



**MÉMOIRE  
DU CONSEIL DE QUARTIER DE VANIER  
SUR LE  
PROJET LAURENTIA**

Adopté le 19 janvier 2021

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
1. Qualité de l'air	3
2. Transport ferroviaire et routier des conteneurs	4
3. Liste de toutes les questions – Synthèse	9
CONCLUSION	10
RÉSOLUTION	11
Liste des références	12
ANNEXE – Compte-rendu sur la sécurité ferroviaire (26 avril 2017)	13

## INTRODUCTION

Bien que nous entendions des manchettes de la part des médias au sujet du Projet Laurentia depuis 2015, ce n'est qu'en novembre dernier que le Conseil de quartier de Vanier a eu la curiosité de regarder de plus près la nature du projet ainsi que les nombreux rapports gouvernementaux et les mémoires déposés lors de la dernière consultation publique de la part de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. La lecture du Rapport provisoire d'évaluation environnementale du Projet Laurentia a aiguisé notre regard critique.

Nous remarquons que les analyses fournies par l'Administration portuaire de Québec (APQ) se limitent principalement au territoire du Port de Québec, dans le secteur de Beauport et à la première couronne de proximité. Le milieu de vie (du quartier Maizerets) près du quai à Beauport a même été peu considéré et le quartier de Vanier, qui n'est tout de même pas très éloigné, pas du tout.

Par le présent mémoire, nous tenons à dénoncer cette lacune et à faire entendre la voix des concitoyens du quartier de Vanier. Nous soumettons ce rapport à partir de nos inquiétudes et préoccupations du milieu pour les volets sur la qualité de l'air et le transport ferroviaire et routier des conteneurs. Dans un troisième temps, une liste de questions en fera la synthèse.

### 1. QUALITÉ DE L'AIR

Nous déplorons que les analyses citées (voir sections 5.7 et 6.3.5 du rapport provisoire de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC); section 2.4.7 et Conclusion de Ministère de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques (MELCC)) pour la qualité de l'air n'aient pas été projetées sur un territoire plus étendu de la Ville de Québec.

Selon des données scientifiques de la part de la Direction de la Santé publique de la Capitale nationale, il est reconnu que les secteurs de Limoilou, Basse-Ville et Vanier sont déjà dans les « limites acceptables » pour la qualité de l'air avec le risque additionnel de cancer. (voir Section 6.3.6 du rapport provisoire et page 258 de l'AEIC).

Nous sommes convaincus que le secteur de Vanier subira des dépôts de poussière et/ou de particules petites ou plus grossières provenant tant des matières en vrac sur le quai, des camions circulant sur l'autoroute A-40 que des trains circulant sur la voie ferrée dans le quartier de Vanier. Les conséquences seront une augmentation de problèmes de santé et/ou plus de cancers, sans doute à moyen et long terme. L'événement « poussière rouge » du 25 octobre 2012 a causé de façon évidente, des inconvénients à plusieurs citoyens de Vanier.

L'AEIC a écrit à la section 9 que la réalisation du Projet Laurentia pourrait « entraîner des effets environnementaux résiduels négatifs importants directs et cumulatifs sur :

- La qualité de l'air
- La santé humaine. »

À la page 48 du rapport du MELCC, « La problématique actuelle des contaminants atmosphériques dans les quartiers résidentiels adjacents est un élément très sensible, compte tenu de la vulnérabilité de la population et du fait que le milieu soit déjà saturé en ce qui a trait aux concentrations de particules fines en suspension et d'autres contaminants, même que des dépassements de normes ou seuils réglementaires sont fréquemment observés. »

Avec ce tour d'horizon provenant de milieux scientifiques (régional, provincial et fédéral), nous avons tout à fait le droit d'être très sceptiques des données provenant du promoteur, soit le Port de Québec. Des analyses environnementales de type régional devraient être exigées de la part du gouvernement fédéral.

## 2. Transport ferroviaire et routier des conteneurs

Voici d'abord un bref rappel historique de l'implantation des voies ferrées dans la Ville de Québec et Vanier :

- 1907      implantation de **la** voie ferrée sur le territoire futur de Vanier, à son emplacement actuel;
- 1974      fermeture et retrait de la voie ferrée dans le centre-ville (St-Roch) de la Ville Québec après la pression populaire et des mesures d'urgence causée par les deux passages à niveau sur les rues Dorchester et De La Couronne;
- 1984      inauguration de la nouvelle Gare Centrale à Québec (rue St-Paul);  
Inauguration d'un tunnel sur le Boul. Pierre-Bertrand pour éviter un troisième passage à niveau dans le quartier;  
Implantation **d'une seconde voie** le long du chemin de fer transitant dans le quartier de Vanier.

Nous tenons à signaler nos grandes inquiétudes de la présence des voies ferrées dans le quartier Vanier à la suite de l'événement du Lac Mégantic survenu en 2013. À quelques reprises, lors de réunions du Conseil de quartier de Vanier, nous posons des questions en lien avec la sécurité pour les résidents à proximité des voies ferrées en cas de déraillement ou d'incendie.

En avril 2017, une rencontre a regroupé des représentants de la Ville de Québec, du CN, de Transports Canada, du Port de Québec et des administrateurs du Conseil de quartier de Vanier. Chaque représentant a décrit ses responsabilités et leurs rôles respectifs, comme par exemple le Projet K, en cas d'urgence. (voir détails du compte-rendu en annexe).

Plusieurs établissements à proximité de la voie ferrée ou de grands axes routiers représentent pour plusieurs groupes de population un pourcentage de vulnérabilité élevé. Le tableau suivant en fait état :

<b>Catégories</b>	<b>Lieux</b>	<b>Adresses</b>
<b>Enfants, Écoliers</b>	CPE Allo mon ami et Allo mon ami II École St-Paul-Apôtre École Sans-Frontière	450, rue Glazier 2352, 8 <sup>e</sup> Avenue 360, Avenue Bélanger
<b>Personnes âgées</b>	RPA Manoir Scully RPA Les Jardins Vanier RPA La Chambrière Vanier RPA Les Quartiers des Rivières	400, rue Bélanger 350-390, Avenue Rousseau 370, Avenue Plante 479, Boul. Père-Lelièvre
<b>Étudiants</b>	École secondaire Jean-de-Brébeuf CEGEP Limoilou Centre de formation professionnelle de Limoilou École Boudreau	1640, 8 <sup>e</sup> Avenue 1300, 8 <sup>e</sup> Avenue 2050, 8 <sup>e</sup> Avenue  136, rue Beaucage
<b>Général</b>	Hôpital de l'Enfant-Jésus Centre Vidéotron Centre de foires de Québec Fleur-de-Lys centre commercial Carrefour Soumande Cimetière Saint-Charles	1401, 18 <sup>e</sup> Rue 250, Boul. Wilfrid-Hamel 250, Boul. Wilfrid-Hamel 552, Boul. Wilfrid-Hamel 419-475, rue Soumande 1460, Boul. Wilfrid-Hamel

Considérons maintenant la mesure de vulnérabilité en fonction des données de projection du Projet Laurentia:

700 000	Conteneurs annuels maximaux <b>EVP</b> (équivalent vingt pieds)
156	Navires porte-conteneurs par année
3	Navires porte-conteneurs par semaine
13,461	Conteneurs arrivant à Québec par semaine ((700 000 / 156) x 3)
12 000 pi	Longueur maximale projetée du convoi de train
600	Nombre estimatif de conteneurs EVP par train (12,000 / 20)
<b>22, 435</b>	<b>Nombre de trains par semaine requis pour le roulement des conteneurs (13461 / 600)</b>

Extrait du Rapport provenant de la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels du MELCC, pages 2 et 3.

Si ces calculs sont exacts, en moyenne par semaine, APQ recevra 13,461 conteneurs EVP. Nous estimons qu'il y aura en moyenne trois convois de trains intermodaux par jour, peut-être un peu moins, si chargés à 2 étages de conteneurs.

Dans toute analyse de rentabilité et objectifs de croissance constante, ne faut-il pas un fort taux de roulement et un inventaire minimum de conteneurs sur le quai.

Nous pensons que l'APQ sera très tentée d'augmenter le volume de conteneurs qui transiteront, afin d'augmenter leurs revenus après quelques années d'exploitation, sachant que les navires porte-conteneurs peuvent en transporter un nombre beaucoup plus élevé. Donc, il y aura forcément encore plus de trains qui circuleront chaque jour afin de les transporter à leurs destinations finales.

Il faut considérer l'augmentation marquée du nombre de camions transportant des conteneurs et circulant sur l'A-40 (au nord du quartier) et d'autres artères principales en transit, bien que le Ministère des transports du Québec (MTQ) ne considère pas qu'il y aura une forte augmentation.

L'APQ semble démontrer une volonté d'instaurer des mesures d'atténuation pour réduire les nuisances de bruit, de lumière et de poussière **sur leur site**.

Mais qu'en est-il du transport de ces marchandises, une fois qu'elles sont « sorties » du site du port ?

Il y a deux passages à niveau routier dans le quartier Vanier qui bloquent la circulation piétonne et routière et mettent à risque la vie des gens du milieu. Ces endroits spécifiques sont:

- Rue Plante (près de la rue Latulippe)
- Boul. Père-Lelièvre (près de la rue Beaucage)

Autre infrastructure ferroviaire du quartier est ce viaduc sur le Boul. Pierre-Bertrand, construit vers 1984 afin de ne pas nuire à la circulation automobile sur cette voie importante du quartier.

Il faut aussi mentionner qu'il existe deux passages à niveau piétonnier dans le secteur de Vanier, derrière la rue Victor-Delamarre. Dans le passé, il y a déjà eu au moins 1 décès d'un jeune enfant. Le bassin de l'École Sans-Frontière couvre une grande portion du secteur résidentiel au nord de la voie ferrée. Faire le détour sur la voie publique ajouterait au moins près de 2 km pour chaque aller et du temps additionnel. Le Centre des services scolaires de La Capitale (CSC) considère la distance à vol d'oiseau et non le circuit terrestre pour le droit au transport scolaire défrayé par la CSC. Ces passages à niveaux piétonniers sont utilisés par toute la population. Il ne faut pas attendre qu'il arrive un accident peut-être mortel. Il faut donc être proactif.

Faisons l'hypothèse par exemple que si un convoi de train circule sur la voie ferrée dans le quartier Vanier ET qu'un appel d'urgence est en cours, **les véhicules d'urgence** (ambulance, incendie, police) seront pour la plupart, dans l'obligation d'attendre que la voie ferrée se libère... Ils ne seront pas tous nécessairement capables de faire marche arrière pour contourner via le Boul. Pierre-Bertrand.

Il va de soi que ce bloc 10 minutes ou plus paraîtra une éternité pour les demandeurs. Ce n'est **pas acceptable pour la population**, quelle que soit la raison de l'appel d'urgence.

Nous sommes convaincus qu'il y aura beaucoup de matières dangereuses qui transiteront dans ces conteneurs. Bien qu'ils soient « identifiés » par des panneaux exigés par la réglementation fédérale ou internationale, certaines de ces matières peuvent être de nature « inflammable ». Et en cas de déraillement d'un train, une conséquence directe serait **qu'un feu ou une explosion éclate**. Les résidents de Vanier ne veulent pas vivre ce que Lac Mégantic a vécu en 2013.

Nous sommes également convaincus qu'il y a plus d'incidents ou d'accidents mineurs sur la voie ferrée que les apparences, car ils ne sont pas tous rapportés par les médias.

Transports Canada a publié quelques statistiques sur les différents types d'accidents ferroviaires. Un accident ferroviaire est un accident de trop. Bien que ce sont des données « nationales », *nous ne pouvons pas connaître l'information pour le territoire de la Ville de Québec*. On doit être dans la moyenne nationale.

Selon des données extraites sur les accidents ferroviaires par cause et par million de trains-miles, le relevé du Bureau de la Sécurité des transports (BST) donne pour l'année 2019 au niveau national les taux suivants par ordre décroissant:

- 9.0	<b>déraillements hors des voies principales</b>
- 4.7	accidents dus aux facteurs humains
- 4.68	déraillements sur les voies principales
- 2.14	accidents liés aux voies ferrées
- 1.95	accidents liés aux passages à niveau
- 1.12	accidents liés aux équipements
- 0.6	taux d'incident lié aux intrusions

Il est possible de prévoir des effets collatéraux significatifs pour certains résidents :

- La valeur marchande des résidences sur tout le long du tracé ferroviaire risque de diminuer;
- Les primes d'assurance-habitation risquent d'augmenter fortement. Les compagnies d'assurance ne sont-ils les experts sur les risques.

### 3. Liste de toutes les questions - Synthèse

- *La zone tampon respecte-t-elle la règle du 30 mètres sur tout le tracé entre le port de Québec et le Pont de Québec ?*
- *Quel sera le nombre de train additionnel quotidiennement qui circulera pendant la phase de construction dans les 2 sens?*
- *Combien de minutes prendra chaque convoi ? + 10 minutes ? Combien de convoi de conteneurs circuleront par jour ? et ce, tant dans la phase de construction que dans la phase d'exploitation.*
- *Combien de temps prendra ce détour ? Et si c'est un appel pour une crise cardiaque ? ou un feu ? ou une crise familiale ?*
- *Combien d'incidents ou d'accidents, par catégorie, sont survenus sur la voie ferrée dans la région de Québec, sur une période de 5 ans ?*
- *À quelle vitesse circuleront les trains de conteneurs ? tant pour les marchandises que VIA RAIL ?*
- *Quelle sera la « route » des convois ferroviaires : la rive sud ou la rive nord ?*

Nous posons beaucoup de questions auxquelles nous souhaitons obtenir des réponses par les autorités compétentes, et ce, dans les meilleurs délais.

## CONCLUSION

Le Conseil de quartier de Vanier est très inquiet que notre milieu de vie ait été à ce point sous-évalué et non considéré dans les analyses environnementales. Notre exposé vient combler cette lacune et soulève des risques potentiels et réels propres au quartier Vanier. Nous tenons à conserver la qualité de vie de notre milieu, considérant qu'il est **déjà suffisamment exposé** dans le présent contexte.

À la lecture des différents mémoires et rapports, nous constatons que l'aspect économique prime sur la qualité de vie des humains et des milieux de vie. **Ne devrait-il pas être l'inverse ? ?**

## RÉSOLUTION

**Considérant les multiples risques potentiels et réels de ce projet, n'y aurait-il pas lieu d'examiner un autre choix de site pour ce projet;**

**Considérant le peu d'acceptabilité sociale de ce projet par la population générale et particulièrement par celle de Vanier;**

**Considérant l'éventail de nos inquiétudes énumérées dans ce document, et s'inscrivant dans un contexte de développement durable;**

**le Conseil de quartier de Vanier n'est pas favorable au Projet Laurentia, tant que nous n'obtiendrons pas de réponses satisfaisantes de la part de :**

- Administration du Port de Québec
- CN
- Agence d'évaluation d'impact du Canada.

**Sur une proposition de André Proulx, dûment appuyé par Gemma Drouin, Il est résolu à la majorité d'accepter cette résolution.**

**Adopté le 19 janvier 2021**

## Liste des références

- Rapport provisoire d'évaluation environnementale de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC)
- Recommandations ... de Environnements et Lutte contre les changements climatiques du Québec (MELCC)
- Mémoire du Comité de vigilance ferroviaire de Limoilou
- Déclaration citoyenne de Maizerets
- Résolution du Conseil de quartier du Vieux-Limoilou
- Mémoire du C.R.E.- Capitale nationale
- <https://www.ciusss-capitalenationale.gouv.qc.ca/sante-publique/sante-environnement/monenvironnementmasante/documentation> .
- <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/securite-ferroviaire-canada/taux-accidents-ferroviaires>

## Compte rendu

Rencontre entre le Conseil de quartier de Vanier et des représentants concernant la sécurité ferroviaire. Mercredi 26 avril 2017 à 14h00 au bureau de l'Arrondissement des Rivières.

### Étaient présents :

Pierre Bergeron	CN
Eve Poirier	Transports Canada
Simon Bolduc	Ville de Québec, service Incendie
Michel Therrien	VQ, Arr. Des Riv, sécurité publique
Gilbert Auclair	Ville de Québec, service Police
Annick Métivier	Port de Québec
Benoît Martel	CQV
Jacynthe Fortin	CQV
Mulopo Nzam Bakombo	CQV
Nicole Laveau	CQV
Mario Demeule	VQ

Chaque représentant nous présente un volet dont ils ont la responsabilité.

<p><b>VQ Police</b></p>	<p>Il nous informe du <b>Projet K</b> (K : allusion au point de rupture en physique) : soit une évacuation touchant la sécurité urbaine. Il existe un Guide des mesures d'exception (GME). MOSE pour Manuel Opération Service Incendie PSC révisé : Plan de sécurité civile (pour l'Ensemble des cas) « Faire face » : plan de communication/web pour sensibiliser les gens À noter : le risque Zéro n'existe pas. 1 wagon = 3 camions-citernes, donc le wagon est plus sécuritaire. <b>LA RESPONSABILITÉ PRIMAIRE EST AU SERVICE INCENDIE DE LA VILLE DE QUÉBEC.</b></p>
<p><b>CN</b></p> <p><b>CN</b> (Suite)</p>	<p>La voie ferrée - côté nord – est réservée pour les wagons de la cour. La voie ferrée – côté sud – est réservée pour VIA. La voie ferrée est inspectée une fois par semaine (nord) et 2 fois par semaine (sud) et une inspection supplémentaire visuelle. La vitesse MAX sur la voie (nord) est de 15 mi/hre pour toutes marchandises et de 70 mi/hre pour la voie (sud). Les convois de train vers le port, les wagons sont vides. VIA peut circuler jusqu'à 100 mi/hre selon les lieux. Seulement VIA et CN passent sur ces voies ferrées. Les règles émises par TC exigent que les conducteurs doivent se requalifier aux 3 ans. 2 personnes sont toujours présentes sur le convoi : le conducteur et l'ingénieur.</p> <p>Plusieurs sites sont équipés de caméra, afin de réduire les risques d'accident.</p>

	<p>Procédures en cas d'accidents :</p> <p>Lien étroit avec VQ et incendie</p> <p>S'il y a un accident, l'ingénieur local du CN communique avec le centre de contrôle ferroviaire à Mtl, puis la police du CN, puis la police municipale.</p> <p>Le CN a des ententes avec des compagnies privées, pour être en support au service des incendies de la VQ, si nécessaire.</p> <p>L'inspection des wagons est de la responsabilité des employés des clients afin d'en assurer la sécurité et aussi pour identifier les plaquettes de marchandises dangereuses, si requis.</p> <p>Peu de convois sont très longs.</p> <p>Le maximum de wagons est de 80 wagons conteneurs.</p> <p>L'inspection de trains peut être réalisée à Limoilou et/ou à Charny.</p>
<b>VQ Incendie</b>	<p>Le bureau central dans l'arrondissement est situé sur le Boul. Des Rocailles.</p> <p>Les pompiers spécialisés en marchandises dangereuses font régulièrement des exercices sur le terrain. Ils ont accès à de la formation spécialisée et technique, afin de mieux connaître le fonctionnement des trains et des wagons. Ils préparent la détection avec les équipements adéquats et des structures d'intervention, en collaboration avec la police, la sécurité civile et un officier spécialiste en marchandises dangereuses du CN.</p>
<b>TC</b> (Transport Canada)	<p>Le service C.A.N.U.T.E.C. permet de savoir en tout temps la marchandise transportée dans chaque wagon.</p> <p>L'information est disponible sur demande par les intervenants accrédités.</p> <p>Les wagons conteneurs DOT 111 sont en voie d'être remplacés progressivement par des wagons conteneurs TC 117.</p> <p>Les wagons conteneurs ne transportent pas que des produits pétroliers, mais tout « produit liquide ».</p>
<b>Port de Québec</b>	<p>Le Port de Québec possède un Plan d'urgence global.</p> <p>Il occupe 220 hectares de terrain.</p> <p>C'est principalement un lieu de transit pour la marchandise :</p> <p>75% à 80% des marchandises transitent de navire à navire via un transbordement.</p> <p>Il collabore avec la Sécurité civile, le CN et la VQ.</p> <p>La gestion des conséquences est de la responsabilité de la VQ.</p> <p>Le Port alimente une banque de données (M.I.D.I.) sur une base volontaire, permettant de connaître les matières dangereuses qui y transigent, et ce, en temps réel.</p> <p>Le nombre de wagons de marchandises n'est pas important.</p> <p>Un train est mieux qu'un camion pour le transport de marchandises pour les GES (Gaz à effet de serre).</p> <p>Le Port de Québec est aussi un lieu récréatif (3 parcs, 5 km de vélo).</p>

**Extrait du Rapport annuel 2017 du Conseil de quartier de Vanier, pages 17 et 18**