime*⁹. Certains termes ont été remplacés tel que SÛRETÉ et remplacé par MARSEC. Le règlement est implanté à travers le Canada et s'applique à tous les Ports et tous les navires en eaux canadiennes, qu'ils battent pavillon étranger ou canadien, effectuant du transport maritime intérieur et international.

Il est important de souligner que ce Règlement satisfait à toutes les **obligations** du Code ISPS, à celles de l'OMI et à celles de la Convention de SOLAS, notamment en tout ce qui concerne **la protection de la vie et des biens à bord des navires et sur les installations portuaires, les mesures pour prévenir les actes terroristes, la piraterie et la criminalité.**

1.11 Obligations de la *Loi maritime du Canada*

La *Loi maritime du Canada*, édicte des obligations qui rejoignent nos préoccupations et qui OBLIGE une corporation comme le Port de Québec à tenir compte de la collectivité et de la protection de celle-ci avant d'imposer à cette collectivité un projet qui mette en danger non seulement leur sécurité, mais aussi, la santé et la vie, notamment à l'article 4, qui précise ses objectifs :

1. Fournir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement
2. Prendre en compte les priorités et les besoins locaux ;
3. Prendre en compte l'apport des utilisateurs et de la collectivité où le port ou havre est situé.

1.12 Impacts

Ce projet est porteur d'impacts majeurs sur la Ville. Contrairement à ce qui est véhiculé dans la documentation fournie par le Port de Québec et par les auteurs de différents mémoires, il semble que les impacts économiques souhaités ou pressentis ne soient pas à ce point significatifs pour compenser les coûts sociaux et matériels engendrés par la survenance d'un sinistre d'importance au Port de Québec qui affecterait grandement la qualité de vie des citoyens en plus de porter sérieusement atteinte à l'intégrité physique et psychologique d'une partie de la ville nommément, les secteurs de Limoilou et du Vieux-Port (Vieux-Québec), là où ses résidents seraient davantage touchés par les symptômes de stress post-traumatique.

1.13 Commentaires

Nous croyons que le projet Beauport 2020 ne peut pas se réaliser sans une analyse de risques au niveau sûreté et sécurité en conformité avec les règles de l'Organisation maritime internationale (OMI), le Code ISPS, le *Règlement sur la sûreté sur le transport*

⁹ DORS (Décrets, ordonnances et règlements statutaires) 2004-144, *Loi sur la sûreté du Transport Maritime (fra/lois/M-0,8)*

maritime au Canada tout en considérant les éléments entreposés actuellement dans la Baie de Beauport et en prenant en compte les probabilités de risques aux installations projetés dans le Projet Beauport 2020.

2 HISTORIQUE

Dès la fondation de la Ville de Québec par Champlain et jusqu'à nos jours, les rives du fleuve St-Laurent sont utilisées pour l'accostage des navires et le transbordement de marchandises.

Québec était, jusqu'au début des années soixante (1960), une Ville portuaire et industrielle. Des réservoirs de liquide gazier étaient installés le long du St-Laurent entre le pont de Québec et l'estuaire de la rivière St-Charles.

Il faut également garder en mémoire qu'à l'époque du Régime français et par la suite sous le Régime anglais, on retrouvait au Bassin Louise et à l'embouchure de la rivière St-Charles, le plus gros chantier maritime du Canada. Le document « **D'hier à aujourd'hui** » publié par l'administration portuaire démontre bien l'évolution du Port de Québec durant cette période.¹⁰

Avec la construction du boulevard Champlain et ayant **demeuré à l'écoute des citoyens** de Sillery et Sainte-Foy, tous les réservoirs installés le long du fleuve et du chemin de l'Anse au Foulon dans l'enceinte de ces municipalités ont été démontés.

2.1 Baie de Beauport

1960 fut l'année de l'aménagement des « installations portuaires » dans la Baie de Beauport pour y accueillir des réservoirs de pétrole et autres types de matières dangereuses telles que le méthanol, l'éthanol, le carburacteur (*Jet fuel*) et l'essence.

Cette imposante bande de terre s'avancant dans la Baie de Beauport et le long du fleuve a été érigée en partie « *artificiellement* » avec du remblai. C'est une zone industrielle considérée par l'APQ¹¹ comme le plus gros moteur économique du Port de Québec.

En 2000, dans le cadre du développement du produit écotouristique de la région de Québec, l'ex-Ville de Beauport, lors des consultations publiques précisait : « *contrairement au projet de l'APQ, le projet de développement récréotouristique des Battures de Beauport est un projet pour lequel il n'y a pas de site alternatif équivalent dans la région* ».

2.2 Québec 84

Pour souligner le 450^{ième} anniversaire de l'arrivée de Jacques-Cartier au Québec, les organisateurs ont créé une activité PHARE « Québec 84 » qui fut l'occasion pour le Port de Québec de profiter d'un investissement de plusieurs millions de dollars du gouvernement

¹⁰ Réf : P-28 - D'hier à aujourd'hui, Administration portuaire, Historique – Port de Québec, 15/01/2017, 8 pages

¹¹ APQ, Administration Portuaire de Québec

fédéral pour bâtir de nouveaux quais dans le pourtour du Bassin Louise et rénover ceux situés entre la Pointe à Carcy et la Traverse.

Ce fut également une bonne opportunité pour aménager « *le Terminal de croisières, des hangars, kiosques, mobilier urbain et autres installations sans oublier la promenade du Bassin Louise* ».

L'une des principales raisons qui ont amené les gouvernements et la direction du Port de Québec de l'époque à réaménager le Bassin Louise et les quais de la Pointe-à-Carcy était **de redonner aux citoyens l'accès au fleuve et au Bassin.**

2.3 400^{ième} Anniversaire de la fondation de Québec

Le 400^{ième} anniversaire de la fondation de Québec a donné au Port de Québec l'occasion de profiter d'un investissement de vingt-quatre (24) millions \$CAD de la part du gouvernement fédéral pour construire l'Édifice du 400^{ième}, réaménager le contour du Bassin Louise, aménager l'Espace 400^{ième} et la façade du Marché du Vieux-Port de Québec. Finalement, installer du mobilier urbain de qualité.

2.3.1 Legs du Port de Québec

Pour cette occasion, le Port de Québec aménagea des sites riverains tels que : le Bassin Brown, la Pointe-à-Carcy et la Plage de Baie de Beauport. Comme il est mentionné dans son document historique « **D'hier à aujourd'hui** », page 7, réf : P-28, avec ce legs, le Port de Québec dit consacrer 20% de son territoire à la vocation **récréotouristique**. L'APQ oublie d'inclure dans ce legs, l'Espace 400^{ième} et l'Édifice 400^{ième} lequel édifice abritait auparavant le Musée Maritime de Québec. Pour l'administration du Port de Québec :

**Il s'agit d'un legs d'importance et d'un accès direct au Fleuve pour
l'ensemble de la population**

Il faudrait donc ici spécifier que le legs dont fait mention l'administration portuaire est un legs **financé par le Gouvernement fédéral pour les citoyens.**

2.4 Quais en eau profonde

Quand en 1927, il fut décidé de procéder à la construction de nouveaux quais en eau profonde à l'Anse-au-Foulon, c'était pour permettre l'accostage de plus gros navires transatlantiques ne pouvant accoster au Bassin Louise.

2.4.1 Baie de Beauport

Contrairement au projet de 1927, les modifications apportées aux infrastructures portuaires ont nécessité des modifications à notre environnement et à notre sécurité.

La construction des cinq quais en eau profonde dans la Baie de Beauport en 1960 a exigé le dragage du fleuve et le remblayage des berges avec toutes les conséquences écologiques et les impacts sur la faune et la flore que cela a causé, sans oublier « *la perte d'accès à la plage naturelle de la Baie.* »



3 SITUATION ACTUELLE

3.1 Problématique Battures de Beauport

Comme cela est indiqué au paragraphe 2.4.1, en 1960, l'administration portuaire de Québec décidait de s'agrandir en procédant à la construction de cinq quais en eau profonde (15 mètres) sur les battures de Beauport, d'où la création de la plage de Beauport qui donne aux citoyens un accès direct au Fleuve.

On retrouve donc sur les battures de Beauport des installations portuaires de : IMMT-Québec Inc, Arrimage du Saint Laurent, Compagnie d'arrimage de Québec Ltée et Fugère et fils Inc. lesquels entreposent et transbordent des matières contaminées causant de la poussière dans les secteurs de Limoilou et du Vieux-Port, Vieux Québec ainsi que des matières dangereuses comme le méthanol¹² représentant un risque élevé pour la santé et la sécurité des citoyens de ces mêmes secteurs.



Aux abords du Port se trouvent : « *le Domaine des Maizerets, le dépôt de neige, la station de traitement des eaux usées, le futur emplacement usine de bio méthanisation et le Parc de la Baie de Beauport* ». (Voir annexe 5.1).

3.1.1 Risques technologiques

Dans son Étude des risques technologiques, au paragraphe 4.3.4, page 21, le consultant JP Lacoursière Inc écrit en parlant des installations actuelles à la Baie de Beauport : « *Les*

¹² *Etude de Risques Technologiques, Projet d'Aménagement d'un Quai Multifonctionnel au Port de Québec, JP Lacoursière Inc, Paragraphe 4.3.4, Page 32.*

*accidents qui pourraient survenir à ce type d'installations ont été décrits dans la littérature et comportent le potentiel de débordement avec formation de **nuage de vapeurs explosives**, d'explosions, d'incendie de flaque de produits inflammables et de **nuage toxique**.*

Qui plus est, toujours dans l'Étude de risques technologiques¹³ à la page 34, les experts disent que lors d'une fuite d'essence « *Le Parc de la Baie de Beauport **serait dans la zone des dangers significatifs**.*

Les spécialistes de l'Étude d'impact, tome 3, considèrent que les différents éléments et risques contenus dans leurs rapports s'appliquent aux **installations actuelles** de la Baie de Beauport, ils affirment que « *la gravité d'un accident ou d'une défaillance est une évaluation des conséquences de la concrétisation d'un scénario d'accident* »¹⁴.

3.1.2 Risques actuels pour la santé et la sécurité

Dans un article du journal Le Soleil publié le 24 mai 2012, la journaliste Annie Morin faisait état des craintes et inquiétudes des citoyens quant aux risques d'incendie et de contamination liés à l'ajout de sept méga réservoirs de produits pétroliers dans le port de Québec.

3.1.2.1 Liste des produits

Dans l'Étude d'impact, tome 3, page 8, tableau 12.4 « *liste des produits de vrac liquide transitant actuellement ou pouvant transiter au Port de Québec et leurs caractéristiques* », est inscrit la liste des produits transitant ou pouvant transiter au Port de Québec ainsi que leurs caractéristiques.

Cela démontre la limite et la **toxicité** des différents produits entreposés actuellement dans le Terminal de la Baie de Beauport à savoir :

- *De l'essence*
- *Du diésel*
- *Du carburacteur (jet fuel) / kérosène*
- *Du méthanol*
- *Et, de l'éthanol*

Selon les auteurs des Études d'impact et de risques technologiques, la concentration maximale d'une substance dangereuse dans l'air, à laquelle on imagine aisément que

¹³ *Même que 3*

¹⁴ *Étude d'impact, Tome 3, JP Lacoursière inc, Page 5*

presque tous les individus seraient exposés à des degrés divers allant d'un niveau faible à très élevé, varie d'une substance à l'autre.

À titre d'exemple, nous avons retenu l'étude des niveaux de toxicité de deux liquides soit : l'essence et le méthanol.

3.1.2.2 Essence ERPG¹⁵

- **Niveau 1** : d'une heure **sans qu'ils subissent d'effets sur la santé**, autres que des effets mineurs et transitoires ou sans que ces individus perçoivent une odeur clairement définie¹⁶

Niveau 2 : d'une heure **sans qu'ils subissent ou développent des effets irréversibles ou sérieux sur la santé** ou des symptômes qui pourraient réduire la facilité d'une personne à prendre des actions pour se protéger

- **Niveau 3** : d'une heure **sans qu'ils subissent ou développent des effets sur leur santé susceptibles de menacer leur vie.**

3.1.2.3 Méthanol

La concentration d'une substance dangereuse dans l'air à partir de laquelle des personnes exposées, incluant les personnes sensibles :

- **Niveau 1** – **pourraient être considérablement incommodées, irritées, ou subir certains effets asymptomatiques non sensoriels**
- **Niveau 2** – **pourraient développer des effets sérieux de longue durée ou irréversibles sur la santé**
- **Niveau 3** – **pourraient provoquer des effets menaçant la vie ou entraînant la mort.**¹⁷

Présentement, les réservoirs gérés par IMMT-Québec Inc. servent à l'entreposage de **méthanol, d'essence**, de diesel et de carburant pour les avions (jet fuel). Installations érigées en 2007 et 2008 **sans l'autorisation du gouvernement provincial.** (Voir annexe 5.2)

Dans l'étude d'impact dont il est fait mention dans le journal Le Devoir (libre de penser)^{18, 19, 20} du 11 janvier 2017 des ingénieurs affirment :

¹⁵ Tableau de la liste des produits, Étude d'impact, Tome 3, Tableau 12.4, Page 12-8

¹⁶ ERPG1, Étude d'impact, Tome 3, JP Lacoursière Inc, Tableau 12.4, page 8

¹⁷ Même que 5

¹⁸ Le Devoir, Libre de penser, Le « moment Régis » a assez duré, 12 janvier 2017, Jean Lacoursière, Québec, le 11 janvier 2017, Ville de Québec

¹⁹ Étude d'impact, Tome 3, JP Lacoursière Inc, Pages 22 et 39

²⁰ Étude des Risques Technologiques, JP Lacoursière, Paragraphe 4.8.1, Page 47

Que l'essence et le méthanol sont des matières volatiles très dangereuses, que leur transbordement implique des risques d'explosions et de formation d'un nuage toxique dans rayon de 1,2 km²¹.

3.1.3 Lac Mégantic

Nous avons tous présent à la mémoire la tragédie de Lac Mégantic de juillet 2013 et les impacts matériels, physiques et psychologiques qu'ont causé le déraillement du *train fou* et l'incendie qui en a suivi.

Nous savons que le pétrole et autres matières dangereuses destinés à la Baie de Beauport seront transportés par train et que suite aux événements de Lac Mégantic, il existe au niveau des municipalités un registre où est colligé la nature de ce qui transite par train sur leur territoire. Nous supposons que ce qui est, et sera entreposé au Terminal de la Baie de Beauport, arrivant par train est également inscrit dans ce registre²². Toutefois, nous ignorons s'il y a des mesures pour colliger les informations de ce qui se transporte par navire.

Pour des raisons inconnues, les informations sur la nature des matières dangereuses qui transitent au Terminal pétrolier de la Baie de Beauport ne sont pas publiées, ce qui est contraire à la *Loi québécoise sur la Sécurité civile*. Toutefois, nous devons nous poser la question suivante :

Est-ce plus important de garder la population dans l'ignorance, face à une menace potentielle ou de l'informer des mesures à prendre en cas de sinistre pour se protéger ?

3.1.4 Effets pour la santé des citoyens

Concrètement, en se référant à la figure 12.2, page 4 de l'Étude d'impact, Tome 3, en appliquant le rayon de 1,2 km aux installations de méthanol de IMMT-Québec Inc. et en considérant le facteur vent, cela amène les citoyens à croire que lors d'un accident ou d'une fuite, les usagers de la Plage de la Baie de Beauport, une partie du secteur Limoilou et



²¹ Étude d'impact, Tome 3, Paragraphe 12.3.3, Figure 12.2, page 12.8

²² Note, nous n'avons pu vérifier si ce registre est utilisé

du secteur du Vieux-Québec, notamment le Vieux-Port seraient couverts par ledit nuage toxique, **ce qui représente un danger pour la SANTÉ, LA VIE ET LA SÉCURITÉ des CITOYENS.**

3.1.5 Mesures de précautions

Dans l'éventualité d'un déversement, un bris, un feu ou une explosion, ou tout autre accident, les spécialistes font des recommandations sur les mesures à prendre et qui touchent le Parc de la Baie de Beauport « *la plage* », les zones de transbordements, les installations portuaires, la cour de triage du CN et l'autoroute 440²³.

Nous considérons, que s'il y avait une fuite ou explosion aux installations actuelles de la compagnie IMMT-Québec Inc. et considérant la présence de vents défavorables, que les mesures de précautions mentionnées ci-dessous s'appliqueraient aux secteurs Limoilou et le Vieux-Québec, plus particulièrement le secteur du Vieux-Port.

3.1.5.1 Parc de la Baie de Beauport

Par mesure de précaution, les experts²⁴ suggèrent « *qu'il est primordial d'effectuer le déchargement des navires lorsqu'il n'y a pas personne au Parc de la Baie de Beauport* ».

3.1.5.2 Bâtiments

Pour protéger les bâtiments se trouvant dans le rayon touché par un accident sur les installations de la Baie de Beauport, les auteurs de l'Étude d'impact, tome 3, page 12, proposent la mesure de prévention et d'atténuation suivante :

« Renforcer à l'aide d'un film de polymère les fenêtres des bâtiments situés à l'intérieur du périmètre pour éviter les bris de vitres à la suite du souffle de l'explosion ».

Ce dernier énoncé vient démontrer toute l'importance et la gravité d'une explosion dans la Baie de Beauport et de l'impact, non seulement sur le site, mais également sur les voies de circulation et bâtiments en périphérie tel que ceux des secteurs de Limoilou et du Vieux-Port.



²³ Étude d'impact, Tome 3, Paragraphe 12.3.3, Page 12.9

²⁴ Étude de Risques Technologiques pour le Projet d'Aménagement d'un quai multifonctionnel au Port de Québec, JP Lacoursière Inc, Page 34.

3.2 Loi sur la sécurité civile du Québec

Le Québec possède sa propre *Loi sur les mesures d'urgence*²⁵ qui oblige les municipalités du Québec à avoir leur propre plan sur les mesures d'urgence afin de prévoir, le cas échéant, les menaces potentielles et les plans de contingence capables de faire face à ces menaces déjà répertoriées et aussi être en mesure d'élaborer un plan de contingence pour faire face à une menace soudaine et non répertoriée. (Voir annexe 5.3) le Schéma de sécurité civile du Québec.



3.2.1 Objectif de la Loi

Cette loi a pour objet la protection des personnes et des biens contre les sinistres. Cette protection est assurée par des mesures de prévention, de préparation d'interventions lors d'un sinistre réel ou imminent ainsi que par des mesures de rétablissements de la situation après l'événement²⁶.

3.2.2 Risques

Le Chapitre III de la présente loi traite des personnes dont les activités ou les biens **sont générateurs de risque et de sinistre majeur**. Ces personnes sont tenues de déclarer à la municipalité locale :

« L'activité ou le bien générateur de risque. Elle doit exposer la nature et l'emplacement de la source du risque, ainsi que les conséquences prévisibles d'un sinistre majeur, notamment le territoire qui pourrait en être affecté. Elle doit également faire état des mesures prises par le déclarant et des autres moyens dont il dispose pour réduire la probabilité ou les conséquences d'un sinistre majeur »²⁷.

Les activités et les biens générateurs de risque de sinistre majeur, au sens de la présente loi, sont définis par règlement prévoyant les conditions suivant lesquelles les renseignements exigés doivent être fournis.

²⁵ *Loi sur la Sécurité civile du Québec, L.R.Q., c S-2-3.*

²⁶ *Loi sur la Sécurité civile du Québec, Chapitre S-2.3, Article 1. 2001, c 76 a 1.*

²⁷ *Loi sur la Sécurité civile du Québec, Chapitre III, Art. 8*

3.2.2.1 Communication des risques et mesures à prendre

La *Loi sur la Sécurité civile du Québec*, donne aux élus des **obligations** et **des devoirs** notamment sur le plan des communications.

En effet, les élus doivent s'assurer que sont respectés les droits du public de recevoir en permanence des renseignements précis sur les risques, sur le comportement et sur les mesures de sécurité à adopter en cas de sinistre naturel, d'accidents liés aux substances dangereuses ou technologiques qui le menaceraient²⁸. (*Voir annexe 5.4*)

En cas d'évacuation, ces mêmes citoyens doivent connaître à l'avance les options qui s'offrent à eux et recevoir via les technologies existantes et autres moyens, les instructions à cet effet.

3.2.3 Commentaires

Actuellement, les citoyens des secteurs de Limoilou et du Vieux-Port (Vieux-Québec) ne connaissent rien de l'existence d'un plan des mesures d'urgence se rapportant aux installations de la Baie de Beauport et encore moins, l'existence d'un plan d'évacuation et de mesures à prendre pour faire face aux sinistres mentionnés au paragraphe 3.1.2.2 et 3.1.2.3.

3.3 Structure des mesures d'urgence du Port de Québec

Que ce soit pour un accident ou une défaillance ou toutes autres menaces ou accident, l'Étude d'impact de l'APQ²⁹ indique qu'actuellement le Port de Québec dispose d'un plan de mesures d'urgence (PMU)³⁰ qui tient compte des responsabilités qui ont été déléguées à l'APQ par le ministre fédéral des Transports (*Loi maritime du Canada*) et le ministère fédéral de l'Environnement (*Règlement sur les urgences environnementales*)³¹ applicable à l'ensemble des installations portuaires de la Baie de Beauport, dans le but d'être en mesure de faire face aux différents risques énumérés au tableau 12.5, de la page 11, du Tome 3. Plan qui tient compte également des facteurs de risques mentionnés à la page quatre aussi du Tome 3.

²⁸ *Loi sur la Sécurité civile du Québec, Chapitre IV, Section III, Art. 55*

²⁹ *Administration Portuaire de Québec*

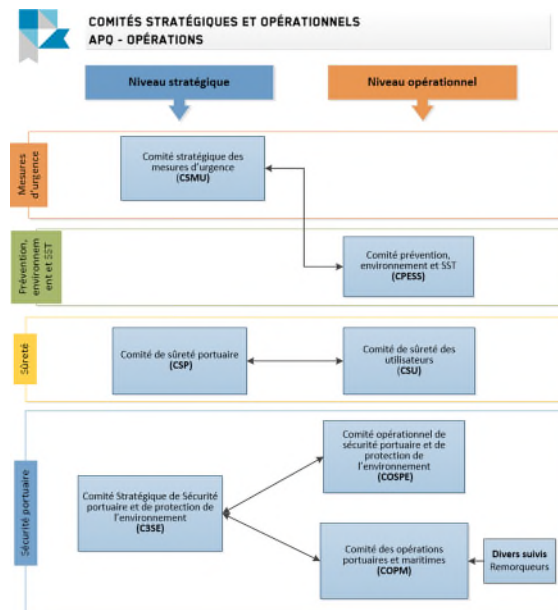
³⁰ *Étude d'impact, Tome 3, Paragraphe 12.6, Page 32*

³¹ *Étude d'impact, Tome 3, Page 35*

3.3.1 Comités stratégiques et opérationnels

Dans le but d'assurer la sécurité de tous, le Port de Québec dispose actuellement d'une structure organisationnelle qui assure une collaboration entre l'APQ et certains partenaires³² tels que :

- Le Comité stratégique des mesures d'urgences (CSMU) ;
- Le Comité de prévention environnemental et SST (CPESS) ;
- Le Comité de sûreté portuaire (CSP) ;
- Le Comité de sûreté des utilisateurs (CSU) ;
- Le Comité stratégique de sécurité et sûreté environnemental (C3SE)
- Le Comité opérationnel de sécurité portuaire et de protection de l'environnement (COSPE)
- Le Comité des opérations portuaires et maritimes (COPM) incluant le groupe de travail avec les remorqueurs.



3.3.2 Organigramme

La figure 12.13 de la page 30 du Tome 3 de l'Étude d'impact, nous montre la structure des **Comités stratégiques et opérationnels** de l'administration du Port de Québec.

Sur cet organigramme, il nous est impossible d'identifier un lien avec les partenaires extérieures du Port tels que :

- L'organisation des mesures d'urgence de la Ville de Québec ;
- Le bureau de coordination des mesures d'urgence de la Ville de Québec et de la Sécurité civile du gouvernement du Québec ;
- Le Canadien National ou tout autre propriétaire de voies ferrées menant au Port.
- Le Service des incendies de la Ville de Québec ;
- Le Service de police de la Ville de Québec ;
- Les Services sociaux ;
- Et, autres services de soutien.

³² Étude d'impact, Tome 3, Page 37 et 38

L'administration portuaire affirme qu'il y a un capitaine de port de garde et disponible 24h/24h, 7jrs/7 et ce, 365 jours par année³³ et que l'ensemble des activités au Port de Québec est supervisé par la Capitainerie (centre de contrôle).

Il est aussi mentionné dans l'Étude d'impact, tome 3, que le Port procède régulièrement à de la formation, des exercices et des simulations dans le seul but de s'assurer du bon fonctionnement de sa structure et des différents intervenants afin d'apporter au PMU³⁴ les correctifs nécessaires s'il y en a, et former le personnel d'intervention en conséquence.

3.3.3 Commentaires

Il semble qu'en tout temps, l'APQ collabore avec les agences règlementaires et la Ville de Québec en ce qui a trait aux aspects de **prévention** et de **préparation aux situations d'urgence**. *Cependant, nous n'en sommes pas informés si c'est le cas !*

3.4 Loi canadienne sur les mesures d'urgence

Le champ d'application de la loi canadienne sur les mesures d'urgence concerne en particulier une **Crise nationale**.

3.4.1 Définition d'un sinistre

La Loi canadienne définit un sinistre comme suit : *Situation de crise comportant le risque de pertes humaines et matérielles, de bouleversements sociaux ou d'une interruption de l'acheminement des denrées, ressources et services essentiels d'une gravité telle qu'elle constitue une situation de crise nationale, causée par les événements suivants ou par l'imminence de ceux-ci :*

- Incendies, inondations, sécheresse, tempêtes, tremblements de terre ou autres phénomènes naturels ;
- Maladies affectant les humains, les animaux ou les végétaux ;
- Accidents ou pollution (*public Welfare emergency*)³⁵.

3.4.2 Commentaires

Si le « transport et la navigation sur les voies navigables » relèvent de la compétence du gouvernement fédéral au sens des alinéas 92 (10) et (16) de la Constitution canadienne, « la propriété et les droits civils » ainsi que « les matières qui, dans la province, sont d'une nature purement locale ou privée » relèvent en revanche, exclusivement de la compétence

³³ Étude d'impact, Tome 3, Page 37

³⁴ PMU – Plan des mesures d'urgence

³⁵ Loi sur les mesures d'urgences, (L.R.C. (1985) ch. 22, Partie 1 SINISTRES, Définitions, Art. 5.

des provinces au sens de l'article 92 (13) de la Constitution. Ainsi chaque province, dont le Québec, s'est dotée de sa propre Loi sur la sécurité civile et les mesures d'urgence visant à protéger les personnes et les biens.

Nous croyons, qu'en raison des impacts probables voire certains, d'un événement majeur sur la population et le patrimoine riverain immédiatement attenant à la propriété fédérale du Port de Québec, et en raison des silences de la Loi canadienne pour assurer leur protection, la *Loi sur la sécurité civile du Québec* en raison de la matière qu'elle couvre et des effets juridiques et pratiques qu'elle produit, devrait avoir préséance et recevoir une application immédiate et prioritaire sur la planification, la prévention et les interventions touchant la gestion des conséquences prévisibles sur la santé et la sécurité des personnes et des biens résultant d'un manquement, faute ou négligence dans l'utilisation des installations portuaires du Port de Québec.

Cela n'empêchera pas la cellule de lutte contre le terrorisme, qui avait pignon sur rue à Québec jusqu'en avril dernier³⁶, aujourd'hui rattachée à l'*Équipe intégrée de la sécurité nationale* (EISN) de la GRC, d'intervenir en cas de perpétration d'attentats à caractère terroriste, comme ce fût le cas lors des tragiques événements du 29 janvier dernier à la Mosquée de Ste-Foy. Cependant, les conséquences sur la population et sur le patrimoine bâti devraient relever de la compétence du Québec.

3.5 Mesures d'urgence à la Ville de Québec

Le 29 juillet 2013, la Ville de Québec annonçait qu'elle s'outillait pour affronter des catastrophes en lançant le « projet K ».

Dans l'article de Jean-François Néron dans Le Soleil, on apprenait que la Ville de Québec n'était pas prête à affronter une crise majeure. M Néron disait à propos du plan d'urgence que : « *l'analyse de sa capacité à gérer un événement climatique, industriel ou criminel qui causerait un désastre révèle de nombreuses faiblesses.*

Parmi ces faiblesses, notons :

- L'absence d'un inventaire de risques actualisé ;
- Une structure de vigie et de mobilisation presque inexistante ;
- Un processus d'alerte qui fonctionne bien que sur les heures régulières d'affaires ;
- Et bien d'autres faiblesses.

³⁶ *Journal de Québec*. Kathyne Lamontagne. 30 mars 2016. En ligne : <http://www.journaldequebec.com/2016/03/30/la-cellule-de-lutte-contre-le-terrorisme-de-la-grc-a-quebec-nest-plus>

3.5.1 Situation actuelle

Le plan de sécurité civile de la Ville de Québec daté de juin 2015 satisfait à toutes les obligations du plan national de sécurité civile du ministère de la Sécurité publique du Québec.

Samedi, le 10 décembre 2016, le Journal de Québec, titrait, que « *La Ville est prête au pire, les citoyens doivent se préparer davantage aux situations d'urgence* ». Selon Jean-Pierre Verville, directeur du projet K, 88% des objectifs ont été atteints, les employés ont reçu une formation et que le comité réunissant les services d'urgence et autres ressources, se réunissait deux fois par an pour se préparer au pire.

3.6 Sûreté portuaire

Dans le contexte mondial actuel et suite aux derniers attentats terroristes à Québec, St-Jean sur le Richelieu et Ottawa, on peut affirmer sans ambages, que le port de Québec n'est pas à l'abri de la perpétration d'un attentat terroriste. Les citoyens doivent savoir s'il existe des plans pour prévenir de telles attaques et quoi faire en pareilles circonstances.

3.6.1 Code ISPS³⁷

Suite aux événements du 11 septembre 2001, l'Organisation Maritime Internationale à la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, a adopté le 12 décembre 2002 la Résolution No 2 « *Adoption du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS)* » qui exige que les navires, les compagnies et les installations portuaires satisfassent aux prescriptions pertinentes de la partie A du Code internationale pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) telles que spécifiées dans la partie A du Code.

3.6.1.1 Objectif

Comme il est mentionné au paragraphe 1.10 du présent mémoire, le Code ISPS vise à prévenir **les actes de terrorisme** qui compromettent la sûreté des passagers, des équipages, de la sécurité des navires, des installations portuaires et de ses travailleurs. Le Code porte également sur d'autres questions **urgentes** liées à la sûreté (***notamment les actes de piraterie et les vols à main armée***).

La mise en œuvre des dispositions dudit Code par les Gouvernements contractants dont le Canada est membre vise à contribuer au renforcement de la sécurité et de la sûreté maritimes et **à la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires et à terre**. Nous croyons que cela inclus les résidents et usagers des quartiers voisins des Installations portuaires

³⁷ Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires et Amendements de 2002 à la Convention de SOLAS, CODE ISPS, Édition de 2003

dans tous les cas d'une menace avérée sur l'un des réservoirs de matières dangereuses entreposées dans la Baie de Beauport.

3.6.1.2 Application du Code ISPS et les mesures d'urgence

Avant même de procéder à l'élaboration de plans d'intervention de sûreté portuaire et autres, l'agent de sûreté de ou/des installations portuaires (PFSO) a l'obligation de procéder à une évaluation de sûreté et de sécurité (audit) de toutes les installations portuaires.

L'audit ou le PFSO³⁸ doit inclure une évaluation effectuée en collaboration avec les organismes de sûreté pertinents, de façon à obtenir une évaluation du degré de risque compte tenu duquel des mesures de sûreté doivent être mises au point.

C'est un processus qui oblige le PFSO³⁹ à consulter les autorités pertinentes responsables des structures adjacentes à l'installation portuaire qui risqueraient de causer des dommages et établir un plan de sûreté portuaire (PFSP), lequel prend en compte les caractéristiques et autres éléments locaux ou nationaux liés à la sûreté afin de réduire au minimum le risque. La formation d'un PFSO inclue la préparation, l'intervention et la planification d'urgence.

Quant aux Gouvernements contractant, ils sont appelés à fournir des conseils sur la préparation d'un PFSP⁴⁰ et sur son contenu. Ce qui revient à dire que dans l'élaboration des plans de sûreté et de mesures d'urgence des installations portuaires du Port de Québec, que les responsables des services d'urgence de **la Ville de Québec** et autres paliers de gouvernement sont consultés. Nous n'avons pas pu vérifier si cela a été fait, si cela n'a pas été fait, c'est contraire au Code ISPS et la Loi sur la Sécurité civile du Québec.

3.6.1.3 Commentaires

Il nous est impossible d'affirmer avec certitude que le Port de Québec ne sera jamais la cible d'un attentat terroriste. Mais, dans le **contexte international actuel** et avec les événements de Québec survenus le 29 janvier dernier, sans oublier ceux de St-Jean-sur-Richelieu et Ottawa, nous pouvons affirmer, sans se tromper, que le Port de Québec et toutes ses installations représentent une cible attrayante pour les terroristes.

3.7 Situations portuaires comparables

Transport Canada publie sur son site les « *Pratiques et procédures pour les ports publics* » (<https://www.tc.gc.ca/fra/programmes/ports-pratproc-195.htm>). Au Québec les

³⁸ (PFSO) Évaluation de la sûreté de l'installation portuaire. Vient du mot anglais Port Facility Security Assessment

³⁹ PFSO, Port Facility Security Officer, Code ISPS

⁴⁰ (PFSP) Plan de sûreté de l'installation portuaire. Vient du mot anglais Port Facility Security Plan

administrations portuaires de Montréal et Québec publient sur internet un document énonçant les pratiques et procédures applicables dans leur port.

3.7.1 Port de Montréal

Sept éléments d'intérêts publics ont retenu notre attention dans le Guide Pratiques et Procédures du Port de Montréal⁴¹ et qui doivent être publiées :

- Les conditions prioritaires ;
- La politique environnementale ;
- Les urgences, situations dangereuses, accidents ou incidents – signalement ;
- Les services publics ;
- Les marchandises dangereuses, déchets industriels et gestion des polluants ;
- Les opérations de transfert de produits pétroliers, de produit chimique ou de gaz liquéfié entre deux navires ;
- La liste des marchandises dangereuses pour lesquelles l'inspecteur en prévention incendie de l'APM doit être présent au cours de toute manutention.

3.7.2 Port de Québec

En examinant le document de l'Administration portuaire du Port de Québec sur les « *Pratiques et Procédures* » reliées à la navigation⁴², on s'aperçoit **qu'aucun chapitre est consacré à l'entreposage et le transbordement des matières dangereuses**, l'urgence et les mécanismes d'intervention en cas de sinistre, mis à part le signalement d'accidents tel que cela est indiqué à la section 6 du document du Port, page 8.

3.8 Transport par train

Nous n'avons pas procédé à une étude sur le transport par train des matières dangereuses destinées aux installations portuaires de la Baie de Beauport. Toutefois, nous savons qu'actuellement, qu'en plus du vrac liquide qui transite par navire aux installations de la Baie de Beauport, qu'un fort volume est aussi acheminée par train lesquels arrivent de l'ouest de la Ville de Québec jusqu'à la Baie de Beauport en traversant plusieurs quartiers résidentiels du secteur Ste-Foy au secteur Limoilou en passant par Vanier.

⁴¹ Administration portuaire de Montréal, *Pratiques et Procédures*, 64 pages, https://www.port-montreal.com/files//PDF/avis/2012-07_pratiques-et-procedures.pdf

⁴² Administration portuaire de Québec, *Pratiques et procédures reliées à la navigation*, 8 pages, (file:///C:/Users/clientmd/Downloads/5%20-%20Pratiques%20et%20proc%C3%A9dures%20de%20navigation%20-%20FR%20EN%20(1).pdf)

4 SITUATION FUTURE

L'administration du Port de Québec, pour des questions de rentabilité projette d'agrandir ses installations de la Baie de Beauport en deux (2) phases.

Les motifs liés à cet agrandissement sont à l'effet que le **Port fonctionne à pleine capacité**. L'achalandage aux quais est quatre fois supérieur à celui d'il y a dix ans et que l'APQ doit fréquemment composer avec des navires en attente.⁴³



Ce projet Beauport 2020 consiste à l'agrandissement des installations portuaires de Beauport en deux phases :

4.1 Phase I

La première phase consiste en la construction d'un nouveau quai identifié « Quai 54 » en eau profonde et qui comprendrait la construction d'une digue de retenue, d'un brise-lames afin de protéger la Plage de Beauport et du réaménagement de celle-ci.

Le nouveau Terminal servirait au transbordement de vrac liquide tel que : *du pétrole, d'essence, de diésel, de carburacteur (jet fuel) kérosène, de Méthanol, d'éthanol* considéré comme des matières dangereuses et du vrac solide⁴⁴ et éventuellement du pétrole provenant des sables bitumineux.



4.2 Phase II

La deuxième phase du projet consisterait en la construction d'un autre quai à l'embouchure de la rivière St-Charles et augmenterait le niveau d'accueil de navires.

Cette installation permettrait d'accueillir simultanément un navire de type *Sezmax*



Figure 2 : Installations de la phase 2⁷

⁴³ TERMPOL, Transport Canada, Paragraphe 1.1, Page 12

⁴⁴ Étude de risques Technologiques, Paragraphe 4.2.1, page 16

du côté extérieur et un de type *Handymax du côté intérieur*, ils seraient dédiés à la manutention des cargaisons en vrac liquide. Cette phase ne fait pas partie du projet actuel et est reportée à une date ultérieure. Le projet fera l'objet d'une analyse au moment opportun.⁴⁵

4.3 Risques du projet

Le projet de Beauport 2020 n'est pas sans représenter des risques pour l'environnement, la santé et la sécurité des citoyens comme cela est démontré au paragraphe 4.1.

4.3.1 Fondement de la gestion des risques technologiques

Les fondements sur le système de gestion des risques de l'APQ s'appliqueront aux éléments suivants : *une technologie sécuritaire, une gestion sécuritaire et rigoureuse, un aménagement du territoire approprié, un plan d'urgence, de l'inspection, des mesures de la performance et l'information et la concertation.*⁴⁶

Pour les auteurs de l'Étude des risques technologiques et les éléments sensibles du milieu sont ceux qui, en raison de leur proximité, pourraient être affectées par un accident ou une défaillance aux installations du Port de Québec. Il s'agit de « *la population, des lieux publics, des industries et des éléments environnementaux sensibles* »⁴⁷.

Ces éléments sensibles sont localisés dans un rayon de 1,25 km autour des installations proposées dans le secteur portuaire de Beauport.⁴⁸

4.3.2 Sur le plan terrestre

Selon JP Lacoursière Inc., les accidents ou défaillances pouvant survenir lors de la construction sont principalement associés à des déversements terrestres mineurs. En phase d'exploitation, les accidents ou défaillances susceptibles de survenir peuvent être de nature aussi bien terrestre que maritime.⁴⁹

Le consultant s'est concentré spécifiquement sur le vrac liquide, qui représente 62 % de l'occupation du terrain. Toutefois, l'APQ s'engage à faire réaliser une analyse de risques technologiques spécifique pour chaque nouvel exploitant qui s'installera au nouveau quai.

4.3.2.1 Transport par train

Cette approche de l'Administration du Port de Québec (APQ) est inexcusable pour ne pas dire IRRESPONSABLE. En effet, si le projet de l'APQ est de faire transiter par les installations

⁴⁵ TERMPOL, Phase II, page 13.

⁴⁶ Étude d'impact, Tome 3, Paragraphe 12.2.2, Page 2

⁴⁷ Étude d'impact, Tome 3, Paragraphe 12.3.3, Page 8

⁴⁸ Étude de risque Technologiques, Paragraphe 4.3, Page 30

⁴⁹ Étude d'impact environnemental, Version amendée, Septembre 2016, Tome 3, Page 1

portuaires du pétrole provenant des sables bitumineux de l'Alberta, selon les visées du projet Énergie Est de Trans Canada, et sachant que ce pétrole sera transporté par TRAIN à travers plusieurs quartiers résidentiels de Ste-Foy à Limoilou, il est inconcevable que l'APQ n'ait pas procédé à une analyse de risques et des impacts. Cette lacune dépasse l'entendement !

Les citoyens ne veulent pas d'un incident comparable à celui du Lac Mégantic, voire d'un niveau de gravité encore plus dramatique.

4.3.3 Mesures d'atténuation et/ou précaution

Les consultants ont identifié des mesures d'atténuation à prendre pour chacun des risques, mesures qui font partie du Plan des mesures d'urgence du Port de Québec mais non connues de la population des secteurs sensibles tels que Limoilou et Vieux-Port (Vieux-Québec).

4.3.4 Plan des mesures d'urgence

Dans son Étude des risques technologiques, les consultants,⁵⁰ comme composantes du plan d'urgence font référence à « **La loi sur les mesures d'urgence du Canada** ». Dans toute la documentation disponible, la question de la Sécurité civile du Québec est éludée.

4.3.5 Plan des mesures d'urgence (*mise en œuvre*)

Nous avons traité de la Sécurité civile du Québec au paragraphe 2.2 du présent rapport. Nous voulons ajouter que le plan d'urgence du Port de Québec, sur l'ensemble de ses installations dépend, pour sa mise en œuvre principalement « **des services de police de la ville de Québec (SPVM), des incendies et autres ressources spécialisées telles que les Services sociaux** », lequel plan s'appuie sur quatre dimensions de la sécurité civile au Québec, soit : « *La prévention, la préparation, l'intervention et le rétablissement* ».

Ce qui revient à dire, que sans l'appui de la Ville de Québec, de la Sûreté du Québec, de la Sécurité civile du Québec et, que peu importe le sinistre, l'accident et/ou l'incident (ex. acte criminel ou terroriste), **le Port de Québec n'est pas en mesure de lutter seul contre un sinistre quelconque et encore moins, un sinistre majeur.**

4.3.6 Commentaires

Considérant qu'aucune étude environnementale et de risques liés à la santé, la vie et la sécurité n'a été faite sur le transport actuel et à venir par train de matières dangereuses

⁵⁰ Étude des Risques Technologiques, JP Lacoursière Inc., Page 18

tel les sables bitumineux de l'Alberta, nous sommes d'avis que les travaux du consultant JP Lacoursière Inc. et ceux de l'Administration du Port de Québec sont incomplets. On pourrait croire que l'APQ cherche à occulter aux citoyens de la Ville de Québec et sa région, les véritables objectifs du projet Beauport 2020 et par voie de conséquences des pans entiers touchant la sécurité.

Comme expert en sûreté et sécurité, nous trouvons cela pour le moins inquiétant si non difficilement compréhensible.

4.4 Sûreté portuaire

Avec l'agrandissement du port dans la Baie de Beauport et en considérant qu'il y transitera des navires étrangers et de gabarit autres que ceux dit « *de référence* », l'APQ devra procéder à un audit de sûreté et appliquer toutes les règles du Code ISPS incluant celles de Transport maritime Canada.

Aux paragraphes 1.10 et 3.6, nous avons traité de la sûreté portuaire. Nous voulons ici ajouter dans la présente partie quelques commentaires importants.

4.4.1 Commentaires

Après l'analyse de toutes les études et rapports produits par l'APQ et les consultants de JL Lacoursière Inc ainsi que le TERMPOL produit par le ministère des Transport du Canada, la question de la Sûreté maritime qui touche les navires et les installations portuaires n'est pas suffisamment couverte et analysée.

Selon nous, il y a trois types de risques qui doivent guider la direction de l'administration portuaire de Québec : « *les incidents, les accidents et les actes terroristes* ».

La question des mesures à prendre en cas d'accidents et/ou incident est très bien documenté, toutefois, nous ne comprenons pas POURQUOI le volet terroriste ne l'est pas. Supposons qu'un terroriste fasse sauter un réservoir de méthanol, *qu'elles seront les mesures d'atténuation utilisées*. On n'en sait rien et pourtant ce n'est pas juste une possibilité, mais bien une probabilité, si faible soit elle, que le Port ne devrait prendre en compte.

Nous ne voulons pas connaître les stratégies de sûreté et la mise en place des moyens pour assurer la sécurité des installations. Nous pensons que le Port de Québec devrait diffuser aux citoyens les menaces qui pourraient avoir un impact sur eux et faire connaître les moyens pour se protéger, notamment lors d'une explosion.

4.4.1.1 Navires de croisières

Dans son bulletin de janvier 2004, Transport Canada écrit « *Il y a plusieurs avantages à accroître la sûreté en particulier au niveau de la lutte contre le crime organisé* ». Plus important encore, « ***L'accroissement de la sûreté accroît également notre capacité d'empêcher les terroristes ou les dispositifs terroristes de pénétrer au Canada ou d'avoir accès à notre système de transport maritime*** ».⁵¹

À la page quatre du même bulletin, Transport Canada accroit la sûreté dans le secteur des navires de croisières en augmentant la présence policière dans les principaux ports durant la saison des croisières.

Le 12 avril 2016, dans un article paru dans le Journal de Québec, Me James Walker, expert en sûreté maritime **évoque la possibilité d'attentats contre des navires de croisière**, ce qui vient renforcer nos appréhensions.

Les auteurs du TERMPOL ainsi que la firme JP LACOURSIÈRE inc. auraient dû aborder la question du terrorisme, même si cela ne relève pas de leurs compétences.

⁵¹ *Rehaussement de la sûreté du système de transport maritime du Canada, Janvier 2004, Page 4*

5 COMMENTAIRES

Il est clairement démontré dans les Études d'impact faites par le Port de Québec ainsi que dans le TERMPOL, que les matières dangereuses entreposées actuellement et celles qui le seront dans le projet Beauport 2020, telles que l'essence et le méthanol représentent un risque élevé pour la santé et la sécurité voire la vie des travailleurs et des usagers de la Plage de la Baie de Beauport.

Qui plus est, dans le cas d'un accident ou explosion suivi de la formation d'un **nuage toxique**, la santé, et la sécurité des résidents du Secteur Limoilou et du Vieux-Port (Vieux Québec) pourraient être affectées allant d'effets *asymptomatiques* à des effets **menaçant la vie ou entraînant la mort**.



Une chose est certaine, le Port peut contrôler les accès à ses installations portuaires, mais il ne peut pas contrôler le vent.

5.1 Recommandations – Mise en œuvre du projet Beauport 2020

Advenant que la direction du Port de Québec décide d'aller de l'avant avec son projet, nous croyons que l'APQ devra :

1. *Mettre en place les soixante-neuf (69) recommandations décrites dans le TERMPOL, notamment ;*
 - a. *Procédures d'accès au navire, recommandation 51, page 55*
 - b. *Pour des questions de sécurité, dresser une liste des marchandises à manutentionner, recommandation 55, page 57*
 - c. *Les probabilités d'incidents et les risques associés, recommandation 57, page 65*
 - d. *Qu'un exercice de réévaluation des risques soit effectué, recommandation 60, page 66*
 - e. *En matière d'atténuation des risques, établir des procédures, recommandation 61, page 69*

- f. *De s'assurer que les plans d'intervention d'urgence soient conçus en collaboration avec les intervenants et qu'ils soient arrimés avec l'ensemble des plans et de la structure de gestion des incidents qui existent au niveau municipal, provincial et fédéral, recommandation 62, page 70*
- g. *En matière de plan d'intervention d'urgence de traiter les vingt-deux (22) points dont celui des incendies et explosions, recommandation 63, page 70*
- h. *Lors de l'élaboration des scénarios relatifs au plan d'urgence, tenir compte des sept (7) points qui y sont indiqués, Recommandation 64, page 71*
- i. *Prendre en compte les priorités tel que : **la sécurité des collectivités voisines**, recommandation 65, page 71*
- j. *De développer un plan de reprise des activités qui serait annexé au plan d'urgence, recommandation 66, page 71*
- k. *Advenant la venue d'une nouvelle catégorie de navires ou de cargaison dangereuse, que le plan d'intervention d'urgence **tienne compte**, en autres des :*
 - i. *Habitations ;*
 - ii. *Activités récréatives ;*
 - iii. *Considérations économiques locales ou régionales ;*
 - iv. *Aspects importants du point de **vue social ou culturel***

Recommandation 67, page 75
- l. *Advenant la venue d'une nouvelle catégorie de cargaison de produits chimiques ou d'autres substances nocives, de développer un plan d'intervention d'urgence en tenant compte des cinq (5) éléments qui y sont mentionnés tel que : la réaction chimique, la toxicité etc., recommandation 69, page 78*

5.1.1 Autres recommandations

Nous pensons que tant dans l'Étude d'impact menée par le Port de Québec que le rapport TERMPOL rédigé par Transport Canada, que des évaluations de risques majeurs ont été ignorés et demandons au Port de Québec une évaluation sur les risques suivants :

1. *Le potentiel de Menaces terroristes, tant sur les navires que sur l'ensemble des installations portuaires de la Baie de Beauport ;*
2. *Une évaluation de risques sur le transport par train de matières dangereuses actuelles et projetées, principalement le transport de pétrole en provenance de l'Alberta ;*
3. *Les effets d'une explosion et/ou d'un incident sur les installations de IMTT Québec Inc. sur les SILOS de la Bungee ;*
4. *Et, s'il y a un impact sur les silos de l'ex Bungee, quel sera l'impact réel sur le Bassin Louise et les résidents du Secteur Vieux-Port, Vieux-Québec, notamment ceux de la Quai St-André, rue St-Paul et la rue des Remparts ;*
5. *Tout autre impact que les spécialistes pourraient identifier ;*

5.1.2 Recommandations particulières

Après avoir fait l'étude des différentes Études et le TERMPOL, nous recommandons que :

1. *Dans l'élaboration des plans d'urgence, que l'APQ tienne compte de la Loi québécoise sur la sécurité civile du Québec, Chapitre S-2.3 ;*
2. *L'APQ arrime son plan d'urgence à celui de la Ville de Québec ;*
3. *En considérant le contexte mondial du terrorisme, procéder à une évaluation de sûreté et publier **aux citoyens des secteurs concernés, la nature des menaces possibles et des mesures que ceux-ci doivent prendre en pareilles circonstances.***
4. *L'APQ procède à une évaluation de risque sur les réservoirs de matière dangereuse sur les installations actuelles comme les installations de IMTT Québec inc. ;*
5. *L'APQ mesure les impacts d'une explosion à l'actuel Baie-de Beauport sur les silos de la Bungee ;*
6. *L'APQ mesure les impacts sur la santé, la sécurité et la vie des citoyens des secteurs Limoilou et Vieux-Port – Vieux Québec, suite à une explosion d'un réservoir de matières dangereuse tel le méthanol et l'essence ;*
7. *L'APQ procède à toute autre analyse de risques qui pourraient affecter la santé, la sécurité et la vie des citoyens appelés à être touché par un nuage toxique, non seulement sur les installations projetées, mais aussi sur les installations existantes.*

8. Les élus se conforment à la Loi sur la sécurité civile du Québec, notamment la **Communication des risques et des mesures à prendre par la population.**

5.2 Recommandations après étude de la littérature portuaire

Il ne fait aucun doute, la présence de réservoirs **d'essence**, de **méthanol** et **autres matières dangereuse** aux installations portuaires de la Baie de Beauport sont une menace pour la sécurité, la santé et la vie des citoyens des secteurs Limoilou, Vieux-Port – Vieux-Québec, ainsi que pour les usagers de la Plage et travailleurs de ce site.



Il est clair que le projet de Beauport 2020, qui consiste à un agrandissement du Port pour y recevoir des cargaisons d'essence et autres matières dangereuses ne fera qu'augmenter les risques d'incidents, d'accidents et/ou explosions, ce qui rendra le site encore plus vulnérable pour les citoyens des secteurs mentionnés précédemment.

5.2.1 Recommandations

On ne peut pas ignorer ce que les experts disent et recommandent, que :

1. Il était **IMPÉRATIF** de ne pas faire de déchargement de navires lorsque le Parc de la Baie de Beauport est occupé ;
2. Par prudence d'appliquer sur les fenêtres des bâtiments susceptibles d'être touché par une explosion, **un film de polymère**⁵² ;
3. En tenant compte des évaluations faites par les experts et en appliquant l'hypothèse de l'explosion aux réservoirs déjà en place dans la Baie de Beauport, que le nuage toxique, tel que dit précédemment, les bâtiments et habitants des secteurs de Limoilou et Vieux-Port, Vieux-Québec seraient touchés par les effets de ladite explosion.

⁵² Étude de risques Technologiques, page 14

6 CONCLUSION

- Considérant le niveau de risque que représente le projet de Beauport 2020 pour la sécurité, la santé et la vie des citoyens des secteurs de Limoilou et Vieux-Port – Vieux-Québec ;
- Considérant que nous sommes déjà en présence de réservoirs **d'essence et méthanol** aux installations de la Baie de Beauport ;
- Considérant que la probabilité, si faible soit-elle, d'une explosion avec nuage toxique aurait un effet important sur la santé, la vie, voir la mort des gens touchés par ce nuage, sans parler des conséquences au plan matériel ;
- Considérant qu'un sinistre à la Baie de Beauport pourrait avoir des effets sur l'économie des secteurs touchés ;
- Considérant que lorsque les compagnies d'assurances seront mises au fait de la situation actuelle et future de la Baie de Beauport, aura un effet sur les coûts des assurances des personnes, des biens et immeubles ;
- Considérant que l'expérience de Mégantic et des impacts d'explosion de matières dangereuse peut avoir sur les bâtiments, la santé physique et psychologique et la vie des citoyens ;
- Considérant la nécessité qu'un tel projet de développement des installations du Port de Québec reçoive la plus grande acceptabilité sociale qui soit de la part des citoyens immédiatement touchés ;
- Considérant que le **Comité sénatorial Permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelle** à la section « **Sécurité et obtention d'un permis social** » suggère qu'avant d'aller de l'avant avec un projet qu'il faille **obtenir un « permis social »** de construire ou d'exploiter des systèmes énergétiques⁵³.
- Considérant les effets causés par le dragage et le remblayage des berges nécessaires à la construction de quais en eau profondes tel qu'évoqué au **paragraphe 2.4 et tirant leçon de l'attentat d'une seule personne contre la Mosquée de Ste-Foy** le 29 janvier dernier, il y a lieu de conclure que le Port de

⁵³ Étude sur la sécurité du transport des Hydrocarbures par pipelines, navires pétroliers et wagons-citernes au Canada, Page 7

Québec et ses installations ne sont pas à l'abri d'une menace, voire d'un attentat ou d'une attaque terroriste ;

- Considérant que le gouvernement du Canada a également établi **cinq priorités** en vue **d'accroître la sécurité publique** et la **lutte contre le terrorisme**, dont : *Dissuader ou empêcher les terroristes de pénétrer au Canada, les détecter, les poursuivre ou les expulser. Finalement protéger les infrastructures et AMÉLIOIRER la planification D'URGENCE.*⁵⁴
- Considérant que selon Transport Canada, « *L'accroissement de la sûreté accroît également notre capacité d'empêcher les terroristes ou les dispositifs terroristes de pénétrer au Canada ou d'avoir accès à notre système de transport maritime* ». ⁵⁵
- Considérant que Transport maritime Canada, au cours des années, a fait augmenter le niveau de sûreté des navires de **croisière** ;
- Considérant que Transport Canada a notamment fait accroître la présence policière dans les principaux ports durant la saison de **CROISIÈRES**.
- Considérant que cette préoccupation croissante de la sûreté a amené Transport maritime Canada à effectuer régulièrement des évaluations de risques et de menaces à la sûreté maritime ainsi qu'une évaluation exhaustive de la vulnérabilité de l'infrastructure maritime.
- Considérant que dans l'article paru dans le journal de Québec le 12 avril dernier, Me James Walker, expert en sûreté maritime **évoque la possibilité d'attentats contre des navires de croisière** vient conforter et renforcer nos appréhensions en matière de risques probables ;
- Considérant que l'analyse de sûreté et sécurité en lien avec le Code ISPS est indispensable et ne semble pas avoir correctement et complètement menée ;

⁵⁴ Rehaussement de la sûreté du système de transport maritime du Canada, Janvier 2004, Page 4

⁵⁵ Rehaussement de la sûreté du système de transport maritime du Canada, Janvier 2004, Page 4

- Considérant que le transport par train de vrac liquide tel le pétrole en provenance des sables bitumineux de l'Alberta représente un risque considérable pour la population de Québec ;
- Considérant qu'aucune étude de risques et ses impacts n'a été réalisée sur le transport par train du vrac liquide, notamment les sables bitumineux de l'Alberta et destinée à la Baie de Beauport et au projet de Beauport 2020 ;
- Considérant qu'aucune étude d'avantages coûts incluant le transport par train de pétrole, possiblement du pétrole en provenance des sables bitumineux de l'Alberta, n'a pas été effectuée ;

Nous en venons à la conclusion que **dans l'intérêt des citoyens de Québec et de la responsabilité civile qui incombe aux dirigeants de l'Administration du Port de Québec, il y a lieu d'abord de mettre un frein à la réalisation de la phase I du projet Beauport 2020 jusqu'à ce que toutes les analyses et mesures en matière de sécurité aient été complétées et mises en place au préalable, mais que de façon générale, il y lieu d'abandonner purement et simplement le projet devant les carences majeures de ce projet qui induit davantage les citoyens en erreur quant à la portée et à l'ampleur exacte de ce qui les attend au terme de la réalisation des deux phases de ce projet.**

Nous sommes sensibles au fait que les autorités de l'Administration portuaire de Québec veuillent répondre aux attentes de rendement financier de leurs actionnaires et parties prenantes, toutefois, la direction du Port de Québec doit aussi tenir également compte dans une proportion comparable, des besoins et attentes des citoyens.

L'APQ doit aussi comprendre que depuis le début des années quatre-vingt (80) les orientations de la Ville de Québec ont changé.

- La Ville est devenue une ville touristique ;
- Le Port de Québec a quant à lui, changé de mission et de vocation et qu'il a accepté depuis 1984 de redonner aux citoyens l'accès au Fleuve.

Jacques Larose,
Expert en Opérations policières,
Expert en Sûreté et Sécurité
PFSO/DPT/0028

Me Denis L'Anglais
Avocat en droit international et
droit de l'immigration

ANNEXES

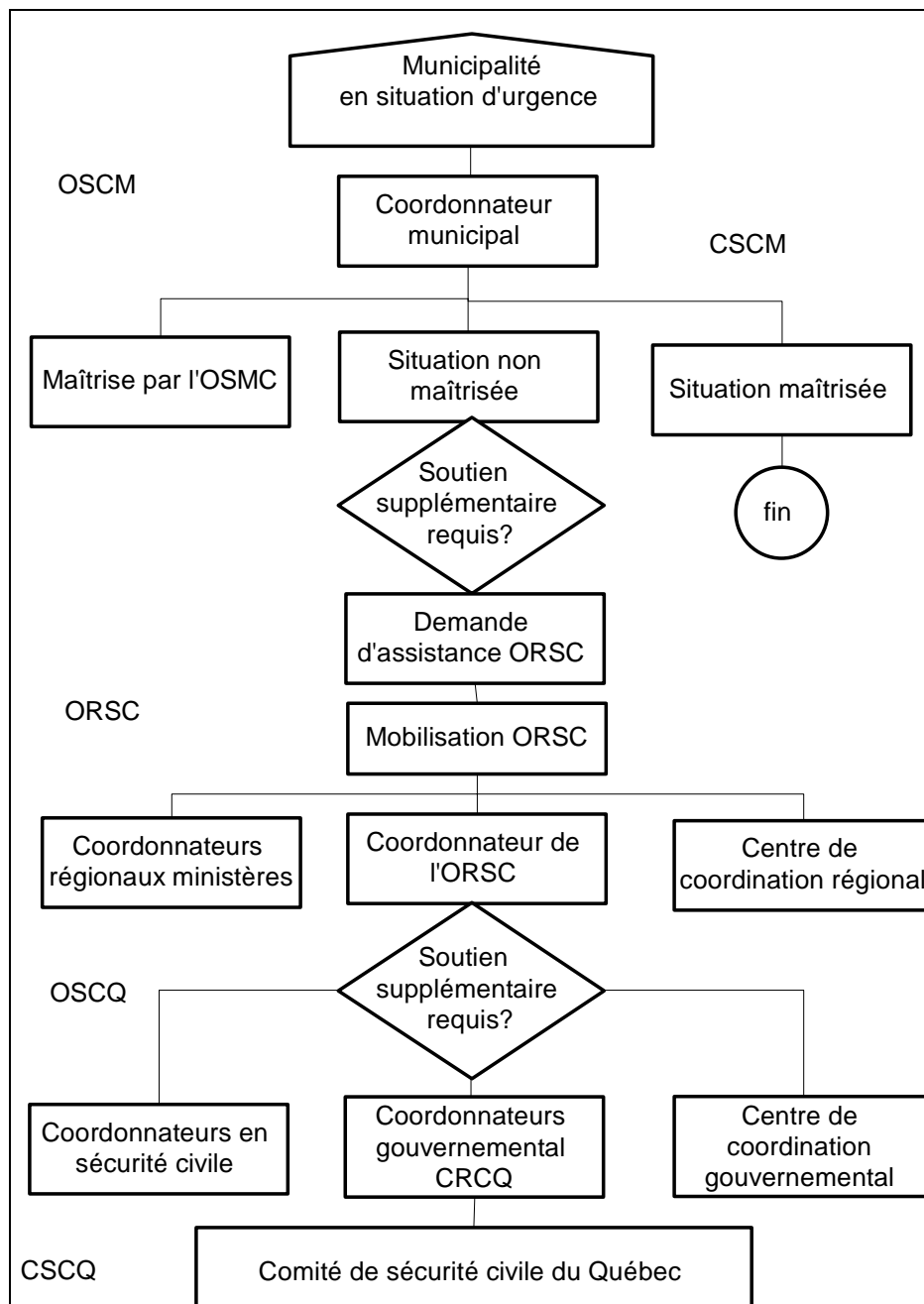
Baie de Beauport



Liste des produits de vrac liquide transitant ou pouvant transiter au Port de Québec et leurs caractéristiques

Produits	Point		Tension de vapeur (mm)	Densité relative		Limite de	
	d'éclair (°C)	d'ébullition (°C)		liquide	vapeur	Inflammabilité	Toxicité (ppm)
Essence	< -30	38-225	325-525 (RVP)	0,68-0,76	3,0-4,0	LSI : 7,6 % LII : 1,3	ERPG3 : 4000 ERPG2 : 1000 ERPG1 : 200
Diesel	> 40	150-370	< 30 (38° C)	0,82-0,90	4,0	LSI : 6,5 %	-
Carburacteur (<i>Jet fuel</i>) /	> 38	160-300	< 8 (38° C)	0,82-0,85	4,5	LSI : 7,0 %	-
Méthanol	11	64,7	96 (20° C)	0,791-0,793	1,11	LSI : 36,5 % LII : 6.0	AEGL3 : 7200 AEGL 2 : 2100 AEGL 1 : 530
Éthanol	12	78,3	5,87 kPa (20°C)	0,788	1,6	LSI : 19,0 % LII : 3,3	ERPG3 : - ERPG2 : 3300

Les paliers et fonctionnement des ressources gouvernementales



Obligations des administrateurs municipaux

Les élus municipaux ont l'OBLIGATION et le devoir de :

<i>Élus</i>	Tenus, de fournir et autoriser les ressources financières et les moyens nécessaires pour l'instauration d'une sécurité civile efficace et assurez une intervention coordonnée en matière de sécurité civile pour faire face aux menaces et aux sinistres majeurs réels qui pourraient survenir.
Municipalité Notification (avis)	Mettre en place des moyens pour : aviser et mobiliser le plus rapidement et directement possible tous les intervenants de premier niveau ; alerter la population face à des risques qui pourrait causer ou qui risque de causer des atteintes à la santé publique ou à l'environnement sur son territoire.
Couverture de sécurité incendie	Voir à ce que des dispositions existent pour fournir une couverture des risques incendies qui respecte les normes de la Direction de la prévention des incendies du MSP et de la L.R.Q. 112 sur la sécurité incendie.
Couverture de sécurité publique.	Voir à ce que des dispositions existent pour que la municipalité puisse bénéficier d'une <u>couverture policière appropriée à sa dimension et qui respecte l'article 70 de la loi sur la police (L.R.Q. c.p. P-13.1.)</u>
Communication des risques et des mesures à prendre par la population.	S'assurer que sont respectés les droits du public de recevoir en permanence des renseignements précis sur les risques municipaux, sur le comportement et sur les mesures de sécurité à adopter en cas de sinistre naturel, d'accidents liés aux substances dangereuses ou technologiques qui le menaceraient.
Préparation des services municipaux d'urgence	De s'assurer au niveau municipal que le niveau de préparation dans les services ayant des missions sectorielles est adéquat et maintenu par rapport à leurs opérations normales. La municipalité doit s'assurer qu'il a les ressources financières, humaines et matérielles, nécessaires pour intervenir et qu'elles seraient facilement accessibles, de manière qu'il soit possible de les mettre immédiatement en service en cas de sinistre naturel ou technologique.
Rétablissement	De s'assurer au niveau municipal que le public pourra réintégrer le plus rapidement possible et en toute sécurité son foyer, l'accompagner dans les procédures de réclamations et de demandes d'aide financière auprès des gouvernements provincial et fédéral.

Principales responsabilités du coordonnateur/mandataire

SÉCURITÉ CIVILE MUNICIPALE DANS LES DIMENSIONS PRÉVENTION ET PRÉPARATION

- 1) Voir à la mise en place ou à l'amélioration du Centre de Coordination d'Urgence Municipal (CCUM) incluant les locaux spacieux, l'ameublement et un état-major compétent en appui aux opérations de celui-ci ;
- 2) Développer ou améliorer la planification des mesures d'urgence, en collaboration avec tous les services, départements et groupes se voyant assigner une mission d'urgence par la municipalité ;
- 3) Organiser et planifier des exercices pratiques sur le terrain et sur table de sorte à permettre aux intervenants d'aiguiser et d'améliorer leurs potentiels de direction et de coordination opérationnelle sous des conditions simulées de sinistres majeurs ;
- 4) Encourager la signature de protocoles ou d'ententes d'entraide ;
- 5) Maintenir à jour les protocoles, pour mieux les invoquer rapidement en situation de sinistre majeur ;
- 6) Établir et maintenir des relations ou des liaisons professionnelles avec tous les fournisseurs de ressources d'urgence, groupes de bénévoles, les églises, les hôpitaux et organismes de services d'aide aux sinistrés et sociaux, si essentiels en situation d'urgence ;
- 7) Planifier et organiser de la formation sur mesure ou spécialisée pour tous les membres des services et département ayant une mission d'urgence et de sécurité civile et évaluer le potentiel d'intervention de tous et chacun ;
- 8) Planifier, organiser et coordonner un programme d'éducation et de sensibilisation de la population locale, les écoles, les entreprises et commerces et les industries et autres organismes sociaux sur la préparation aux situations d'urgence ;
- 9) Si le besoin existe dans votre communauté, établir et maintenir et tester régulièrement un mécanisme d'alerte de la population à risque lequel fonctionnera sur demande, 24 heures par jour, 7 jours sur 7 et 365 jours par année ;
- 10) Établir, préparer et évaluer votre programme d'information du public en temps normal ou en temps de sinistre majeur ;
- 11) Développer ou améliorer vos plans et vos procédures opérationnels et politiques d'urgence par l'entremise de séances ou de comités de coordination récurrents avec vos responsables de mission et les organismes sociaux qui répondront à votre appel lors d'un sinistre majeur.

LISTE DES PRINCIPAUX DOCUMENTS CONSULTÉS

- 1 À propos du port - Développement – Projets d’avenir – Port de Québec, 6 pages
- 2 Bulletins opérationnels de sûreté maritime, Transport maritime Canada – Sûreté maritime, 4 pages
- 3 CODE ISPS (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires et Amendements de 2002 à la convention SOLAS, publié par l’OMI (L’organisation maritime internationale)
- 4 Construction d’un nouveau quai multifonctionnel en eau profonde, Administration portuaire de Québec, projet d’agrandissement du port de Québec – Beauport 2020, 68 pages
- 5 Étude d’impact Environnemental, Beauport 2020, Septembre 2016, 38 pages
- 6 Étude d’impact environnemental, Tome 3, Accidents ou Défaillances, Septembre 2016
- 7 Étude de risques technologiques pour le Projet d’aménagement d’un quai multifonctionnel au Port de Québec, Rapport final, JP Lacoursière Inc, 22 pages
- 8 Étude des données d’accidents maritimes, DNV-GL, Port de Québec, 18 pages
- 9 Guide des mesures d’urgence fédéral, Transport Canada, 388 pages
- 10 Historique du Port de Québec, partie 1, Établissement du Port de Québec, 11 pages
- 11 Loi maritime du Canada, Avis du gouvernement, Ministère des Transports, 1 Page
- 12 Loi sur la Sécurité Civile du Québec, Chapitre S-2.3, 63 pages
- 13 Loi sur la sûreté du transport maritime (1994, ch. 40), Mise à jour du contenu 2015-07-01, 2 Pages
- 14 Loi sur la sûreté du transport maritime, (L.C. (Lois du Canada) 1994, ch.40), Table des matières, 1 page
- 15 Loi sur le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile L.C. (Lois du Canada) 2005, ch. 10, Sanctionnée 2005-03-23, 4 Pages
- 16 Loi sur les mesures d’urgence du Canada, L.R.C. (1985), ch. 22 (4^e suppl.)
- 17 Maritime Security, Substantial Work Remains to Translate New Planning Requirements into Effective Port Security, June 2004, GAO, United States General Accounting office, 57 pages
- 18 OCDE reports, Directorate for science, technology and industry, Security in maritime Transport: Risk factors and economic impact, Maritime transport committee, July 2003, 59 Pages
- 19 Plan d’urgence, « Projet K », Ville de Québec,
- 20 Plan de sécurité civile, Ville de Québec, juin 2015
- 21 Préparation aux urgences, Canada.ca, Modifié le 2015-03-20, 1 Page
- 22 Programme d’habilitation de sécurité en matière de transport maritime, Transport Canada, 7 pages
- 23 Projet d’aménagement d’un quai multifonctionnel en eau profonde dans le port de Québec – Beauport 2020, Agence canadienne d’évaluation environnementale, 2 Pages
- 24 Projet de manutention de pétrole brut, Kildair service ULC, www.kildair.com/fra/faq.html, 6 Pages
- 25 Publication maritime résumés, Transport Canada, Modifiée le 2017-01-23, 15 Pages
- 26 Rapports du Comité sénatorial permanent de l’énergie, de l’environnement et des ressources naturelles, Août 2013, Transporter l’énergie en toute sécurité, 57 pages

- 27 Règlement sur la sûreté du transport maritime, Canada, DORS/2004-144, Mis à jour le 31 janvier 2017, Dernière modification le 19 janvier 2014, 188 Pages
- 28 Règlement sur la sûreté du transport maritime, Loi sur la sûreté du transport maritime, Ministère des Transports, Gazette du Canada, Page 110, Partie 1, Ottawa, le samedi 3 avril 2004, 197 Pages
- 29 Règlement sur le transport maritime, Table des matières, Loi sur la sûreté du transport maritime (fra/lois/M-0.8, Enregistrement 2004-05-21, 5 pages
- 30 Rehaussement de la Sûreté du système de transport Maritime Canada, janvier 2004, 13 pages
- 31 Security in maritime transport: Risk factors and Economic impact, Maritime Transport Committee, july 2003, 59 pages
- 32 Stratégie intégrée de sécurité du fret, Aperçu, Agence des services frontaliers du Canada, 2 Pages
- 33 Terminal multifonctionnel en eau profonde, Port de Québec, 6 Pages
- 34 TERMPOL, Processus d'examen visant le Projet d'agrandissement des installations du port de Québec, Première édition, novembre 2016, 125 pages
- 35 Work remaining for effective security, New planning requirements into effective Port Security, 57 pages

Liste des publications consultées - Par ordre de date

Date	PUBLICATIONS CONSULTÉES	Auteur
12-05-24	Des citoyens craignent un feu de réservoir	MORIN, Annie, Le Soleil
13-02-11	Message du PDG du Port de Québec, Bref survol de 2011	GIRARD, Mario, Port de Québec
13-02-11	Mission du Port de Québec	Port de Québec
13-07-10	La valeur des maisons près des voies ferrées pourrait baisser	LAROCQUE, Sylvain, La Presse
13-07-29	Projet « K » : la Ville de Québec s'outille pour affronter des catastrophes	NÉRON, Jean-François, Le Soleil
14-10-11	Du pétrole canadien exporté de Québec ?	MORIN, Annie, Le Soleil
15-04-18	Vers un port pétrolier à Beauport	Le Devoir, Libre à penser
15-04-22	Pas de terminal pétrolier au Port de Québec	MORIN, Anne, Le Soleil
15-09-23	Débat historique sur le Port de Québec	MORIN, Annie, Le soleil
16-03-07	The-second procedure might have averted Lac-Mégantic disaster	The Globe and Mail
16-03-17	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Projet Oléoduc Énergie Est de Trans-Canada – section québécoise, 103 pages	GUILBEAULT, Steven
16-03-17	BAPE : l'idée d'un port d'exportation pétrolière au Québec refait surface	CLICHE, Jean-François, Le Soleil
16-05-27	Pourquoi les élus de Québec supportent-ils autant Beauport 2020 ?	LACOURSIÈRE, Jean, Accès St-Laurent
16-12-17	Litige avec Québec : deux organismes plaideront contre le Port	PIEDBOEUF, Guillaume, Le Soleil
17-01-04	En consultation publique jusqu'au 10 février 2017	RACINE, Jean-François, Journal de Québec
17-01-04	Feu vert aux consultations publiques pour le projet Beauport 2020	Radio-canada.ca
17-01-04	Invitation à la session portes ouvertes et à des séances publiques	Agence canadienne d'évaluation environnementale
17-01-07	Les élus et le projet d'agrandissement du Port de Québec	NouvellesDuQuartier.com

17-01-08	Petites omissions	Point de vue, Le Soleil
17-01-08	De l'essence trop près de la plage de la Baie de Beauport	MORIN, Annie, Le Soleil
17-01-10	Le Port de Québec fait le plein d'appuis politiques	GAUDREAU, Valérie, Le Soleil
17-01-10	Pas question de « diaboliser » le projet Beauport 2020, prévient Labeaume	ICI RADIO-CANADA.CA
17-01-11	2017, l'année des croisières	GIRARD, Mario, PDG, Port de Québec, Journal de Québec
17-01-12	Le « moment Régis » a assez duré	LACOURSIÈRE, Jean, Le Devoir, Libre de penser
17-01-12	Une institution fédérale minée par nos dirigeants	BONIN, Mireille, Collectif 55 plus
17-01-12	Le bon maire Régis ne sera jamais que lui-même	Inconnu
17-01-13	Quand les citoyen-nes soulèvent la poussière	Initiative citoyenne de vigilance du Port de Québec
17-01-14	Un contexte hostile de consultation	Point de vue, Le soleil
17-01-15	La Baie de Beauport écrit l'histoire	GAGNON, Caroline, Gestev
17-01-15	Un projet portuaire inquiétant et peu souhaitable	ACCÈS St-Laurent, Beauport
17-01-16	Des organismes veulent en savoir davantage	Ici radio-canada.ca, région de Québec
17-01-16	Non à l'industrialisation massive du panorama de Québec	LESSARD, Michel, Ph. D., historien, Université Laval, Québec
17-01-17	Une consultation ou une opération de relations publiques ?	Point de vue, Le Soleil
17-01-19	Plage de Beauport fermée : transbordement de pétrolier...	Point de vue, Le Soleil
17-01-19	Baie de Beauport – Site touristique	Québec, Ville et région
17-01-23	Une histoire du Port de Québec	RASKA, Jean, PhD Chercheur
17-01-24	Acceptabilité Sociale – Orientation	ARCAN, Ministre
17-01-24	Les Méganticois vont mieux	THIBAUT, Éline, Le Journal de Québec

17-01-26	Accès au fleuve,	Ville de Québec (site)
17-01-27	Odeur de pétrole sur la capitale	GIRAM,
17-01-27	Kildair service ULC, Projet de manutention de pétrole brut, Québec	Kildair Service ULC www.kildair.com/fa/faq.html
17-02-03	Des questions d'une citoyenne à la suite d'une soirée de consultation sur le projet du Port de Québec	NouvellesDuQuartier.com
17-02-04	Vers un port pétrolier à Québec ?	Point de vue, Le Soleil
17-02-06	Les berges aux citoyens	Accès St-Laurent, Beauport
17-02-07	Les zones grises de Beauport 2020	ASSELIN, Pierre, Le Soleil
17-02-07	Vers un port pétrolier à Québec	Montcalm/St-Jean-Baptiste, NouvellesDuQuartier.com
17-02-07	Un projet d'agrandissement pour quels intérêts ?	Point de vue, Le Soleil
17-02-08	Construire ensemble un port durable	Point de vue, Le Soleil
17-02-09	Un projet du XIX ^e siècle	Texte collectif

Liste des principales publications - Par ordre de titre

Date	PUBLICATIONS CONSULTÉES	Auteur
17-01-11	2017, l'année des croisières	GIRARD, Mario, PDG, Port de Québec, Journal de Québec
17-01-24	Acceptabilité Sociale – Orientation	ARCAN, Ministre
17-01-26	Accès au fleuve,	Ville de Québec (site)
17-01-19	Baie de Beauport – Site touristique	Québec, Ville et région
16-03-17	BAPE : l'idée d'un port d'exportation pétrolière au Québec refait surface	CLICHE, Jean-François, Le Soleil
16-03-17	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Projet Oléoduc Énergie Est de Trans-Canada – section québécoise, 103 pages	GUILBEAULT, Steven
17-02-08	Construire ensemble un port durable	Point de vue, Le Soleil
17-01-08	De l'essence trop près de la plage de la Baie de Beauport	MORIN, Annie, Le Soleil
15-09-23	Débat historique sur le Port de Québec	MORIN, Annie, Le soleil
12-05-24	Des citoyens craignent un feu de réservoir	MORIN, Annie, Le Soleil
17-01-16	Des organismes veulent en savoir davantage	Ici radio-canada.ca, région de Québec
17-02-03	Des questions d'une citoyenne à la suite d'une soirée de consultation sur le projet du Port de Québec	NouvellesDuQuartier.com
14-10-11	Du pétrole canadien exporté de Québec ?	MORIN, Annie, Le Soleil
17-01-04	En consultation publique jusqu'au 10 février 2017	RACINE, Jean-François, Journal de Québec
17-01-04	Feu vert aux consultations publiques pour le projet Beauport 2020	Radio-canada.ca
17-01-04	Invitation à la session portes ouvertes et à des séances publiques	Agence canadienne d'évaluation environnementale
17-01-27	Kildair service ULC, Projet de manutention de pétrole brut, Québec	Kildair Service ULC www.kildair.com/fa/faq.html
17-01-15	La Baie de Beauport écrit l'histoire	GAGNON, Caroline, Gestev
13-07-10	La valeur des maisons près des voies ferrées pourrait baisser	LAROCQUE, Sylvain, La Presse

17-01-12	Le « moment Régis » a assez duré	LACOURSIÈRE, Jean, Le Devoir, Libre de penser
17-01-12	Le bon maire Régis ne sera jamais que lui-même	Inconnu
17-01-10	Le Port de Québec fait le plein d'appuis politiques	GAUDREAU, Valérie, Le Soleil
17-02-06	Les berges aux citoyens	Accès St-Laurent, Beauport
17-01-07	Les élus et le projet d'agrandissement du Port de Québec	NouvellesDuQuartier.com
17-01-24	Les Méganticois vont mieux	THIBAULT, Éline, Le Journal de Québec
17-02-07	Les zones grises de Beauport 2020	ASSELIN, Pierre, Le Soleil
16-12-17	Litige avec Québec : deux organismes plaideront contre le Port	PIEDBOEUF, Guillaume, Le Soleil
13-02-11	Message du PDG du Port de Québec, Bref survol de 2011	GIRARD, Mario, Port de Québec
13-02-11	Mission du Port de Québec	Port de Québec
17-01-16	Non à l'industrialisation massive du panorama de Québec	LESSARD, Michel, Ph. D., historien, Université Laval, Québec
17-01-27	Odeur de pétrole sur la capitale	GIRAM,
15-04-22	Pas de terminal pétrolier au Port de Québec	MORIN, Anne, Le Soleil
17-01-10	Pas question de « diaboliser » le projet Beauport 2020, prévient Labeaume	ICI RADIO-CANADA.CA
17-01-08	Petites omissions	Point de vue, Le Soleil
17-01-19	Plage de Beauport fermée : transbordement de pétrolier...	Point de vue, Le Soleil
13-07-29	Projet « K » : La Ville de Québec s'outille pour affronter des catastrophes	NÉRON, Jean-François, Le Soleil
16-05-27	Pourquoi les élus de Québec supportent-ils autant Beauport 2020 ?	LACOURSIÈRE, Jean, Accès St-Laurent
17-01-13	Quand les citoyen-nes soulèvent la poussière	Initiative citoyenne de vigilance du Port de Québec
16-03-07	The-second procedure might have averted Lac-Megantic disaster	The Globe and Mail
17-01-14	Un contexte hostile de consultation	Point de vue, Le soleil

17-02-07	Un projet d'agrandissement pour quels intérêts ?	Point de vue, Le Soleil
17-02-09	Un projet du XIX ^e siècle	Texte collectif
17-01-15	Un projet portuaire inquiétant et peu souhaitable	ACCÈS St-Laurent, Beauport
17-01-17	Une consultation ou une opération de relations publiques ?	Point de vue, Le Soleil
17-01-23	Une histoire du Port de Québec	RASKA, Jean, PhD Chercheur
17-01-12	Une institution fédérale minée par nos dirigeants	BONIN, Mireille, Collectif 55 plus
15-04-18	Vers un port pétrolier à Beauport	Le Devoir, Libre à penser
17-02-07	Vers un port pétrolier à Québec	Montcalm/St-Jean-Baptiste, NouvellesDuQuartier.com
17-02-04	Vers un port pétrolier à Québec ?	Point de vue, Le Soleil

ⁱ Sûreté, de façon générale, il s'agit d'un état de protection contre le danger ou les menaces. Dans le cadre de la sûreté maritime, il s'agit de mesures qui garantissent la protection contre le terrorisme, la criminalité et les explosions ou toutes autres menaces pouvant ébranler les systèmes des organisation portuaires et navires.

ⁱⁱ Sécurité, de façon générale, il s'agit de moyens, mesures et dispositifs mis en place pour protéger les personnes (morales et physiques), leurs biens ainsi que leurs activités.