

COMITÉ DE VIGILANCE DES ACTIVITÉS PORTUAIRES

COMPTE-RENDU – RENCONTRE DU 18 MAI 2017

RÉDIGÉ PAR FRÉDÉRIC LEWIS, SECRÉTAIRE CVAP

Étaient présents :

M. Auclair Gilbert	Service de police de la Ville de Québec
M. Bergeron Pierre	Police du CN
Mme Brodeur Caroline	Conseil régional de l'environnement — Capitale-Nationale
M. Hudon Ghislain	Représentant, Conseil de quartier Vieux-Limoilou
M. Lapierre Clément	Contrôle, ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MDDELCC)
M. Lewis Frédéric	Conseil régional de l'environnement — Capitale-Nationale
M. Riffon Joël	Professionnel, Direction de Santé publique
M. Samson Alain	Président du Conseil de quartier Vieux-Québec-Cap-Blanc-Colline-Parlementaire
M. Saucier Nicolas	Vice-président, Conseil de quartier Saint-Roch
M. Vallé Jean-François	Conseil de quartier de Lairet
Mme Verreault Suzanne, Présidente	Présidente de l'arrondissement de La Cité-Limoilou, Conseillère municipale — district de Limoilou
Mme Verreault Sylvie	Division de la qualité du milieu, Ville de Québec
M. Verret Steeve	Conseiller municipal – membre du comité exécutif responsable de l'environnement

Étaient absents :	
M. Angenot Francis-Olivier	Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste
M. Cazalis Pierre	Comité de relations avec la communauté du Port de Québec
Mme Fontaine Catherine	Secrétariat à la Capitale-Nationale
Mme Lévesque Mélanie	Administratrice, Conseil de quartier de Maizerets
M. Métivier Anick	Directeur, relation avec la communauté, Administration Portuaire de Québec
Mme Smith Jacquelyn	Représentante-substitut, Conseil de quartier Vieux-Limoilou
ORDRE DU JOUR	
1. Mot de bienvenue et présentation des membres	5
2. Présentation Messieurs Gilbert Auclair du Service de police de la Ville et Pierre Bergeron du CN.	60
3. Adoption du compte-rendu de la rencontre du 20 avril 2017	10
4. Suivis des dossiers – 20 avril 2017.	5
5. Suivi d'information de l'APQ.	10
6. Suivi d'information du MDDELCC	10
7. Suivi d'information DSPublique	10
8. Préparation bilan annuel 2016-2017	60

9. Plan d'action	2
10. Correspondances reçues	2
11. Autres sujets	2
12. Date de la prochaine rencontre; à déterminer s'il y a lieu	2
13. Fin de la rencontre	2
Temps de rencontre total estimé (heure décimale)	3

Abréviations : VQ = Ville de Québec; SCN = Secrétariat de la Capitale nationale; MDDELCC = ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques; APQ = Administration portuaire de Québec, ACÉE : Agence canadienne d'évaluation environnementale, ÉIE : étude d'impact environnementale

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
1. Mot de bienvenue et présentation des membres				
	<p>La séance débute à 19 h 05</p> <p>La présidente adresse un mot de bienvenue, des remerciements à l'assemblée ainsi qu'aux invités spéciaux; M. Pierre Bergeron et M. Gilbert Auclair, respectivement de la police du CN et du Service de police de la Ville de Québec.</p> <p>Un tour de table de présentation est fait à leur intention.</p> <p>La présidente présente un rappel des événements ayant précipité la création du CVAP ainsi que sa mission. Elle résume les attentes du comité envers la présentation (entretien et transport des matières dangereuses). Elle rappelle</p>			

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	<p>l'évènement ferroviaire dans Limoilou survenu le 17 juillet 2009. Elle met en perspective les évènements de Mégantic qui génèrent des inquiétudes.</p> <p>La proposition d'ordre du jour est discutée et acceptée.</p>			
2. Présentation Messieurs Gilbert Auclair du Service de police de la Ville et Pierre Bergeron du CN				
	<p>19 h 14</p> <p>M. Gilbert Auclair se présente. Il travaille au SPVQ depuis 29 ans et depuis 2014 sur le projet K (2012-2018, 17 chantiers dont 4 encore actifs, portent sur les points de vulnérabilité de la ville) et la sécurité urbaine (mesures en amont pour minimiser les risques de victimisation), l'accessibilité universelle, le vivre ensemble, la résilience (intégration du projet K), la sécurité et le sentiment de sécurité. Chaque grand projet est analysé selon cette grille de lecture selon une approche multidisciplinaire. Le concept de sécurité urbaine qui est actuellement en implantation s'appliquera à différents projets en fonction du modèle intégration de la sécurité urbaine développé à la Ville de Québec. Ce modèle couvre les quatre dimensions de la sécurité urbaine.</p> <p>Avec les fusions on a assisté au regroupement des plans d'urgence. Après le décès de Mme Boucher en 2007, pendant 45 minutes, les systèmes téléphoniques ont connu d'importantes défaillances.</p> <p>Depuis 2007 plusieurs actions ont été effectuées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Élaboration du Guide des mesures d'exception au SPVQ - Élaboration du Manuel des opérations en situation d'exception - Révision du Plan de la Sécurité Civile avec une approche tout risque 			

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	<ul style="list-style-type: none"> - Création du Projet K - Campagne Faire Face - Concept de la sécurité urbain <p>L'ensemble de l'appareil municipal supporte le service responsable de l'intervention lors d'une situation d'exception potentielle ou avérée.</p> <p>Québec est la seule ville à avoir formé l'ensemble des employés aux mesures d'urgence (±5000 employés) et avoir intégré cette formation au processus de dotation. Le programme s'appelle « Faire face » – mis en place en 2014.</p> <p>Préoccupations du CVAP transmises par le secrétaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Connaissance en temps réel des matières transitées - Plans de mesure d'urgence - Formation et aptitudes du personnel - Entretien des voies ferrées - Débit et niveau de service des voies ferrées - Niveau de collaboration et échanges communicationnels avec les autorités, acteurs et usagers - Mesures d'évitement/atténuations mises en place relativement aux risques environnementaux, risque à la santé et nuisances <p>Le risque zéro n'existe pas.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 wagon = 3 camions, + risque moindre (résistance, lieu relativement moins dense, moins de trafic et d'accidents). M. Auclair établi un lien avec Lac Mégantic en mentionnant que l'évènement est survenu à cause de 19 éléments de défaillances qui, tous alignés (comme les trous dans un 			

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	<p>fromage suisse), ont menés au tragique évènement. Il a aussi mentionné que nous n'avons pas de dénivellation importante sur le réseau ferroviaire de Québec et pas de transporteur indépendant comme MMA, etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le SPIQ est responsable de l'intervention (notamment avec l'équipe HAZMAT spécialisée pour les interventions avec les matières dangereuses, il existe d'ailleurs seulement 2 équipes au Québec ; Montréal et Québec, voir présentation du chef des pompiers) - Le SPVQ est responsable de l'évacuation ou du confinement de masse (Le nouveau plan date de 2016, conçu en fonction du pire scénario réaliste (tremblement de terre)) - Procédure : PPI (plans particuliers d'intervention : contamination de l'eau, panne électrique, chaleur accablante), MOSE, GME, PSC - Formations et simulations entre services d'urgence - Processus d'amélioration continue ayant généré récemment deux rétroactions majeures suite à l'incident survenu à la mosquée. Le SPVQ se réévalue ainsi que le bureau de direction de la sécurité civile. - Liaison avec les partenaires, assureurs, APQ, HQ, Bell, réseau de santé. <p>Les wagons TC117 remplaceront graduellement les wagons DOT 111. Cependant, il reste des DOT 111 sur le réseau et des modifications y ont été apportées pour ajouter des dispositifs de sécurité pour répondre au standard établi par la réglementation.</p> <p>Vous ne mentionnez pas que Transports Canada effectue des inspections des wagons chez les clients ou dans les gares de triage ainsi que sur le contenu des wagons au départ ou en transit pour s'assurer que les placards sont conformes au contenu.</p> <p>Transports Canada supporte aussi le service de CANUTEC qui est un service 24/7</p>			

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	<p>sans oublier les conseillers techniques qui peuvent soutenir les intervenants.</p> <p>M. Pierre Bergeron se présente. Il est responsable pour l'est du Québec et les maritimes de la police du CN.</p> <p>Le système ferroviaire utilise des noms de subdivision plutôt que des noms de rue. À Québec il y a 2 subdivisions et un embranchement; Murray (jusqu'à d'Estimauville), Bridge (Charny, Cap-Rouge, du Versant Nord, Robert-Bourassa, Vanier, Limoilou, Laurentien) et la Tuque (du Tracel de Cap-Rouge vers la Tuque).</p> <p>Une voie, la voie <i>VIA Rail</i>, est principale, la JL 05 est une voie de cours avec une prescription de vitesse maximale de 22 km/h et de « marche à vue » (soit l'arrêt à la moitié de la distance d'un objet vu). D'ailleurs, la prescription de « marche à vue » s'applique à toute marchandise dans le triage de Ste-Foy et de Limoilou, considérant que la voie JL05 est en triage jusqu'à l'autoroute Robert Bourassa. Les trains de passagers, eux, peuvent augmenter leur vitesse jusqu'à 110 km/h sur le tronçon situé entre le boulevard Robert Bourassa et le boulevard Père Lelièvre.</p> <p>Inspections ; sur la voie <i>VIA Rail</i>, il y a 3 inspections visuelles par semaine. Il y a également un passage, aux 4 à 6 semaines, d'un camion vérifiant la géométrie des rails et le passage d'un rayon x permettant de détecter les microfissures.</p> <p>Un rapport est produit 4 fois par an, selon l'ordre préventif 36, sur les marchandises dangereuses totales à l'attention du responsable désigné de la ville (contenus, totaux des wagons). Ce rapport est un outil pour le planificateur et n'est pas de nature prospective (il est produit à postériori)</p> <p>Le Service de Prévention Incendie de la Ville de Québec ont accès à une application WEB a une application « <i>Askrail</i> » qui informe les intervenants d'urgence des</p>			

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	<p>accidents de train sur le contenu en matières dangereuses d'un wagon ou d'un train à la saisie d'un numéro de wagon, en temps réel.</p> <p>Le CN est assujéti à des obligations de « <i>common carrier</i> » qui suivent les règles de Transport Canada. Le CN est dans l'obligation de transporter toutes marchandises dument placardées, placées sur des wagons en bon état de rouler et inscrites au manifeste du train de la bonne manière et selon des règles de disposition sur un train conforme à la réglementation de Transport Canada..</p> <p>Transport Canada fixe, tel que prévu par la loi, les vitesses et la ségrégation. Les trains du CN sont « monitorés ». En moyenne, entre 2 et 4 trains de marchandises entrent par jour à Québec en plus des «switcher» locaux et quelques trains de blé l'hiver.</p> <p>En cas d'urgence sur un train, le conducteur et l'ingénieur sont les 2 personnes responsables. Ils disposent d'un canal radio spécifique vers le centre de contrôle du CN (situé à Montréal). Ils spécifient le type d'urgence. Il y a ensuite répartition par la police du CN vers le SPVQ. Le Tracel de Cap-Rouge cause de nombreuses interventions ce qui aura permis de roder les relations entre les deux corps de police. Selon le type d'urgence, déploiement policier ou déploiement pompier.</p> <p>Yves Hamel responsable des matières dangereuses CN est en contact avec Simon Bolduc, responsable au SPIQ. Ils ont fait de multiples formations et interventions.</p> <p>Concernant le type de wagon ; généralement le CN n'en est pas propriétaire. Il est soit loué ou soient ils appartiennent au client. L'entretien des wagons relève du client selon les normes de Transport Canada. Les inspections relèvent de Transport Canada pour les matières dangereuses (Ève Poirier est une des personnes qui fait les inspections pour Transport Canada). Un guide d'intervention est pourvu à cette</p>			

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	<p>fin par CANUTEC (centre canadien d'urgence transport – Transport Canada).</p> <p>Certains wagons contenant des matières dangereuses spécifiques, selon les règlements doivent disposer d'un ERAP (<i>Emergency response assistance plan</i>) autrement CANUTEC n'autorise pas la circulation du chargement. CANUTEC est une ressource disponible 24h sur 24 pour porter assistance, par des recommandations, aux pompiers.</p> <p>Les trains sont surveillés et ont une boîte noire reliée par satellite qui transmet de l'information en temps réel ; vitesse avec +/- 1m/h de marge de manœuvre (les ingénieurs doivent se justifier en cas de dépassement des vitesses prescrites), mais aussi pression des freins, etc.</p> <p>Le CN dispose également des superviseurs avec radars dans des véhicules de type route-rail pour le contrôle des vitesses. Pour sa part, Transport Canada inspecte le CN, peut le mettre à l'amende et diminuer les vitesses prescrites au besoin.</p> <p>Pour devenir conducteur de train, il y a d'environ 6 mois de formation et une certification à intervalles de 3 ans.</p> <p>Le plus gros risque qui préoccupe le CN à Limoilou est la piste cyclable avec son lot de poussettes, de piétons qui tentent de se faufiler entre 2 wagons ou sous les wagons. Le déraillement de 2009 en fait foi. Ce passage est une préoccupation supplémentaire pour les ingénieurs et les conducteurs qui ne peuvent t'aller plus de 15m/h car ils sont dans un triage.</p> <p>Pour les régions métropolitaines de recensement (RMR) de plus de 100 000 habitants, Transport Canada limite à 40 m/h la vitesse de circulation, le CN s'en impose 35, et à Québec en particulier les trains de marchandises circulent</p>			

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	<p>présentement à 15 m/h.</p> <p>20 :04</p> <p>Q : Quels sont les risques de collision ?</p> <p>R : À Limoilou, le triage est en forme de T (Des Capucins et Dufferin-Montmorency) et les trains sont construits sur les voies qui sont dans le port. L'aiguillage est le moment à risque pour les déraillements qui peuvent donc survenir à basse vitesse (moins de 15 MPH).</p> <p>La circulation sur les voies requiert un « permis d'occuper la voie » à un utilisateur ce qui restreint la possibilité pour les autres d'occuper la voie. Il faut un permis pour chacun des déplacements suivant une procédure très stricte.</p> <p>Une nouvelle technologie est en développement aux États-Unis (<i>Positive train control</i>) qui peut réguler à la baisse la vitesse des trains trop rapides. Par contre cette technologie n'est pas encore au Canada.</p> <p>En moyenne, et tout dépendant du nombre de trains et de la demande électrique, L'autonomie du système électrique d'activation d'un passage à niveau est d'environ 120 heures (batterie) en cas de défaillance de l'approvisionnement électrique. En cas d'avarie, les passages à niveau tombent automatiquement.</p> <p>La pente est de 1,2 % en descendant la côte du Versant Nord et seulement VIA Rail et le CN l'utilisent. Pour l'autre segment, <i>Québec Gatineau railway</i> est aussi un utilisateur.</p>			

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	<p>La vigilance est accrue depuis les évènements de Mégantic. Le mot d'ordre est à la prévention avec des mesures plus rigoureuses pour diminuer les risques. Il y a 2 directives spécifiques de Transport Canada relativement aux matières dangereuses et à l'ingénierie.</p> <p>Le manifeste doit être reçu aux 3 mois plutôt qu'annuellement. Une inspection des wagons a lieu dans la gare de triage ou chez le client avec inspection de contenu de matières dangereuses de manière aléatoire pour savoir si le contenu correspond aux placards. Si un wagon n'est pas conforme, le train au complet est arrêté.</p> <p>Les wagons DOT 111 transportant des hydrocarbures sont présentement en train d'être tous retirés et remplacés par les DOT TC117. La durée de vie de tels wagons est de 50 ans. Toutefois, des wagons DOT 111 transportant d'autres matières dangereuses circulent encore. La couleur d'un wagon n'est en aucun temps une manière d'évaluer le contenant d'un wagon seul le manifeste et un placard le sont.</p> <p>Transport Canada et le CN possèdent des conseillers techniques formés au Colorado, tout comme ceux du SPIQ, en plus des gens de CANUTEC</p> <p>L'APQ possède un plan d'urgence spécifique avec, notamment, un plan d'évacuation à la baie de Beauport. Elle a implanté de nouvelles prises d'eau au fleuve pour l'alimentation des pompiers. Elle peut faire appel aux remorqueurs de Groupe Océan équipés de canons à eaux. L'APQ est la seule entreprise à alimenter en temps réel la banque de données MIDI sur les matières dangereuses déclarées. Cette mesure a été mise en place suite à l'incendie survenu au hangar 101 alors que quelques heures auparavant le hangar contenait du nitrate d'ammonium.</p> <p>Q : Quel est le niveau d'utilisation de la capacité à Limoilou ?</p>			

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	<p>R : Si l'on compare à une subdivision comme le <i>Kingston sub à double voie</i> à Montréal, il y a près de 48 trains par jour et à Québec environ 12, le tronçon de Québec pourrait en avoir plus sans problème.</p> <p>Q : Sur la voie sud de VIA Rail, les inspections ont lieu aux 3x semaines alors que la marchandise transite toutes les semaines, pourquoi ?</p> <p>R : La vitesse y est moindre, le nombre de passages y est moindre, il n'y a pas de passagers, dans ces conditions le niveau d'inspection y est suffisant, d'autant plus qu'on y trouve qu'une grande courbe et aucune autre caractéristique particulière (pente, courbe serrée, etc.) De plus, il y a inspection 3 X par semaine sur le JL05 donc les 2 voies sont inspectées 3 X / semaine</p> <p>Q : Il y a une grande diversité des matières dangereuses, y a-t-il des dominances dans les convois ?</p> <p>R : En effet il y a plusieurs types, mais monsieur Bergeron dit ne pas bien les connaître. Cela dit, 12% des convois au Québec transportent des matières dangereuses sur le réseau du CN.</p> <p>Q : Est-ce qu'une locomotive c'est polluant en terme d'émissions ?</p> <p>R : 100 km/tonne/litre de carburant. Le CN serait le moins polluant au Canada parmi le réseau.</p> <p>Q : Pouvez-vous présenter une ventilation des incidents par causes attribuables ?</p> <p>R : Le Bureau de la sécurité des transports du Canada rend le CN responsable de rapporter tous les types d'incidents de déraillement depuis 2012. Allez voir leur site, vous y trouverez information la plus complète (voir : http://www.bst-</p>			

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	<p>tsb.gc.ca/fra/rail/index.asp). Chaque déraillement est couvert par un rapport accessible sur Internet.</p> <p>Q : Quelle est la problématique rapportée par le maire au conseil municipal relativement à la méconnaissance des matières transportées sur le territoire ?</p> <p>R : Mme Giguère, les élus, les citoyens ne peuvent pas avoir cette connaissance. Ceux qui doivent savoir, et sont responsable de l'intervention, le savent (pompiers, les équipes de matières dangereuses, etc.). Ce domaine est d'accès extrêmement contrôlé et le maire n'y a certainement pas accès, mais par son directeur du service incendie, et c'est normal. En comparaison, on est extrêmement en retard concernant les matières transportées par routes, le rapport de la CMQ le confirme.</p> <p>Q : À 15 m/h, y a-t-il des incidents ?</p> <p>R : Oui, le CN possède, à lui seul 113 000 wagons et 4000 locomotives ; il y a des évènements. Surtout sur les gares de triage. Sur les lignes principales, il n'y en a pratiquement pas.</p> <p>Q : Est-ce que l'inspection des wagons est obligatoire ?</p> <p>R : Oui, elle l'est par Transport Canada.</p> <p>Q : Quelles sont les aides à la prévention des incidents ?</p> <p>R : Aux 10 à 12 miles se trouve un détecteur de roue chaude et de «<i>dragging</i>» (qui est un indicateur de la qualité des roulements). S'il y a mauvais fonctionnement, le train est arrêté et un camion du CN est dépêché pour faire la réparation nécessaire. Le «<i>dragging</i>» réfère à une situation où la roue est sortie du rail et traîne, soit en</p>			

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	<p>raison d'une cassure à froid, soit d'une roue à plat ou même déraillement mineur.</p> <p>Q : Sur la voie ferrée de Limoilou, le CN n'est pas responsable du contenu du wagon ; nickel et matières dangereuses.</p> <p>R : L'expéditeur est responsable du wagon et du contenu, ainsi que de l'intégrité du wagon. Le CN, pour sa part, est responsable d'une inspection visuelle (incluant intégrité, placard, et manifeste) lors du départ et des avaries en transport. Le CN paiera pour les dommages. Sur le site du port, les entreprises clientes sont responsables de la manutention.</p> <p>Q : Que révèle un scénario catastrophe d'explosion de «jet fuel» dans Limoilou ?</p> <p>R : Cela dépend beaucoup de la direction du convoi, qu'il soit en retour vers le port ou à l'aller vers Ste-Foy avec un chargement de 268 000 livres. Rappelons que la vitesse dans Limoilou est inférieure à 15 m/h.</p> <p>Q : Qui détermine le choix du wagon, le client ou le CN ?</p> <p>R : C'est assez variable et il y a une mutualisation des wagons.</p> <p>Q : Les voies sur le territoire du port appartiennent à qui ?</p> <p>R : Les voies chez Bungee appartiennent au port, mais le CN a des droits de passage sur ces voies. White Birch possède ses propres rails et ses propres locomotives. En définitive c'est hautement variable, mais à l'extérieur du port c'est pratiquement seulement le CN qui est propriétaire.</p> <p>Q : C'est quoi les wagons rouillés sur le boulevard des capucins ? Ils abiment le paysage.</p>			

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	R : Ils sont en entreposage dans le triage du CN et ils sont vides. Contactez le 1-888-888-5909, 24h ou encore par courriel à -l'adresse contact@cn.ca La présidente et l'assemblée adressent des remerciements aux présentateurs.			
3. Adoption du compte-rendu de la rencontre du 20 avril 2017				
	21:00, le compte-rendu d'avril 2017 est accepté avec corrections. Les corrections concernent la liste des présences.	Faire les modifications et porter le document sur le site Internet	Secrétaire	Avant la prochaine rencontre
4. Suivis des dossiers – 20 avril 2017				
	Le secrétaire présente les suivis. Tous ont été faits. Mme la présidente attend en début de semaine un retour de Louis Coté relativement à la mise à contribution du Service des communications (Marie Christine Magnan). Le communiqué a été revu, mais on attend la consigne du service de communication pour sa diffusion.	Arrimage avec le service des communications de la Ville.	Présidente.	Semaine suivante.
5. Suivi d'information de l'APQ				
	Le représentant de l'APQ est absent.			

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	Le secrétaire résume les échanges relatifs au document de bilan annuel. Le texte proposé par l'APQ sera revu au point d'ordre du jour correspondant.			
6. Suivi d'information du MDDELCC				
20 h 25	<p>Le MDDELCC aurait reçu 2 plaintes relativement à des poussières, mais il n'est pas encore établi que c'est en lien avec les activités du port. Un incident est survenu sur la rue Saint-Paul (poussière grise) et l'autre sur la rue Colombière (poussière rouge).</p> <p>La représentante de la Ville de Québec rapporte aussi qu'une plainte aurait été déposée à la ville relativement à l'évènement survenu sur la rue Colombière.</p> <p>Un texte a été soumis aux autorités pour le bilan. Un retour pourrait être espéré autour du 30 mai.</p> <p>La présence du MDDELCC (M. Bernier) n'est pas encore assurée lors de la soirée publique.</p>	<p>Acheminer le texte au secrétaire.</p> <p>Valider la présence d'un représentant du MDDELCC lors de la soirée publique.</p>	<p>Représentant du MDDELCC.</p> <p>Représentant du MDDELCC.</p>	<p>30 mai</p> <p>Avant la rencontre publique.</p>
7. Suivi d'information du DSPublique				
21 :30	Le représentant fera état de l'avancement de l'étude du DSP lorsque le comité			

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	<p>disposera de plus de temps, mais il souligne qu'une entente officielle relative au financement du projet vient de se concrétiser.</p> <p>Lors de la rencontre publique, c'est probablement Joel Riffon qui sera le représentant du DSP si cela convient aux membres.</p> <p>Q : S'il venait à avoir des questions relativement à l'étude, pourriez-vous y répondre ?</p> <p>R : Oui.</p> <p>Les membres en conviennent donc et acceptent la proposition.</p> <p>Le représentant du Conseil de quartier Vieux-Québec-Cap-Blanc-Coline-Parlementaire souhaite voir au Compte –rendu le l'officialisation du projet d'étude du DSP en date du 1er mai. Il souhaite également qu'y soit signifiée sa préoccupation au fait que ce quartier ne soit pas inclus dans l'étude, de même que le quartier St-Jean-Baptiste et qu'à terme, ces quartiers soient inclus. Il dit comprendre les contraintes de disponibilité des données sociosanitaires (territoire des CLCS)</p> <p>Le représentant du Conseil de quartier St-Roch nuance ; à sa compréhension, le projet actuel n'exclut pas d'autres études éventuellement, en fonction du budget, en fonction des constats posés par cette première étude.</p>	Rapport fidèle au compte-rendu.	Secrétaire	Prochaine rencontre régulière.
8. Préparation bilan annuel 2016-2017				

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
<p>21 :37</p> <p>Les membres commentent le document.</p> <p>Un membre : Il faut intégrer des sections sur la sécurité et le volet ferroviaire.</p> <p>Un membre émet un commentaire relativement au fait que les données ouvertes de qualité de l'air de l'APQ devraient être présentées par l'APQ au même titre que les données du MDDELCC sont présentées par le MDDELCC et ne pas laisser aux membres du CVAP ou aux citoyens la responsabilité d'interpréter les données.</p> <p>Le représentant du MDDELCC partage son inconfort à être associé au contenu du texte. Il demande à ce que soit précisé que le contenu appartient aux membres votants ou, à tout le moins, que soit établi la distinction des membres votant/non votant, en page 7.</p> <p>Concernant la conclusion revoir les éléments manuscrits. La conclusion du document va plus loin que le texte proposé aux autorités du ministère.</p> <p>Un membre note qu'en page 13, à la section 7, il y a un mauvaise édition de type « copier-coller ». Voir les commentaires sur la copie papier.</p> <p>Les membres s'entendent sur la nécessité d'étudier le document de l'ACEE intitulé : « Première demande d'information sur l'étude d'impact environnemental du projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde au port de Québec - Beauport 2020 » pour en trouver les recoupements avec le mémoire du CVAP. Intégrer le résultat de l'exercice au bilan. Caroline Brodeur se propose de mettre l'épaule à la roue.</p> <p>Pour la présentation du document lors de la rencontre publique, les présentateurs</p>		<p>Ajout de section</p> <p>Ajout des indicateurs demandé à la liste des membres</p> <p>Apporter la correction lors de la prochaine édition.</p> <p>Produire une analyse des recoupements.</p> <p>Valider l'intérêt de Mme Lévesque et trouver un</p>	<p>Secrétaire</p> <p>Secrétaire</p> <p>Secrétaire</p> <p>Caroline Brodeur, Secrétaire.</p> <p>Secrétaire.</p>	<p>Avant la prochaine rencontre spéciale.</p> <p>Avant la prochaine rencontre spéciale.</p> <p>Avant la prochaine rencontre spéciale.</p> <p>Avant la prochaine rencontre spéciale.</p> <p>Avant la prochaine rencontre</p>

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	<p>pressentis sont ceux de l'an dernier, néanmoins, le secrétaire aura le souci de valider auprès de Mme Lévesque puisqu'elle est absente. Mme Brodeur s'occupera de la présentation.</p> <p>Le 23 mai, le secrétaire doit partager aux membres le document mis à jour.</p>	<p>substitut au besoin.</p> <p>Partager aux membres le document mis à jour.</p>	Secrétaire	<p>spéciale.</p> <p>23 mai</p>
9. Plan d'action				
	<p>Étant donné l'heure tardive, et l'avancement des travaux du comité, il n'est pas des plus pertinents de revoir le plan d'action.</p>			
10. Correspondance				
	<p>Il n'y a pas de correspondance à présenter.</p>			
11. Autres sujets				
	<p>Le secrétaire rappelle que le 26 mai à 10h30 aura lieu l'AGA de l'APQ et que celle-ci est publique.</p>			
12. Date de la prochaine rencontre; à déterminer s'il y a lieu				

SUJETS	PRÉCISIONS	SUIVIS	RESPONSABLE	ÉCHÉANCE
	<p>Une dernière rencontre pour finaliser le texte du bilan annuel aura lieu. Cette rencontre ne requiert que la présence des rédacteurs, mais tout le monde sera invité et seront présents ceux qui veulent bien l'être.</p> <p>Procéder par un sondage Doodle pour déterminer si la rencontre aura lieu le jeudi le 25 ou encore mercredi le 31 mai.</p> <p>Le lieu demeure à être précisé.</p>	<p>Sonder les membres sur le choix de la date de rencontre.</p> <p>Trouver le lieu de rencontre.</p> <p>Faire parvenir la convocation et les invitations électroniques.</p>	<p>Secrétaire.</p> <p>Secrétaire.</p> <p>Secrétaire.</p>	<p>Très rapidement.</p>
13. Fin de la rencontre				
	<p>La rencontre est levée à 22 h 20.</p>			