



CONSEIL DE QUARTIER

CONSEIL D'ADMINISTRATION

PROCÈS-VERBAL de la deuxième réunion du conseil d'administration du Conseil de quartier du Vieux-Limoilou, tenue le mercredi 17 février 2021 à 19 h au moyen de la plateforme Zoom.

PRÉSENCES :

Membres avec droit de vote

Raymond Poirier	Président
Pascal Apollon	Vice-président
Martin Claveau	Trésorier
Pascal Marier-Dionne	Secrétaire
Aude Brassard-Hallé	administratrice
Marie-Soleil Guérin-Girard	Administratrice
Marjorie Ramirez	Administratrice
Michaël Gosselin	Administrateur
Sébastien Lachance	Administrateur

IL Y A QUORUM.

ASSISTAIENT ÉGALEMENT :

Alexandre Besnard	Directeur d'expansion commerciale, CN
Anick Métivier	Directrice – Relations avec la communauté Administration portuaire de Québec
Anne Pelletier	Conseillère en consultations publiques Arrondissement de La Cité-Limoilou
Darren Reynolds	Directeur d'expansion commerciale, CN
Hughes Paris	Directeur principal – Projet Laurentia Administration portuaire de Québec
Marie-Ève Lemieux	Directrice – Environnement Administration portuaire de Québec
Olivier Quenneville	Directeur principal des affaires publiques, CN
Pierre Bergeron	Inspecteur des services de police, CN
Philippe Charest-Gélinas	Chef de projets – Études environnementales et Relations avec les communautés- Englobe
Sergio Avellan	Urbaniste, Ville de Québec
Suzanne Verreault	Conseillère municipale du district de Limoilou

En raison de la pandémie, les membres du conseil de quartier ont participé à une visioconférence. Outre les personnes mentionnées, 57 personnes ont assisté à la rencontre du 17 février 2021.

ORDRE DU JOUR

1. Ouverture de l'assemblée	19 h
2. Lecture et adoption de l'ordre du jour	19h01
3. Demande d'opinion : Permission d'utilisation temporaire d'un stationnement au 1000, boulevard des Capucins (R.C.A.1V.Q.411)	19h05
4. Adoption du procès-verbal du 20 janvier 2021	19h 35
5. Présentation, suivie d'une période d'échanges et de discussions, autour du projet Laurentia avec la participation de représentants de l'Administration portuaire de Québec	19 h 40
6. Période de questions et de commentaires du public	21 h 10
7. Période d'information de la conseillère municipale	21 h 20
8. Période d'échange, d'information et de suivi concernant les comités externes du conseil de quartier	21h 30
• Comité-conseil de l'étude sur la qualité de l'air dans la basse-ville	
• Comité de vigilance des activités portuaires du Port de Québec	
• Comité cohabitation Port-Communauté	
• Comité de vigilance de la gestion des matières résiduelles	
• Comité de bon voisinage du Réseau de transport structurant	
• Table de concertation Vélo des conseils de quartier	
9. Fonctionnement du conseil de quartier	22 h
• Correspondance et communications	
• Trésorerie	
• Paiement secrétariat	
10. Divers	22h10
11. Levée de l'assemblée	22h15

PROCÈS-VERBAL

1. Ouverture de l'assemblée

L'assemblée est ouverte à 19 h 02. Raymond Poirier souhaite la bienvenue aux membres.

2. Lecture et adoption de l'ordre du jour

Raymond Poirier fait la lecture de l'ordre du jour. Sébastien Lachance propose l'ajout, au point *Divers*, d'un point concernant le projet de distribution d'arbres et d'arbustes du conseil de quartier.

SUR PROPOSITION DE RAYMOND POIRIER, DÛMENT APPUYÉE PAR SÉBASTIEN LACHANCE, IL EST RÉSOLU par le conseil d'administration du conseil de quartier d'adopter l'ordre du jour de la rencontre du 17 février 2021, tel que modifié.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

3. Demande d'opinion : Permission d'utilisation temporaire d'un stationnement au 1000, boulevard des Capucins (R.C.A.1V.Q.411)

Anne Pelletier cède la parole à son collègue Sergio Avellan, urbaniste à la Ville de Québec, qui présentera le dossier aux membres.

Un rapport de consultation sera rédigé, puis annexé à ce procès-verbal.

4. Adoption du procès-verbal du 20 janvier 2021

Marjorie Ramirez propose de supprimer le 2^e paragraphe de la page 5, qui ne reflète pas son propos.

RÉSOLUTION 21-02-06 CONCERNANT L'ADOPTION DU PROCÈS-VERBAL DU 20 JANVIER 2021

SUR PROPOSITION DE RAYMOND POIRIER, DÛMENT APPUYÉE PAR PASCAL MARIER-DIONNE, IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration du conseil de quartier du Vieux-Limoilou d'adopter le procès-verbal de l'assemblée du 20 janvier 2021, tel que modifié.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

5. Présentation, suivie d'une période d'échanges et de discussions, autour du projet Laurentia avec la participation de représentants de l'Administration portuaire de Québec

Avant même que ne débute la présentation, des citoyens manifestent bruyamment leur opposition au projet, exigeant de Raymond Poirier qu'il fasse appel au civisme et respect du décorum avant d'expliquer le déroulement de la présentation et de céder la parole aux représentants de l'administration portuaire de Québec, du CN et d'Englobe. Anick Métivier met la présentation en contexte : les éléments portés à l'attention des membres au cours de la rencontre ont été choisis afin de répondre à leurs craintes, préoccupations et commentaires.

M. Hughes Paris explique d'abord que la demande de prolongation de la part de l'administration portuaire émane d'un désir de l'organisation de prendre connaissance de tous les mémoires qui lui ont été acheminés. Rappelons qu'au terme de cet exercice, l'équipe du port enverra son propre mémoire à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence), qui décidera du sort de son projet entre le mois de mars et la fin du mois de septembre. Si son projet était accepté, les travaux pourraient commencer dès le début de 2022.

Les représentants de l'administration portuaire, qui veulent répondre aux craintes des citoyens, expliquent :

1. Que les sources de la dégradation de la qualité de l'air dans les secteurs qui bordent le port sont connues. Chauffage au bois, circulation automobile et présence des industries ne sont que quelques-uns des responsables de ce problème, qui peut notamment donner lieu à des épisodes de smog. L'équipe du port, pour diminuer les impacts de son projet, entend électrifier sa chaîne de distribution et collaborer avec la direction de la Santé publique.
2. Que la modélisation du port s'appuie sur une méthodologie ainsi que des experts crédibles, et que tous les scénarios les plus conservateurs y sont consignés. L'étude de modélisation des contaminants représente un outil qui permettra à l'administration

portuaire de peaufiner son projet, de prendre des mesures d'atténuation.

3. Que selon son étude, la construction de Laurentia pourrait émettre des contaminants localisés exclusivement autour de sa zone. Son exploitation, elle, pourrait émettre des contaminants dangereux pour la santé humaine seulement quelques jours par année, et ce, considérant certains scénarios plus pessimistes.
4. Que le port entend limiter son apport routier, aménager une voie de contournement pour que les camions provenant du port ne passent pas par Henri-Bourassa, et imposer aux entrepreneurs des équipements technologiques pour le transport de leurs marchandises. L'administration portuaire s'engage aussi à mettre à jour son plan de suivi de la qualité de l'air.
5. Que chaque mètre carré du terminal a été soigneusement étudié de sorte que ce n'est que 13 000 conteneurs qui pourront débarquer chaque semaine, eux-mêmes transportés à bord d'un seul navire. Ce nombre, considérant l'ingénierie du projet, est un nombre maximal.
6. Que le projet Laurentia générera 1,2 train par jour à plein rendement (il s'agit d'un même train qui entre et sort du terminal.) Le transport ferroviaire ne devrait donc pas augmenter, quoique les trains en circulation seront évidemment plus longs. Ces trains circuleront à basse vitesse.
7. Que la guérite des camions sera ouverte le jour, du lundi au samedi. 10 camions circuleront tous les jours sur les routes.
8. Que les matières dangereuses ne représenteront que 3 % du contenu des 13 000 conteneurs qui débarqueront chaque semaine.
9. Que l'administration portuaire voudrait mettre en place un comité de suivi réunissant des représentants de l'Agence et des groupes de citoyens.

À une question d'Aude Brassard-Hallé, qui s'interroge quant aux matières dangereuses et à la manière donc l'équipe du port peut s'assurer que ce ne sont pas, par exemple, du chlore ou des matières explosives qui circuleront à bord des trains, Hughes Paris répond que les risques technologiques ont été bien analysés, que le plan d'urgence sera fait, et que la modélisation tient compte des scénarios les plus conservateurs. Olivier

Quenneville ajoute que les trains de conteneurs ne contiennent pas de citernes, et que le CN est au vent de tout ce qui transite par ses trains, notamment grâce à une application à laquelle ont aussi accès les pompiers. Des formations spécifiques afin d'optimiser les interventions en cas de déversement seront proposées aux services d'urgence. Les trains, enfin, circuleront lentement dans les quartiers centraux.

Le pourcentage de matière dangereuse transporté par les trains est évalué en fonction d'une moyenne générale. Aussi, comme des matières de ce type transitent déjà par Québec, celles-ci augmenteront. L'équipe du port explique toutefois que les citoyens ne doivent pas considérer cette donnée comme une addition, comme les trains sont sécuritaires et que certaines matières, comme la peinture, sont considérées comme *dangereuses* même si elles le sont moins, par exemple, que le chlore.

L'administration portuaire a déjà mis en place un système de surveillance afin que ses activités soient corrigées en situation de dépassement. Ce système sera maintenu si le projet du port voit le jour.

Pascal Marier-Dionne rappelle que la qualité de l'air dans le centre-ville de Québec est déjà fort discutable. C'est entre autres pour cette raison que les citoyens sont préoccupés par le projet du port qui, malgré son bon vouloir, aggravera cette situation problématique, même s'ils respectaient en tous temps les normes d'émission. Le secrétaire s'inquiète aussi de la sévérité discutable des normes sur lesquelles s'appuie le port, elles-mêmes conçues par un État extractiviste – ces règlements sont faits d'abord dans le contexte de permettre l'industrie, et non un environnement sain. Marie-Ève Lemieux explique que l'administration portuaire veut verdir ses abords pour améliorer la qualité de l'air.

Pascal Marier-Dionne se demande si le port, s'il doit suspendre les travaux et changer d'entrepreneur en raison de dépassements, et ce, conformément à son engagement, pourra trouver de la nouvelle main-d'œuvre. Hughes Paris explique que le port s'assurera, avant d'embaucher un entrepreneur, qu'il s'associe à un groupe soucieux de

l'environnement.

Martin Claveau craint que le bruit généré par l'augmentation du transport par train (même nombre de véhicules sur les rails, mais beaucoup plus de wagons), qui gêne déjà les citoyens du secteur, augmente. Olivier Quenneville explique que le CN, conscient de cette problématique, pose des gestes pour amenuiser le bruit généré par le transport ferroviaire. À la lumière des plus récents commentaires des citoyens, il entend d'ailleurs installer des graisseurs de voies dans les triages. Il ajoute que la longueur des trains n'est pas l'un des facteurs de bruit les plus importants. Il semble, par ailleurs, que les activités d'assemblage (celles que suppose le projet du port) soient moins bruyantes que celles de triage.

À la question de Martin Claveau, Hughes Paris répond que la construction d'un mur antibruit n'a pas été envisagée, ni officiellement ni officieusement.

Martin Claveau se demande s'il y a un marché pour le conteneur. À sa dernière question, Hughes Paris répond par l'affirmative. Anick Métivier ajoute que la tendance pointe bel et bien vers la conteneurisation.

La présentation de la soirée sera acheminée à Raymond Poirier. Une représentante du conseil de quartier de Vanier acheminera au président un lien Web vers un site portant sur des mesures d'atténuation.

Marjorie Ramirez se demande jusqu'où le fleuve sera hypothéqué par le projet du port. Elle aimerait aussi connaître la provenance des marchandises qui y aboutiront. Hughes Paris répond que l'expansion du côté de Beauport est la seule qui est planifiée à Québec. L'administration portuaire songe plutôt à installer sa prochaine réserve foncière du côté de la Rive-Sud. C'est la compagnie *Terminal de conteneurs limité du Québec* qui opérera le port. Il s'agit du plus grand opérateur de conteneurs au monde. Le CN est également partenaire du projet. La marchandise, enfin, proviendra principalement de l'Europe du Nord. Le terminal accueillera des produits courants, des biens de consommation de tous les jours.

Un citoyen explique que l'apport modal de trains (90 %) et de camions (10 %) n'a pas été, dans les faits, évalué par la Loi fédérale. Il déplore que dans ses plans, l'administration portuaire ne fasse pas mention de son plan de gestion des risques, qui se doit d'être très précis. Laurentia s'impose au cœur même des quartiers centraux, et vient avec son lot de risques et de menaces. Il se demande où en est l'équipe du port avec son plan de sûreté. Hughes Paris mentionne que le port a déjà un plan de sécurité qui couvre plusieurs risques. Il ajoute qu'une condition forçant l'administration portuaire à rédiger un plan de mesures d'urgence sera imposée par l'Agence. Ce genre de plan, en outre, n'est généralement pas rendu public.

Suzanne Verreault rassure les citoyens : la Ville s'est dotée d'un plan de situations d'urgence, qui inclut le port. Elle réitère toutefois sa position : tel qu'il est présenté, elle n'est pas en accord avec le projet. Elle se demande pour quelle raison l'équipe du port n'a pas choisi d'extensionner son terminal du côté de la Rive-Sud, où l'espace qu'elle veut acquérir est moins peuplé. Hughes Paris explique que l'administration portuaire a analysé cet espace avant de conclure que Beauport était le lieu le plus propice au développement de son projet.

Un citoyen déplore ce projet, qui favorise l'exploitation des populations mondiales les plus vulnérables, la destruction des milieux naturels et l'effondrement de la biodiversité. Il se demande comment il est possible d'associer un tel projet à des considérations écologiques positives. Il ne s'agit pas d'un projet propre ou environnemental, mais d'un projet « moins pire » dans le cadre de l'expansion d'un port dont la nature se veut, à la base, destructrice de l'environnement. Raymond Poirier rappelle respectueusement que l'opinion de ce citoyen n'en est pas une qui est marginale. Le projet récolte peu d'acceptabilité sociale. C'est d'ailleurs près de 90 % des citoyens du centre-ville qui se disent préoccupés par la qualité de l'air, et qui se sentent impuissants relativement à ce projet d'agrandissement, qu'il souhaite ardemment ne pas voir se réaliser.

La décision de donner, ou non, le feu vert au projet du port sera pris par le

gouvernement fédéral, qui pourrait bientôt entrer en élections. Il s'agit, pour les citoyens qui s'y opposent, d'une bonne fenêtre d'opportunité.

Un citoyen se demande comment la population de Limoilou pourrait agir afin que le projet ne voie pas le jour.

Michael Gosselin pense que la construction d'une passerelle qui passe par-dessus la voie ferrée afin que les vélos, eux, puissent passer par-dessus le niveau du sol est une erreur d'urbanisme. Le vélo doit rester au niveau du sol. Hughes Paris explique que le projet Laurentia est un moyen de régler le problème du passage à niveau.

Au commentaire d'une citoyenne, qui s'inquiète entre autres de l'aspect sécuritaire du transport ferroviaire, Olivier Quenneville répond que le CN a investi 1,8 milliard de dollars au courant des cinq dernières années pour l'entretien de ses voies.

En réaction au commentaire d'un citoyen, Hughes Paris rappelle qu'il n'est pas question d'un autre projet d'expansion que celui qui est planifié. D'un point de vue économique comme écologique, l'idée d'expansion qui avait été proposée dans les années 70 et 80 ne serait pas viable.

Un citoyen pense que la Ville de Québec devrait s'orienter vers un processus de désinstitutionnalisation. Il rappelle que le port de Québec a nié son implication lors de l'épisode des poussières rouges et que plusieurs événements pas si lointains ont démontré la dangerosité du transport ferroviaire au cœur d'un milieu de vie. Le citoyen argue que l'administration portuaire a déjà menti à la population, et c'est aussi pour cette raison que le projet qu'elle veut mener à bien soulève réactions, préoccupations, découragement et questionnements du côté des citoyens.

Raymond Poirier suggère à l'administration portuaire d'être plus ambitieuse, plus créative dans ses engagements tant pour Laurentia que pour ses installations actuelles.

6. Période de questions et de commentaires du public

Aucun suivi supplémentaire.

7. Période d'échange avec la conseillère municipale

À la question de Pascal Marier-Dionne, Sébastien Lachance répond que le déneigement de la piste cyclable, de façon générale, n'interfère jamais avec le traçage des pistes de ski autour de la rivière Saint-Charles.

Suzanne Verreault, en réponse à la question d'un administrateur, explique que la Ville multiplie les activités dans les parcs pour amuser les familles, mais qu'il est compliqué pour elle, cette année, d'entretenir plus de buttes afin que les enfants puissent y glisser.

Il semble que des arbres ont été coupés aux abords d'Acero, près de la rue de l'Espinay. Suzanne Verreault explique que les arbres qui seront coupés ne sont plus sécuritaires depuis les travaux faits par l'entreprise, qui sera forcée de reboiser. Pascal Marier-Dionne déplore le fait qu'il est encore trop facile de demander pardon. Suzanne Verreault est de son avis : la vis devra être resserrée. Cela dit, la conseillère pense que l'entrepreneur a tout fait pour protéger les arbres du secteur.

8. Période d'échange, d'information et de suivi comités externes du conseil de quartier

- Comité-conseil de l'étude sur la qualité de l'air dans la basse-ville
- Comité de vigilance des activités portuaires du Port de Québec
- Comité cohabitation Port-Communauté
- Comité de vigilance de la gestion des matières résiduelles
- Comité de bon voisinage du Réseau de transport structurant
- Table de concertation Vélo des conseils de quartier

Les suivis des comités externes du conseil de quartier sont remis à sa prochaine assemblée ordinaire.

9. Fonctionnement du conseil de quartier

- Correspondance et communications

Aucun suivi.

- Trésorerie

Martin Claveau mentionne que le solde du compte bancaire du conseil est de 3092\$. 2250\$ sont réservés au projet de verdissement qui aura lieu en mai.

- Paiement secrétariat

RÉSOLUTION 21-02-07 CONCERNANT LE PAIEMENT DE LA SECRÉTAIRE DE RÉDACTION

SUR PROPOSITION DE RAYMOND POIRIER, DÛMENT APPUYÉE PAR MARTIN CLAVEAU, IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration d'autoriser le paiement de 85 \$ à Jade Pelletier-Picard pour le secrétariat de rédaction de l'assemblée du conseil de quartier de février 2021, conditionnellement à la réception du document.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

10. Divers

Le projet de verdissement des petits espaces imaginé par le conseil de quartier avance bien : le comité soumettra sa grille de sélection des végétaux à Craque-Bitume dès la semaine prochaine. Le groupe a aussi acheminé des demandes de subvention aux débutés fédéral et provincial. La Ville renseignera le comité quant aux mesures sanitaires à prendre. Limoilou en Vrac pourrait aussi l'aiguiller à ce sujet.

11. Levée de l'assemblée

SUR PROPOSITION DE M. RAYMOND POIRIER, DÛMENT APPUYÉE PAR M. PASCAL MARIER-DIONNE, IL EST RÉSOLU PAR le conseil d'administration du conseil de quartier de lever l'assemblée à 22 h 32.

_____SIGNÉ

Raymond Poirier, Président

_____SIGNÉ

Pascal Marier-Dionne, Secrétaire