



**CONSEIL DE QUARTIER DE SILLERY
CONSEIL D'ADMINISTRATION
Le 9 mars 2021**

**Procès-verbal de la troisième assemblée tenue le mardi, 9 mars 2021 à 19 h 00 par
visioconférence**

PRÉSENCES:

M ^{me} Pierrette Vachon-L'Heureux	Présidente (2021)
M. Maxime Bélanger	Vice-président (2022)
M. Luc Trépanier	Secrétaire (2021)
M. Denis Cournoyer	Trésorier (2021)
M ^{me} Hélène Garant	Administratrice (2022)
M ^{me} Valérie Kelly	Administratrice (2022)
M. Hugues Beaudoin	Administrateur (2022)
M. Luc Villeneuve	Administrateur coopté (2021)

M^{me} Émilie Villeneuve Conseillère municipale

ABSENCE :

IL Y A QUORUM

AUTRES PRÉSENCES :

M ^{me} Cristina Bucica	Conseillère en consultations publiques Service de l'interaction citoyenne
M. Philippe Plante	Urbaniste, adjoint à la présidente et directrice générale de la Commission de la Capitale-Nationale du Québec
M. Dave Gravel	Conseiller politique pour la Commission de la Capitale- Nationale du Québec et pour le ministère de la Sécurité publique
M ^{me} Anne-Marie Mongrain	Directrice du bureau du comté de Jean-Talon
M ^{me} Jocelyne Séguin	Secrétaire de rédaction

Outre les personnes mentionnées ci-dessus, personne d'autre n'assiste à l'assemblée.

Ordre du jour

21-03-01	Lecture et adoption de l'ordre du jour	19 h 00
21-03-02	Discussion concernant les résolutions 21-CA-06 et 07	19 h 02
21-03-03	Approbation du procès-verbal du mardi 9 février 2021	19 h 05
21-03-04	Organisation du conseil de quartier	19 h 10
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Politique de participation publique ▪ Communication : page Facebook ▪ Rapport annuel 2020 : surcharge du secrétariat ▪ Élections et signatures par internet ▪ Assemblée générale annuelle ▪ Dépliant d'information 	
21-03-05	Questions et commentaires du public	19 h 20
21-03-06	Période d'information de la conseillère municipale	19 h 30
21-03-07	Activités	19 h 40
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Urbanisme et aménagement ▪ Mobilité durable et environnement ▪ Histoire, patrimoine, culture ▪ Communautaire, parcs et loisirs 	
21-03-08	Table des présidents et des présidentes des conseils de quartiers	20 h 10
21-03-09	Fonctionnement	20 h 20
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Secrétariat ▪ Trésorerie ▪ Documentation 	
21-03-10	Divers	20 h 25
21-03-11	Levée de l'assemblée	20 h 30

Procès-verbal

21-03-01 Lecture et adoption de l'ordre du jour
M^{me} Pierrette Vachon-L'Heureux ouvre la réunion à 19 h 00.

SUR UNE PROPOSITION DE M. Denis Cournoyer, DÛMENT APPUYÉE PAR M. Hugues Beaudoin, IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT d'adopter l'ordre du jour tel que déposé.

21-03-02 Approbation du procès-verbal du mardi 9 février 2021

RÉSOLUTION 21-CA-09

Concernant l'adoption du procès-verbal du 9 février 2021

SUR UNE PROPOSITION DE M. Maxime Bélanger, DÛMENT APPUYÉE PAR M. Hugues Beaudoin, IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT d'adopter le procès-verbal du 9 février 2021 tel que déposé.

- **Affaires découlant du procès-verbal**

Les résolutions 21-CA-06 et 21-CA-07 ont été respectivement transmises le 27 février dernier au ministère de la Culture et des Communication du Québec et à la Commission de la Capitale nationale du Québec.

En suivi aux deux résolutions qui concernaient la falaise de Sillery, M. Philippe Plante, urbaniste à la Commission, répondra aux questions des membres du conseil d'administration concernant le sujet. M. Dave Gravel, également de la Commission, de même que M^{me} Anne-Marie Mongrain, directrice du bureau du comté de Jean-Talon, agiront en tant qu'observateurs.

M. Plante revient brièvement sur le projet de la phase 3 de la Promenade Samuel-De Champlain. Les travaux avancent bien et l'année 2021 sera une année charnière pour concrétiser plusieurs aménagements, notamment le pôle balnéaire et les accès à la berge près de la marina où on cherche à recréer la plage du Foulon des années 1950 qui était la destination favorite du tout Sillery.

La voie ferrée du Canadien National a dû être relocalisée au pied de la falaise. Le viaduc ferroviaire dans l'axe de la côte de Sillery est en cours de démolition. Un nouveau portique ferroviaire sera construit plus à l'est pour l'accès du train aux installations du port. La falaise qui est constituée de shale friable doit être consolidée par des ancrages en profondeur. Les travaux ont nécessité le déboisement d'une partie de la falaise pour localiser les parties faibles et enlever les arbres qui minent la falaise avec leurs racines. En contrepartie, il y aura des travaux de revégétalisation partout où ce sera possible.

M^{me} Garant fait remarquer que la coupe à blanc en a surpris plusieurs comme s'il n'y avait pas eu de planification. Selon M. Plante, les personnes responsables du suivi de projet à la Ville étaient informées mais il ne sait pas dans quelle mesure l'information a circulé dans les différents services de la Ville.

M. Beaudoin s'interroge sur le choix de relocaliser la voie ferrée plutôt que de construire une protection comme cela se fait ailleurs ce qui aurait peut-être permis d'éviter le déboisement. Chaque cas est unique selon M. Plante et dans le cas présent, le principe a été de conserver le dégagement d'un espace entre le pied de la falaise et des blocs de protection pour laisser s'accumuler les débris qui tombent de la falaise. Plusieurs analyses géotechniques ont été effectuées et l'instabilité de la falaise devait être contrôlée. M. Plante n'est pas un expert mais il ne croit pas qu'un tunnel aurait été la solution puisqu'il aurait quand même fallu stabiliser la falaise.

Concernant la lettre de M. Roy qui s'inquiétait de la coupe des arbres, M. Plante mentionne qu'il n'y a pas eu de stabilisation à faire sur son terrain. C'est plutôt à la Pointe à Puiseaux qu'il a fallu travailler et plus à

l'est, là où des éboulis récents ont nécessité une intervention plus importante.

M. Villeneuve demande s'il y aura encore du déboisement. Non, les travaux d'abattage sont complétés. Les travaux à venir concernent les aménagements proprement dits de la Promenade. Le Canadien National n'a pas eu droit de regard ni sur le déboisement, ni sur l'aménagement de la voie ferrée qui s'est fait de concert avec le ministère des Transports. C'est la Commission nationale qui est propriétaire de la falaise et qui en assume l'entretien.

M. Beaudoin soulève les incohérences entre les maquettes du projet et les aménagements en cours. M. Plante répond que ce sont les plans et devis qui guident la réalisation des travaux et que les maquettes n'ont pas été mises à jour.

M^{me} Kelly se dit surprise que la Commission puisse abattre autant d'arbres alors que les citoyens sont très limités à cet égard. Par ailleurs, elle s'interroge sur ce qui est prévu au bas de la côte de Sillery. Selon M. Plante, la limite des travaux pour la promenade est l'emprise de la voie ferrée. Un stationnement a déjà été aménagé au pied de la côte et il sera asphalté. Il y aura un aménagement paysager entre la voie ferrée et le boulevard Champlain et des espaces gazonnées entre la voie ferrée et le pied de la falaise. Il rappelle que jusqu'à la fin des années 1980, l'emplacement était occupé par des réservoirs pétroliers et qu'il y a eu contamination des sols.

À l'emplacement du gros réservoir près de la marina, il y aura des aménagements pour la promenade ainsi qu'un espace de stationnement pour le stockage des bateaux de plaisance. Le portique ferroviaire dans la falaise sera masqué autant que possible.

M. Cournoyer s'interroge sur le respect des normes du ministère des Transports. M. Plante assure que toutes les normes de référence ont été prises en compte pendant toute l'élaboration du projet.

M. Villeneuve émet quelques remarques concernant la vitesse excessive et le trafic lourd sur le boulevard Champlain. M. Plante rappelle que la limite de vitesse initialement à 80 km/h a été réduite à 60 km/h lorsque que l'espèce d'autoroute que constituait le boulevard Champlain a été transformée en un boulevard végétalisé. La vitesse demeurera à 60 km/h dans les espaces nouvellement aménagés. C'est au ministère des Transports qu'il faut s'adresser pour toutes questions de vitesse, d'éclairage et d'affichage routier.

M. Villeneuve enchaîne sur la nécessité de bien synchroniser les feux de circulation sur le boulevard Champlain. Il faut prévoir cette synchronisation

dès l'implantation des infrastructures. M. Plante confirme que le ministère des Transports participe au projet et s'occupe de tous les aspects routiers.

M. Beaudoin s'interroge au sujet du dégagement des passages piétonniers en hiver où le ministère déverse actuellement des neiges usées. M. Plante dit qu'on travaille à remédier à la situation.

M. Gravel mentionne que plusieurs d'aménagements temporaires devront être mis en place pendant l'été qui vient et que le conseil de quartier sera tenu informé, ce qui est fort apprécié. La piste cyclable sera maintenue active pendant toute la saison estivale comme elle l'était l'année dernière.

M^{me} Vachon-L'Heureux conclut en remerciant M. Plante et la Commission de la capitale nationale pour ces informations très pertinentes concernant la falaise de Sillery et la Promenade Samuel-de Champlain. Elle termine en faisant remarquer que la consultation sur la phase 3 de la Promenade date déjà de quelque temps et qu'on n'a peut-être pas suffisamment insisté sur le déboisement lui-même ce qui a causé les émois des dernières semaines.

▪ **Autres suivis**

Dans un courriel, M^{me} Bucica a fait le point sur plusieurs résolutions du conseil.

Résolution 20-CA-31 du 8 décembre dernier relativement au réaménagement de l'emplacement de l'aréna Jacques-Côté. La Ville poursuit ses efforts dans le secteur du parc Saint-Michel. Un atelier d'échanges aura notamment lieu le 22 mars prochain à 19 h. Il faut s'inscrire sur le [site de la participation citoyenne consacré au projet](#).

Résolution 21-CA-02 du 12 janvier concernant un lien cyclable temporaire sur le boulevard Laurier - La Ville répond que ce ne sera pas pris en compte cet été mais que c'est un projet ciblé et prioritaire.

Résolution 21-CA-03 du 12 janvier à propos de la réduction et du contrôle des vitesses sur le boulevard Champlain- La Ville répond que la circulation est sous la responsabilité du ministère des Transports. La Ville ne peut modifier la limite de vitesse ni installer des panneaux. La résolution a été transmise au ministère des Transports.

En suivi au procès-verbal du 10 mars 2020, M^{me} Vachon-L'Heureux va relancer M. Claude Choquette pour une éventuelle présentation du projet qui devrait avoir lieu sur le site de l'ex-couvent de la *Fédération des Augustines de la Miséricorde-de-Jésus* (érigé en 1961-1962) situé au 2285-2295, chemin Saint-Louis.

Concernant le panneau publicitaire et le point de vente (genre kiosque) localisé près de l'immeuble *Sous-les-Bois* dont il été question à

l'assemblée du 9 février dernier, M. Bélanger a contacté le 311 et attend un retour d'appel de la Ville. Toujours dans le secteur de *Sous-les-bois*, M^{me} Garant s'interroge à savoir si un permis a été émis pour le projet Benmore. M^{me} Bucica va s'informer.

21-03-03 Organisation du conseil de quartier

▪ **Politique de participation publique**

La Ville annonçait le 11 février par voie de communiqué [l'adoption de la politique de participation publique](#) qui entrera en vigueur en mai prochain. M^{me} Vachon-L'Heureux mentionne que certains conseils de quartier déplorent que la nouvelle politique ne traite pas en profondeur des conseils de quartier comme le faisait l'ancienne politique. M^{me} Bucica mentionne que la Ville entamera prochainement de nouvelles consultations auprès des conseils de quartier pour la suite des choses.

▪ **Communication : page Facebook**

M. Villeneuve demande si la page pourrait être utilisée pour générer plus d'interactions avec les gens du quartier. M^{me} Vachon-L'Heureux estime que c'est le cas et qu'il faut trouver des moyens de faire participer les citoyens de façon plus active. M. Villeneuve s'informe au sujet d'un éventuel maillage avec le groupe Facebook de [Sillery Ma Ville](#). M. Beaudoin s'informe quant à lui à propos d'une nouvelle fonctionnalité de Facebook permettant aux gens de communiquer entre eux.

▪ **Rapport annuel 2020 : surcharge du secrétariat**

Pour compléter le rapport annuel et pour assurer la diffusion sur la page Facebook, M^{me} Vachon-L'Heureux souhaite avoir une photo ainsi qu'une courte présentation des membres du conseil dans le rapport annuel.

M. Bélanger et M. Beaudoin vont compléter le rapport avec des textes sur le comité de démolition et sur la Table Vélo. M. Villeneuve va préparer un texte pour accompagner les photos des membres du conseil sur la Page Facebook.

▪ **Élections et signatures par internet**

M^{me} Vachon-L'Heureux demande si le [formulaire de dépôt et d'appui à une candidature](#) fonctionne bien sur le site de la Ville. M^{me} Bucica le confirme et va faire prochainement un bilan des candidatures et des appuis reçus à ce jour.

M. Denis Cournoyer annonce qu'il ne sera pas candidat aux prochaines élections. Il assumera son rôle de trésorier jusqu'à l'assemblée générale et sera disponible pour la passation des pouvoirs.

- **Assemblée générale annuelle**

Le projet *Sécurité routière dans les zones scolaire de Sillery* déposé dans le cadre du *Programme de soutien à la mobilisation* a été accepté et la subvention de 12 000 \$ a été autorisée (voir le [Sommaire décisionnel et la liste des projets subventionnés](#)). Le projet sera présenté lors de l'assemblée générale annuelle en présence des trois demandeurs partenaires :



- **Dépliant d'information**

Le dépliant a été conçu pour jumeler les quartiers Saint-Louis et Sillery. Il est en impression, en noir et blanc. Il sera distribué par la poste. M^{me} Vachon-L'Heureux regrette le dépliant en couleur d'autrefois.

21-03-04 Questions et commentaires du public

M^{me} Bucica mentionne qu'elle a reçu quelques demandes d'informations adressées au conseil de quartier concernant le Centre-Falaise et le service de restauration, la roulotte de chantier du projet Benmore, les chiens en laisse sur le Sentier des Grands Domaines-de-Sillery et le nettoyage de l'avenue Maguire. Elle rappelle que pour des questions ou des problèmes très spécifiques, un appel au 311 peut-être plus indiqué qu'une demande adressée au conseil de quartier.

21-03-05 Période d'information de la conseillère municipale

La conseillère, M^{me} Émilie Villeneuve rappelle que la Ville a amorcé récemment une démarche de consultation relativement à sa *Stratégie de développement durable 2030*. Une séance d'information en ligne se tiendra le jeudi 11 mars à 19 h. On peut s'inscrire sur le [site de participation citoyenne consacrée à la stratégie](#). M^{me} Villeneuve mentionne qu'il y a énormément de contenu et que M. Claude Villeneuve, biologiste et vulgarisateur scientifique de l'UQAC, a été invité pour dresser un état de la situation. Elle mentionne finalement que deux appels ont déjà eu lieu dans le cadre de la stratégie, soit un [appel d'intérêt concernant le centre éducatif en agriculture urbaine](#) et un appel à projets concernant [le verdissement et la déminéralisation de terrains privés](#) pour lequel il sera possible d'obtenir une subvention pouvant atteindre jusqu'à 20 000 \$ et couvrir jusqu'à 80 % du coût total des dépenses admissibles. La date limite pour soumettre un projet est le 12 avril.

M^{me} Villeneuve termine en rappelant qu'elle a participé hier, pendant la journée internationale de la femme, en compagnie de M. Labeaume et de M^{me} Shoiry, à une activité organisée par [Vide ta sacoche](#) auprès de l'organisme PIPQ, (Projet intervention prostitution Québec) qui vient en aide à des personnes fragilisées.

1396 avenue Preston - M. Cournoyer se demande si un permis de démolition a été accordé pour le 1396 Preston. M^{me} Villeneuve le réfère au 311.

Avenue Maguire conviviale - M^{me} Garant souhaiterait savoir si le projet de l'avenue Maguire conviviale commencera cette année. M^{me} Villeneuve précise que les travaux s'amorceront dès que le contrat sera signé avec le contracteur, ce qui ne saurait tarder. Une rencontre est d'ailleurs prévue le 25 mars prochain avec les commerçants. Une deuxième rencontre suivra avec les citoyens. M^{me} Villeneuve mentionne qu'il y aura sur place, pendant toute la durée des travaux, un kiosque et une personne-ressource pour répondre aux questions des citoyennes et des citoyens. Cette façon de faire a été très appréciée l'année dernière pendant les travaux de réfection de l'avenue Cartier.

Le Maguire sur l'Avenue - M^{me} Garant rapporte que sa clientèle s'est dite étonnée de la coupe de trois arbres matures en façade de l'ancien stationnement de l'hôtel de ville de Sillery accentuant l'étroitesse et la proximité du trottoir du nouveau projet *Le Maguire sur l'Avenue*. Même les vitrines qui sont en porte à faux semblent empiéter sur le trottoir.

Devoir se promener à la queue leu leu sur les trottoirs de l'avenue Maguire était le *problème à corriger*, lors des rencontres consultatives antérieures, du SDC. Le bâtiment en construction sur le stationnement permettait une implantation d'un bâtiment en retrait et l'élargissement du trottoir lors de la réfection de la rue Maguire, ce qui était impossible à l'Est. Cette solution avait été proposée pour la réfection de l'avenue Maguire moins large que l'avenue Cartier.

Dérogations mineures – M^{me} Garant déplore que le propriétaire de son immeuble commercial sur l'avenue Maguire souhaitait remplacer et compléter sa vitrine en en encorbellement pour la prolonger jusqu'au sol ne puisse le faire. Alors qu'il aurait été souhaitable que la ville de Québec normalise ces dérogations mineures amenées de la fusion de l'ancienne ville de Sillery, afin de permettre l'amélioration des façades des bâtiments existants, d'autant plus que la réfection de la rue était imminente.

M^{me} Villeneuve mentionne que le problème s'est également présenté pour d'autres plans particuliers d'urbanisme et qu'une solution globale pour corriger la situation est à l'étude. M^{me} Villeneuve s'informerait sur l'échéancier prévu pour la modification.

Avenue du Chanoine-Morel conviviale - M. Beaudoin voudrait savoir si le [projet d'avenue conviviale](#) est toujours sur la table. M^{me} Villeneuve y tient beaucoup mais la Ville procédera par interventions ponctuelles pour reverdir et modifier les zones de stationnement. Le conseil de quartier a appuyé le projet mais c'est la deuxième rencontre publique qui a remis le

projet en cause parce que des gens ont émis des réserves quant au stationnement.

21-03-06 Activités

▪ Urbanisme et aménagement

- **Traverse piétonne, boulevard Laurier et Joseph-Rousseau**
M. Villeneuve voudrait revenir sur le sujet de la traverse piétonne à la hauteur de l'avenue Joseph-Rousseau qui a été soulevé par une citoyenne à la rencontre du 12 janvier dernier. Depuis l'automne, dans le cadre d'un projet pilote, le terre-plein central du boulevard Laurier a été allongé, ce qui coupe en deux l'avenue Joseph-Rousseau et empêche le virage à gauche en provenance de l'ouest. Malheureusement aucun passage piéton ou cycliste n'a été installé. M. Villeneuve rappelle que la Ville se donnait jusqu'en novembre 2021 pour étudier la chose, mais que, apparemment, les travaux pour la traverse piétonne pourraient commencer dès ce printemps. M^{me} Bucica va vérifier ce qu'il en est.

- **Citoyenne de l'avenue du Cardinal-Bégin**
Une citoyenne a fait part par courriel au conseil de ses inquiétudes concernant la résidence Auguste-Blouin sise au 1170, avenue du Cardinal-Bégin. Elle s'inquiète plus particulièrement pour les arbres et pour la démolition éventuelle de la résidence. Le conseil va préparer une résolution qui sera traitée à l'assemblée du mois de mai.

Voir le projet de résolution et ses considérants en annexe, page 12.

- **Réaménagement de l'avenue Maguire**
Le point a été traité plutôt (Voir [Avenue Maguire conviviale](#)).

- **Projet Laurentia (CQCR)**
La Table des présidents et des présidentes a préparé une démarche concernant le projet *Laurentia* qui a été appuyée par plusieurs conseils de quartier. La Table souhaiterait également obtenir l'appui du conseil de quartier de Sillery. Le conseil estime toutefois que la lettre ne s'adresse pas à la bonne personne puisque le projet relève du fédéral et non du provincial. Les membres conviennent de déposer une résolution en appui aux inquiétudes du conseil de quartier du Cap-Rouge mais sans référence à une démarche auprès du BAPE ce qui n'est pas réaliste dans un contexte de projet fédéral.

RÉSOLUTION 21-CA-10

Concernant une demande du Conseil de quartier du Cap-Rouge (CQCR) pour une requête en faveur d'un BAPE.

SUR UNE PROPOSITION DE M. Denis Cournoyer, DÛMENT
APPUYÉE PAR M. Hugues Beaudoin, IL EST RÉSOLU
UNANIMEMENT

D'APPUYER la démarche du conseil de quartier du Cap-Rouge a
requête du 4 février 2021 en faveur d'un BAPE sur les impacts de
la desserte terrestre (routes et voies ferrées) du projet de terminal
Laurentia.

Voir la résolution et ses considérants en annexe, page 14.

- **Mobilité durable et environnement**
 - **Vision de la mobilité active**
À distinguer de la *Stratégie du développement durable 2030*. À découvrir le 11 mars 2021.
 - **Stratégie de sécurité routière**
Le projet du conseil de quartier a été accepté et sera présenté en assemblée générale le 13 avril prochain.
- **Histoire, patrimoine, culture**
M^{me} Vachon-L'Heureux rappelle qu'il y aura un atelier d'échanges le 22 mars prochain à 19 h sur le faubourg et le parc Saint-Michel. Il faut s'inscrire sur le [site de la participation citoyenne consacré au projet](#).
- **Communautaire, parcs et loisirs**

21-03-07 **Table des présidents et des présidentes des conseils de quartiers**

- **Visibilité des enjeux locaux, rencontre du 22 février 2021**

M^{me} Garant mentionne qu'un comité de trois personnes va être formé pour développer le dossier de la visibilité et structurer la diffusion du discours sur les enjeux locaux. Elle ajoute que plusieurs administrateurs et administratrices présentes s'interrogent sur le désengagement de la Ville envers les conseils de quartiers privilégiant la politique de participation publique plus anonyme et encadrée pour éviter une discussion pouvant être polémique en amont d'un projet. M^{me} Elsener a fait parvenir le compte rendu de la rencontre aux participants et aux participantes. Il sera transmis aux autres membres du conseil d'administration.

Madame Vachon L'heureux mentionne que la plupart des participants et des participantes à la Table pensent que le gouvernement ne s'investira pas financièrement dans l'aide aux médias mais tous et toutes étaient sensibles à la question de la diffusion du discours des conseils de quartier. Un gain d'intérêt pour la Table de l'environnement a été noté. Une

nouvelle rencontre de la Table des présidents et des présidentes devrait avoir lieu à l'automne et porter sur la politique de la participation publique.

21-03-08 Fonctionnement

▪ Secrétariat

Le conseil a reçu un courriel de la part de M^{me} Émilie Bégin, conseillère en communication au Bureau de projet du Réseau structurant de Transport en commun (BPRSTC), qui remercie le conseil pour sa participation à la présentation du 2 février dernier.

▪ Trésorerie

M. Cournoyer nous informe qu'au 28 février 2021, le solde du compte est de 1 401,14 \$.

RÉSOLUTION 21-CA-11

Concernant le paiement des frais de secrétariat pour la rencontre du 9 mars 2021

SUR UNE PROPOSITION DE M. Maxime Bélanger, DÛMENT APPUYÉE PAR M. Luc Trépanier, IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT d'émettre un chèque de 90 \$ à M^{me} Jocelyne Séguin pour la rédaction du procès-verbal du 9 mars 2021.

RÉSOLUTION 21-CA-12

Concernant le paiement d'une cartouche d'imprimante

SUR UNE PROPOSITION DE M. Hugues Beaudoin, DÛMENT APPUYÉE PAR M. Luc Trépanier, IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT d'émettre un chèque de 68,99 \$ à M^{me} Pierrette Vachon-L'Heureux pour l'achat d'une cartouche d'imprimante.

▪ Documentation

Aucun point à signaler.

21-03-09 Divers

M. Hugues Beaudoin a tenté de rejoindre M. Van Neste, président de la Table vélos. Il essaiera de nouveau.

21-03-10 Levée de l'assemblée

Aucun autre point n'ayant été ajouté et l'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 22 h. L'assemblée générale annuelle aura lieu le 13 avril 2021.

M^{me} Pierrette Vachon-L'Heureux
Présidente

M. Luc Trépanier
Secrétaire

Annexe



ARRONDISSEMENT DE SAINTE-FOY-SILLERY-CAP-ROUGE
Édifice Andrée-P.-Boucher
1130, route de l'Église
Québec (Québec) G1V 4X6

Résolution

Conseil de quartier de Sillery
(CQS)

Cinquième rencontre, quatrième assemblée régulière du *Conseil de quartier de Sillery* tenue le mardi **11 mai 2021** à 19 h, en visioconférence

Résidence Auguste-Blouin
1170, avenue du Cardinal-Bégin



Source : Répertoire du patrimoine bâti, Ville de Québec.



Source : Carte interactive, Ville de Québec.

REPORTÉE EN MAI

RÉSOLUTION 21-CA-??

ATTENDU QUE le Conseil partage les préoccupations des citoyennes et des citoyens du quartier et est soucieux de protéger le paysage urbain.

ATTENDU QUE le sort de la résidence Auguste-Blouin situé au 1170, avenue du Cardinal-Bégin, conçue par l'architecte Philippe Côté (1907-1990), inquiète les citoyennes et les citoyens.

Référence : <https://photo.devemedia.com/360/MRVC/1170CardinalBegin/index.htm>

ATTENDU QUE la résidence Auguste-Blouin s'inscrit en totale harmonie dans un secteur résidentiel ayant conservé les caractéristiques de son développement depuis les années 50.

Référence : <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/patrimoine/bati/fiche.aspx?fiche=21028>

ATTENDU QUE contrairement à l'avenue Belvédère, l'avenue du Cardinal-Bégin a la chance d'avoir des maisons qui offrent une certaine uniformité ainsi que de grands arbres majestueux.

Il est proposé par : M. Hugues Beaudouin

Et appuyé par : M. Luc Villeneuve

IL EST RÉSOLU,

D'APPUYER la requête de la citoyenne.

Proposition adoptée à l'unanimité.

M^{me} Marie-Claude Bouchard | mariecbouchard@gmail.com
Mme Suzanne Verreault, présidente du CUCQ | cucq@ville.quebec.qc.ca
M. Jean-Louis Vallée président de la Société d'histoire de Sillery | valleelouis@icloud.com

▼
M. Rémy Normand, président de l'Arrondissement de Sainte-Foy – Sillery – Cap-Rouge.
M^{me} Émilie Villeneuve, conseillère, District Saint-Louis-Sillery.

Envois : **À remettre au conseil.**

- Maître Noémie Valsan-Bélanger, assistante-greffière, Arrondissement de Sainte-Foy – Sillery – Cap-Rouge | noemie.valsan-belanger@ville.quebec.qc.ca



Présidente

11 mai 2021

Date

C:\Users\Utilisateur\Dropbox\Luc-dossiers\Conseil de Quartier de Sillery\Résolutions CQS\Résolutions 2021\03 Résolution Cardinal-Bégin 09-03-21-CA-CQS-1.docx



ARRONDISSEMENT DE SAINTE-FOY-SILLERY-CAP-ROUGE
Édifice Andrée-P.-Boucher
1130, route de l'Église
Québec (Québec) G1V 4X6

Résolution

Conseil de quartier de Sillery

Troisième rencontre, troisième assemblée du *Conseil de quartier de Sillery* tenue le mardi **9 mars 2021** à 19 h, en visioconférence

Appui à la démarche du conseil de quartier du Cap-Rouge concernant le projet *Laurentia*

RÉSOLUTION 21-CA-10

ATTENDU QUE le Conseil de quartier de Sillery partage les inquiétudes des autres conseils de quartier concernant le projet de terminal *Laurentia*.

ATTENDU QUE le Conseil appuie l'absolue nécessité de disposer d'un portrait complet de la situation.

CONSIDÉRANT les principes de la *Loi sur le développement durable* (Q-2) et la responsabilité du Gouvernement du Québec à cet égard.

ATTENDU QUE le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale (CIUSSSCN) devrait être associé à ce projet d'aménagement.

CONSIDÉRANT QUE le projet de terminal de conteneurs en eau profonde *Laurentia* est de compétence fédérale et que le rapport final de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) reste à venir.

Il est proposé par : M. Denis Cournoyer

Et appuyé par : M. Hugues Beaudoin

IL EST RÉSOLU,

D'APPUYER, toujours en attente du rapport l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, la démarche du conseil de quartier du Cap-Rouge en faveur d'une étude sur les impacts de la desserte terrestre, routes et voies ferrées, du projet de terminal *Laurentia* sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.

Proposition adoptée à l'unanimité.

Copie conforme : Lettre du 4 février 2021.

M. Louis Martin, président du Conseil de quartier du Cap-Rouge | ConseilQuartier.Cap-Rouge@ville.quebec.qc.ca
M. Benoit Charette, ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques | ministre@environnement.gouv.qc.ca
M. Joël Lightbound, député de Louis-Hébert | Joel.Lightbound@parl.gc.ca
M. Jean-Yves Duclos, député de Québec | Jean-Yves.Duclos@parl.gc.ca

M. Rémy Normand, président de l'Arrondissement de Sainte-Foy – Sillery – Cap-Rouge.
M^{me} Émilie Villeneuve, conseillère, District Saint-Louis-Sillery.

Envois : **À remettre au conseil.**

- Maître Noémie Valsan-Bélanger, assistante-greffière, Arrondissement de Sainte-Foy – Sillery – Cap-Rouge | noemie.valsan-belanger@ville.quebec.qc.ca

Présidente

9 mars 2021

Date

C:\Users\Utilisateur\Dropbox\Luc-dossiers\Conseil de Quartier de Sillery\Résolutions CQS\Résolutions 2021\03 Résolution Laurentia 09-03-21-CA-CQS-2.docx

Québec, 4 février 2021

Monsieur Benoit Charrette
Ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifrice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec

Objet : Requête en faveur d'un BAPE sur les impacts de la desserte terrestre (routes et voie ferrée) du projet de terminal Laurentia

Monsieur le Ministre.

L'implantation d'un terminal de conteneurs dans un milieu déjà urbanisé amène son lot de facteurs de risques aux plans environnementaux, de la santé et de la sécurité de la population. En novembre dernier, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) rendait public son rapport provisoire sur le projet Laurentia. Verdict : le projet aura des effets négatifs importants sur la qualité de l'air et la santé humaine dans les secteurs retenus pour étude.

Toutefois, rappelle l'Agence, ont été exclus de l'examen, les effets du transport routier et ferroviaire à travers la capitale, « *une évaluation environnementale menée en vertu de la Loi fédérale se limitant aux activités sur les terrains sous le contrôle du promoteur* » (p.231). Exceptionnellement, l'analyse des impacts sur la santé aura été élargie au secteur Cité-Limoilou.

Ainsi, sur un total de 287 pages, seulement deux pages abordent plus spécifiquement la desserte terrestre extraportuaire. On y résume les « *préoccupations* » des groupes citoyens, sans aucune analyse ni aucun avis. Ces dernières sont, dit-on, laissées à l'instance gouvernementale (« *Appréciation du Ministre* ») (p. 231). Les préoccupations citoyennes en regard de ce transport lourd à travers la ville de Québec soulèvent pourtant un ensemble de questions au chapitre de la capacité de ses infrastructures de transport tant routier que ferroviaire et quant aux risques accrus pour les usagers et les populations habitant à proximité des corridors qui seront empruntés. De plus, nous croyons que le scénario de 180 mouvements de camions/jour avancé par le promoteur est minimaliste et doit être évalué dans une perspective des 70 années de vie anticipée de ce terminal. Pour son projet de Contrecœur, le port de Montréal anticipe 1200 camions. En clair, tout reste à faire en ce qui concerne l'analyse des impacts santé et sécurité de la desserte terrestre du projet Laurentia à travers la capitale.

En décembre dernier, à la demande du promoteur, la période dédiée à l'évaluation du projet a été prolongée. Le gouvernement fédéral, quant à lui, n'est contraint à aucun échéancier pour prendre position. Responsable de l'application de la Loi sur le développement durable, le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec doit, selon nous, profiter de ce temps d'arrêt pour confier au BAPE un mandat d'enquête sur les espaces non couverts par l'Agence fédérale et relevant de la juridiction du Québec. La Direction régionale de la Santé publique de la Capitale-Nationale devrait, selon nous, être étroitement associée à cet examen.

CONSIDÉRANT l'absolue nécessité de la population de disposer d'un portrait complet de la situation;

CONSIDÉRANT les principes de la Loi sur le développement durable et la responsabilité du gouvernement du Québec à cet égard;

Nous espérons un accueil favorable à cette requête et vous prions, monsieur le Ministre, d'agréer l'expression de nos sentiments distingués.

Signataires

Nicole Laveau. Présidente, Conseil de quartier Vanier. (Rés. 21-CAS-01).

Joséphine Hénault. Présidente, Conseil de quartier Maizerets.

Jean-François Vallée. Président, Conseil de quartier Lairet.

Raymond Poirier. Président, Conseil de quartier Vieux-Limoilou.

Frédérique Lavoie. Présidente, Conseil de quartier Saint-Roch.

Mireille Bonin. Présidente, Voix citoyenne Québec.

André Bélisle. Président, Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA).

Daniel Guay. Président, Accès St-Laurent Beauport.

Véronique Lalande, Initiative citoyenne de vigilance du port de Québec.

Pierre-Paul Sénéchal. Président, Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM).

Cc.: Porte-parole des Partis de l'Opposition en matière d'environnement, Maire de Québec et conseillers municipaux.

Annexe

Impacts de la desserte terrestre (routes et voies ferrées) du projet Laurentia sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec : justification d'une enquête ciblée du BAPE

1/ Les questions de sécurité et de santé reliées au transport se situent dans la logique et la pertinence des interventions du BAPE

Le gouvernement du Québec ne peut plus invoquer l'argument de la juridiction fédérale comme il l'avait fait en 2015, alors que le projet visait en majorité le transit de vrac d'hydrocarbure sur le site du terminal (transbordement de bateau à bateaux). Dans sa version « conteneurs » (2018), le transport terrestre se déploie incontestablement en territoire sous juridiction du Québec.

Le BAPE est régulièrement sollicité pour des projets en lien avec l'enjeu de la sécurité routière. On peut en effet relever quantité de mandats d'évaluation d'impacts. Exemples : Projet de prolongement de la rue Saint-Omer à Lévis; Projet d'amélioration de la sécurité de la route 185 de Cabano à Saint-Louis du Ha-Ha (construction d'un échangeur); Projet de réaménagement de la 132 et de reconstruction du pont Arthur-Bergeron à Grand-Métis et Sainte-Flavie; Projet de construction d'un échangeur reliant l'autoroute 640 à l'avenue Urbanova. Parmi les plus récents, le Projet de relocalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic.

Dans le projet Laurentia, sont prévues des modifications importantes aux infrastructures de transport: ajouts de voies ferrées permanentes, connexion aux voies existantes, construction d'un nouveau viaduc, réaménagement du boulevard Henri-Bourassa. Si la modification du tracé ferroviaire à Lac-Mégantic a été jugée comme étant assujettie à un BAPE, pourquoi ne serait-ce pas le cas pour ce méga projet de transport de conteneurs ?

2/ Nécessité d'une évaluation élargie au transport urbain

Considérant l'encerclement du port de Québec par la trame urbaine et son confinement à l'est de la ville, alors que les destinations sont à l'ouest, plusieurs organismes citoyens ont plaidé en faveur d'un examen élargi des impacts du transport terrestre aux principaux corridors routiers: boulevard Henri-Bourassa, autoroutes de la Capitale, Henri IV et Jean-Lesage (y inclus les viaducs) et autres artères hautement sensibles, les ponts de Québec et Pierre Laporte. Dans son analyse d'impacts, le Port indique qu'il pourrait «de façon incitative », proposer des itinéraires afin de réduire les impacts sur la population. Toutefois, ce dernier ne dispose d'aucune autorité pour contraindre l'industrie du camionnage. Rien n'interdit que les camions empruntent la Promenade Champlain, le boulevard Charest ou toute autre artère si elles conviennent dans certaines circonstances.

Par ailleurs, le projet Laurentia amène le déploiement d'un nouveau pôle logistique ferroviaire. Est-il justifiable qu'on n'en évalue pas les impacts en dehors de la zone portuaire? Il est reconnu que les facteurs de risques sur la santé et la sécurité des populations sont importants en deçà d'une distance de 100 mètres d'une voie de transport industriel (exposition au gaz d'échappement des moteurs diesel, impacts sonores, vibrations terrestres, engorgement des viaducs). Or, à Québec, il se trouve que des écoles, des parcs publics, des CPE, des zones résidentielles à haute densité joutent directement l'emprise ferroviaire du CN. Des craintes sont publiquement exprimées par les citoyens, dans les secteurs Limoilou ou Maizerets, et Vanier également. Ce dernier secteur

est particulièrement sensible concernant la circulation ferroviaire avec deux passages à niveau et deux passages piétonniers.

3/ Desserte camions / trains : nécessité d'évaluer plus d'un scénario

Il faut également rappeler que dans son analyse de la desserte terrestre, l'Agence fédérale s'en est tenue au seul scénario soumis par le promoteur, soit une desserte routière à 10%, le reste, en mode ferroviaire. Or, pour bien des observateurs, une telle prémisse (90 camions/jour, 180 mouvements d'entrée et de sortie) est trop minimaliste pour être crédible. Elle ne repose sur aucune démonstration sérieuse du Port de Québec.

Tout expert sérieux et indépendant va convenir qu'à terme, seule la réalité des marchés va décider du ratio camions/trains. Imaginons que les marchés conduisent à des résultats assez différents, le cas échéant, 20%, 30% ou 40%. Le nombre de mouvements quotidiens de camions passe alors de 180 par jour, à 360, puis à 540 ou encore, à 720. De plus, des questions ont été soulevées quant au mode de calcul du Port.

Ce questionnement n'est pas loufoque, il est partagé par des spécialistes de l'industrie du conteneur, ils s'appuient sur des observations de Transport Canada et surtout, il est en lien avec la réalité vécue dans les principaux ports nord-américains. Au terminal de Montréal, le ratio se situe à 60% (2500 camions), projet de Contrecœur, à 50% (1200 camions); ces ratios correspondent généralement à ce qui est observé pour bon nombre de terminaux d'Amérique du Nord.

Il y a donc nécessité d'une expertise indépendante à ce chapitre. Une fois les autorisations et le financement accordés, c'est terminé : aucun mécanisme de régulation ne peut contraindre le Port à respecter son scénario initial de 10%, il n'y a plus de retour en arrière possible, ni même de voie de contournement envisageable, ni pour les camions ni pour les trains.

4/ Protection du patrimoine culturel et internalisation des coûts (principes de la Loi sur le développement durable)

Le patrimoine culturel est constitué de biens, de lieux, et de paysages. Le Québec est fier du statut de Ville de patrimoine mondial attribué par l'UNESCO à sa capitale. Nos pouvoirs publics ont des obligations à ce chapitre. Dans quelle mesure ce projet industriel lourd risque-t-il de porter atteinte à cette image internationalement reconnue, à ce statut privilégié, ainsi qu'aux retombées économiques qui en découlent directement ?

L'internalisation des coûts traduit, quant à elle, l'obligation que la valeur d'un projet reflète l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout son cycle de vie (70 ans pour Laurentia). À Québec, l'espace routier représente une ressource de plus en plus rare. La congestion, et une utilisation excessive **coûtent déjà très cher à la collectivité. Uniquement pour la partie ouest de l'agglomération (zone élargie des ponts), le coût peut atteindre 42.8M\$ annuellement.** (*Calcul des coûts de la congestion routière causée par les ponts reliant Québec et Lévis.* Marc Therrien 2017).

Se pose aussi la question de l'accélération de la détérioration des infrastructures. Selon une étude américaine, la structure d'une chaussée de bitume s'use jusqu'à 10 000 fois plus vite avec un camion lourd qu'avec une voiture. Qui, finalement, en dehors des usagers-contribuables paiera la note ?



Québec, 4 février 2021

Monsieur Benoit Charrette
Ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifce Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec

**Objet : Requête en faveur d'un BAPE sur les impacts de la desserte terrestre (routes et voie ferrée)
du projet de terminal Laurentia**

Monsieur le Ministre.

L'implantation d'un terminal de conteneurs dans un milieu déjà urbanisé amène son lot de facteurs de risques aux plans environnementaux, de la santé et de la sécurité de la population. En novembre dernier, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) rendait public son rapport provisoire sur le projet Laurentia. Verdict : le projet aura des effets négatifs importants sur la qualité de l'air et la santé humaine dans les secteurs retenus pour étude.

Toutefois, rappelle l'Agence, ont été exclus de l'examen, les effets du transport routier et ferroviaire à travers la capitale, « *une évaluation environnementale menée en vertu de la Loi fédérale se limitant aux activités sur les terrains sous le contrôle du promoteur* » (p.231). Exceptionnellement, l'analyse des impacts sur la santé aura été élargie au secteur Cité-Limoilou.

Ainsi, sur un total de 287 pages, seulement deux pages abordent plus spécifiquement la desserte terrestre extra portuaire. On y résume les « *préoccupations* » des groupes citoyens, sans aucune analyse ni aucun avis. Ces dernières sont, dit-on, laissées à l'instance gouvernementale (« *Appréciation du Ministre* ») (p. 231). Les préoccupations citoyennes en regard de ce transport lourd à travers la ville de Québec soulèvent pourtant un ensemble de questions au chapitre de la capacité de ses infrastructures de transport tant routier que ferroviaire et quant aux risques accrus pour les usagers et les populations habitant à proximité des corridors qui seront empruntés. De plus, nous croyons que le scénario de 180 mouvements de camions/jour avancé par le promoteur est minimaliste et doit être évalué dans une perspective des 70 années de vie anticipée de ce terminal. Pour son projet de Contrecœur, le port de Montréal anticipe 1200 camions. En clair, tout reste à faire en ce qui concerne l'analyse des impacts santé et sécurité de la desserte terrestre du projet Laurentia à travers la capitale.

En décembre dernier, à la demande du promoteur, la période dédiée à l'évaluation du projet a été prolongée. Le gouvernement fédéral, quant à lui, n'est contraint à aucun échéancier pour prendre position. Responsable de l'application de la Loi sur le développement durable, le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec doit, selon nous, profiter de ce temps d'arrêt pour confier au BAPE un mandat d'enquête sur les espaces non couverts par l'Agence fédérale et relevant de la juridiction du Québec. La Direction régionale de la Santé publique de la Capitale-Nationale devrait, selon nous, être étroitement associée à cet examen.

CONSIDÉRANT l'absolue nécessité de la population de disposer d'un portrait complet de la situation;

CONSIDÉRANT les principes de la Loi sur le développement durable et la responsabilité du gouvernement du Québec à cet égard;

Nous espérons un accueil favorable à cette requête et vous prions, monsieur le Ministre, d'agréer l'expression de nos sentiments distingués.

Signataires

Nicole Laveau. Présidente, Conseil de quartier Vanier. (Rés. 21-CAS-01).

Joséphine Hénault. Présidente, Conseil de quartier Maizerets.

Jean-François Vallée, Président, Conseil de quartier Lairet.

Raymond Poirier, Président, Conseil de quartier Vieux-Limoilou.

Frédérique Lavoie, Présidente, Conseil de quartier Saint-Roch.

Mireille Bonin, Présidente, Voix citoyenne Québec.

André Bélisle, Président, Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA).

Daniel Guay, Président, Accès St-Laurent Beauport.

Véronique Lalande, Initiative citoyenne de vigilance du port de Québec.

Pierre-Paul Sénéchal, Président, Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM).

Cc.: Porte-parole des Partis de l'Opposition en matière d'environnement, Maire de Québec et conseillers municipaux.

Annexe

Impacts de la desserte terrestre (routes et voies ferrées) du projet Laurentia sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec : justification d'une enquête ciblée du BAPE

1/ Les questions de sécurité et de santé reliées au transport se situent dans la logique et la pertinence des interventions du BAPE

Le gouvernement du Québec ne peut plus invoquer l'argument de la juridiction fédérale comme il l'avait fait en 2015, alors que le projet visait en majorité le transit de vrac d'hydrocarbure sur le site du terminal (transbordement de bateau à bateaux). Dans sa version « conteneurs » (2018), le transport terrestre se déploie incontestablement en territoire sous juridiction du Québec.

Le BAPE est régulièrement sollicité pour des projets en lien avec l'enjeu de la sécurité routière. On peut en effet relever quantité de mandats d'évaluation d'impacts. Exemples : Projet de prolongement de la rue Saint-Omer à Lévis; Projet d'amélioration de la sécurité de la route 185 de Cabano à Saint-Louis du Ha-Ha (construction d'un échangeur); Projet de réaménagement de la 132 et de reconstruction du pont Arthur-Bergeron à Grand-Métis et Sainte-Flavie; Projet de construction d'un échangeur reliant l'autoroute 640 à l'avenue Urbanova. Parmi les plus récents, le Projet de relocalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic.

Dans le projet Laurentia, sont prévues des modifications importantes aux infrastructures de transport: ajouts de voies ferrées permanentes, connexion aux voies existantes, construction d'un nouveau viaduc, réaménagement du boulevard Henri-Bourassa. Si la modification du tracé ferroviaire à Lac-Mégantic a été jugée comme étant assujettie à un BAPE, pourquoi ne serait-ce pas le cas pour ce méga projet de transport de conteneurs ?

2/ Nécessité d'une évaluation élargie au transport urbain

Considérant l'encerclement du port de Québec par la trame urbaine et son confinement à l'est de la ville, alors que les destinations sont à l'ouest, plusieurs organismes citoyens ont plaidé en faveur d'un examen élargi des impacts du transport terrestre aux principaux corridors routiers: boulevard Henri-Bourassa, autoroutes de la Capitale, Henri IV et Jean-Lesage (y inclus les viaducs) et autres artères hautement sensibles, les ponts de Québec et Pierre Laporte. Dans son analyse d'impacts, le Port indique qu'il pourrait «de façon incitative », proposer des itinéraires afin de réduire les impacts sur la population. Toutefois, ce dernier ne dispose d'aucune autorité pour contraindre l'industrie du camionnage. Rien n'interdit que les camions empruntent la Promenade Champlain, le boulevard Charest ou toute autre artère si elles conviennent dans certaines circonstances.

Par ailleurs, le projet Laurentia amène le déploiement d'un nouveau pôle logistique ferroviaire. Est-il justifiable qu'on n'en évalue pas les impacts en dehors de la zone portuaire? Il est reconnu que les facteurs de risques sur la santé et la sécurité des populations sont importants en deçà d'une distance de 100 mètres d'une voie de

transport industriel (exposition au gaz d'échappement des moteurs diesel, impacts sonores, vibrations terrestres, engorgement des viaducs). Or, à Québec, il se trouve que des écoles, des parcs publics, des CPE, des zones résidentielles à haute densité jouxtent directement l'emprise ferroviaire du CN. Des craintes sont publiquement exprimées par les citoyens, dans les secteurs Limoilou ou Maizerets, et Vanier également. Ce dernier secteur est particulièrement sensible concernant la circulation ferroviaire avec deux passages à niveau et deux passages piétonniers.

3/ Desserte camions / trains : nécessité d'évaluer plus d'un scénario

Il faut également rappeler que dans son analyse de la desserte terrestre, l'Agence fédérale s'en est tenue au seul scénario soumis par le promoteur, soit une desserte routière à 10%, le reste, en mode ferroviaire. Or, pour bien des observateurs, une telle prémisse (90 camions/jour, 180 mouvements d'entrée et de sortie) est trop minimaliste pour être crédible. Elle ne repose sur aucune démonstration sérieuse du Port de Québec.

Tout expert sérieux et indépendant va convenir qu'à terme, seule la réalité des marchés va décider du ratio camions/trains. Imaginons que les marchés conduisent à des résultats assez différents, le cas échéant, 20%, 30% ou 40%. Le nombre de mouvements quotidiens de camions passe alors de 180 par jour, à 360, puis à 540 ou encore, à 720. De plus, des questions ont été soulevées quant au mode de calcul du Port.

Ce questionnement n'est pas loufoque, il est partagé par des spécialistes de l'industrie du conteneur, ils s'appuient sur des observations de Transport Canada et surtout, il est en lien avec la réalité vécue dans les principaux ports nord-américains. Au terminal de Montréal, le ratio se situe à 60% (2500 camions), projet de Contrecoeur, à 50% (1200 camions); ces ratios correspondent généralement à ce qui est observé pour bon nombre de terminaux d'Amérique du Nord.

Il y a donc nécessité d'une expertise indépendante à ce chapitre. Une fois les autorisations et le financement accordés, c'est terminé : aucun mécanisme de régulation ne peut contraindre le Port à respecter son scénario initial de 10%, il n'y a plus de retour en arrière possible, ni même de voie de contournement envisageable, ni pour les camions ni pour les trains.

4/ Protection du patrimoine culturel et internalisation des coûts (principes de la Loi sur le développement durable)

Le patrimoine culturel est constitué de biens, de lieux, et de paysages. Le Québec est fier du statut de Ville de patrimoine mondial attribué par l'UNESCO à sa capitale. Nos pouvoirs publics ont des obligations à ce chapitre. Dans quelle mesure ce projet industriel lourd risque-t-il de porter atteinte à cette image internationalement reconnue, à ce statut privilégié, ainsi qu'aux retombées économiques qui en découlent directement ?

L'internalisation des coûts traduit, quant à elle, l'obligation que la valeur d'un projet reflète l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout son cycle de vie (70 ans pour Laurentia). À Québec, l'espace routier représente une ressource de plus en plus rare. La congestion, et une utilisation excessive **coûtent déjà très cher à la collectivité. Uniquement pour la partie ouest de l'agglomération (zone élargie des ponts), le coût peut atteindre 42.8M\$ annuellement.** (*Calcul des coûts de la congestion routière causée par les ponts reliant Québec et Lévis.* Marc Therrien 2017).

Se pose aussi la question de l'accélération de la détérioration des infrastructures. Selon une étude américaine, la structure d'une chaussée de bitume s'use jusqu'à 10 000 fois plus vite avec un camion lourd qu'avec une voiture. Qui, finalement, en dehors des usagers-contribuables paiera la note ?

