cvap COMITÉ DE VIGILANCE DES ACTIVITÉS PORTUAIRES

Compte-rendu

Réunion du Comité de vigilance des activités portuaires
28 mai 2025, 18h45
Centre culture et environnement Frédéric Back, 870 Av. De Salaberry, Québec, QC G1R 2T9
Salle de conférence 322-324 (3e étage)

COMITÉ DE VIGILANCE
DES ACTIVITÉS PORTUAIRES

Compte-rendu

Tableau des présences		
MEMBRES VOTANTS :	Catherine Vallières-Roland	Présidente du CVAP Conseillère municipale (Montcalm–Saint-Sacrement)
	Mélissa Coulombe-Leduc	Conseillère municipale (Cap-aux-Diamants)
	Carl Bouchard	Conseil de quartier Chutes-Montmorency
	Céline Fiuza	Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste
	Willem Fortin	Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste
	Rosanne Labrie	Conseil de quartier Vieux-Limoilou
	Frédérique Lavoie	Conseil régional de l'environnement - région de la Capitale-Nationale Coordonnatrice du CVAP
	Mélanie Lévesque	Conseil de quartier de Maizerets
	Michel Masse	Conseil de quartier du Vieux-Québec - Cap-Blanc - Colline parlementaire
	Marjorie Ramirez	Conseil de quartier Vieux-Limoilou
MEMBRES NON VOTANTS :	Caroline Gates	Conseillère en environnement – Ville de Québec Division de la prévention et du contrôle environnemental
	Éloïse Richard Choquette	Administration portuaire de Québec
	Philippe Charest-Gélinas	Administration portuaire de Québec
	Christian Riel-Roberge	Direction de la Santé publique – CIUSSS de la Capitale-Nationale
	Caroline Fleury	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
ABSENCES :	Eric Duguay	Conseil de quartier de Lairet
	Jocelyn Gilbert	Conseil de quartier du Vieux-Québec - Cap-Blanc - Colline parlementaire

Participant·es invité·es:

- Claudine Couture-Trudel (QSL)
- Olivier Rochette (QSL)
- Johanne Elsener (Commission consultative sur la qualité de l'air)
- Diallo Salmata (Commission consultative sur la qualité de l'air)

Sujet	Notes	Suivis
1. Début du CVAP : mot de bienvenue	La présidente du CVAP souhaite la bienvenue aux personnes présentes. Michel Masse assiste à la rencontre en remplacement de Jocelyn Gilbert pour le Conseil de quartier Vieux-Québec – Cap-Blanc – Colline parlementaire. Rosanne Labrie accompagne Marjorie Ramirez pour le Conseil de quartier Vieux-Limoilou. Mme Ramirez continuera d'assister aux rencontres à court terme afin de permettre une transition entre les représentants du Conseil de quartier du Vieux-Limoilou. La présidente remercie cette dernière pour son engagement au sein du CVAP. Céline Fiuza remplacera Willem Fortin à partir de l'automne 2025 pour le Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste. Des commissaires de la Commission sur la qualité de l'air assistent en ligne à la présentation du Port de Québec (Johanne Elsener et Diallo Salmata).	
2. Adoption de l'ordre du jour de la rencontre du 28 mai	L'ordre du jour est adopté sur proposition de Carl Bouchard, appuyé par Mélanie Lévesque.	
3. Adoption du compte-rendu de la rencontre du 20 mars et suivis	Le compte-rendu du 20 mars est adopté sur proposition de Frédérique Lavoie, appuyé par Mélanie Lévesque. Suivis de la dernière rencontre: - Le rapport annuel 2024 a été adopté en ligne et est désormais sur le site web du CVAP (section Documentation).	

4. Tour de table des membres	La présidente invite les membres du CVAP à partager des points d'information, événements d'actualité ou tout autre renseignement relatif à leur organisation qui pourrait intéresser le comité. **Conseil de quartier Chutes-Montmorency :** - Le représentant mentionne son intérêt pour le projet de végétalisation du Port de Québec. Il souligne l'importance de diversifier les espèces d'arbres (conifères et feuillus) dans l'effort de verdissement afin de maintenir la canopée sur quatre saisons.. **Conseil de quartier Vieux-Québec–Colline Parlementaire–Cap Blanc :** - Le représentant réitère également l'intérêt de son conseil de quartier pour le projet de végétalisation au Port de Québec. Le CQ y voit une opportunité d'utiliser le verdissement comme mesure de mitigation pour certaines nuisances (visuelles, sonores). Il est en accord avec le commentaire mentionné précédemment sur l'importance d'ajouter également des conifères dans les opérations de plantation. - Il mentionne que son conseil de quartier s'est réjouit de l'annonce récente de nouvelles mesures d'apaisement de la circulation sur le boulevard Champlain. Le CQ a souvent soulevé les enjeux de sécurité dans ce secteur et le besoin de réduire la présence de camions. Il note que deux accidents mortels ont eu lieu dans les dernières années, et qu'il est étonnant qu'un site patrimonial de l'UNESCO soit traversé par une voie de camionnage. Il remercie la Ville et le Port de Québec pour leur collaboration dans ce dossier. **Port de Québec :** - Une rencontre publique a eu lieu le 27 mai avec les habitants de Mérici pour faire le point sur la gestion sonore dans le secteur. La rencontre a permis d'expliquer les récents développements dans ce secteur, dont le rachat d'une partie d'un terminal de grain par Solio. Ces derniers se sont engagés à régler le problème de bruit reliés aux équipements. - Un nouvel usage sera mis en place au quai 108. Le terminal sera utilisé pour transporter des parties d'éoliennes qui vont y transiter. Cette opération implique quatre bateaux par année et 3 à 4 camions par jour par périodes intercalées (en direction de l'ouest et non du boulevard Champlain). Le projet est en processus d'évaluation des impacts par le Port de Québec. Il n'est pas prévu que des opérations de nuit aient lieu. - La firme Soft dB (spécialisée en acoustique) a fait une mise à jour du bilan des nuisances sonores générées par les activités du Port suite à des signalements plus nombreux à	

	l'automne 2024. L'APQ envisage d'élaborer un cadre de gestion sonore pour l'Anse-au-Foulon. - L'APQ annoncera en juin son nouveau plan de verdissement. Celui-ci sera réalisé en collaboration avec différents partenaires. Le Port souhaite atteindre l'objectif de 30% de canopée sur ses sites non-industriels d'ici 2035. - La station de mesure de la qualité de l'air dans l'Anse-au-Foulon sera démantelée. Son positionnement près du hangar 103 n'est pas idéal pour l'échantillonnage et ne permet pas de mesurer les paramètres souhaités pour mesurer ce que le Port souhaite surveiller sur son territoire (poussière, sucre, particules fines, etc.) Le Port réfléchit à un lieu plus stratégique pour son futur emplacement. - Un incident lié à la poussière a eu lieu le 16 mai dans le secteur Beauport suite à une erreur de manipulation de l'opérateur Béton provincial. Un des silos a été trop rempli, ce qui a créé un épisode de poussière pendant une dizaine de minutes, mais les émissions de poussière ne se sont pas répandues à l'extérieur du site. L'incident ne cause pas d'enjeu pour la santé publique. **MELCCFP** - Le ministère a reçu deux signalements mineurs depuis mars. - Il n'y a pas eu d'inspection au Port depuis la dernière rencontre du CVAP. <u>Ordonnance de Glencore</u> - Glencore a transmis les documents demandés par le ministère dans son ordonnance à la fin avril, dont le rapport d'évaluation de performance des équipements et l'étude de faisabilité de la fermeture des cales des navires lors des opérations de chargement. - Le ministère a reçu les futurs emplacements pour les deux nouvelles stations de mesure en continu du nickel par Glencore. Une première sera placée sur le territoire du Port et la deuxième sera localisée au 400 rue des Sables. - Le rapport d'évaluation de la performance des équipements a soulevé certains enjeux quant aux installations de chargement des navires de matte, ainsi qu'à la gestion des matières résiduelles. La représentante du MELCCFP propose d'inviter Glencore à venir présenter ce rapport dans une rencontre. - L'étude de faisabilité pour la fermeture des cales de navires a été réalisée par WSP. Les résultats sont plus ou moins concluants. La fermeture causerait notamment des enjeux de sécurité. Les études ont été rendues publiques par Glencore sur leur site web.	Présentation de Glencore sur le rapport

	Données sur la qualité de l'air - La mise à jour des données jusqu'à décembre 2024 a été réalisée. Il est possible de la consulter en ligne. Les données n'ont pas révélé de nouveau dépassement d'émissions de nickel. - Un nouveau guide de modélisation de la dispersion des émissions atmosphériques a été publié par le ministère. - Il est aussi possible de consulter une vidéo explicative sur la navigation dans les données sur la qualité de l'air. **Santé publique** - La direction de Santé publique participe au comité innovation de l'APQ. **Ville de Québec** - La Ville a complété la mise à jour de son outil web de visualisation des « Données sur la qualité de l'air ». Cet outil permet un accès simplifié aux données relatives aux particules fines (PM2.5), au dioxyde d'azote (NO_2), aux particules en suspension totales (PST) ainsi qu'aux particules de nickel respirable (Ni-PM10). - Les comptes-rendus de la Commission consultative sur la qualité de l'air sont disponibles en ligne.	
5. Présentation et discussion - QSL	Claudine Couture-Trudel et Olivier Rochette présentent les démarches en cours de QSL visant à développer un nouveau projet de terminal de conteneurs sur le territoire du Port de Québec. Ils remercient les membres du comité pour les questions transmises en amont de la rencontre. Les informations partagées lors de la présentation sont également disponibles en ligne et l'information sera mise à jour tout au long des étapes franchies. Faits saillants de la présentation **Échéancier du projet** - Le projet est actuellement en phase 1 (analyse et études préliminaires). Certaines étapes ont déjà été complétées : demande d'effectifs douaniers, annonce publique qu'une solution est à l'étude et étude des besoins.	

	- Autres étapes en cours ou à venir dans la phase 1 : étude d'opportunité, étude sur les GES et autorisation de l'Agence des services frontaliers du Canada. - À la phase 2, QSL va procéder au dépôt officiel d'un projet auprès de l'administration portuaire. Les études d'impact seront réalisées à cette étape, ainsi que l'identification de mesures de mitigation des impacts. **Présentation de l'entreprise** - Entreprise de Québec, fondée en 1978. Démarrée à l'Anse-au-Foulon. Au départ, QSL se concentrait surtout sur l'exportation de bois de construction. Ensuite, le propriétaire a fait l'acquisition d'Arrimage Saint-Laurent. - Aujourd'hui, QSL embauche 2000 employés dans l'ensemble de son réseau et manutentionne environ 26 millions de tonnes. - Spécialisé dans le débardage et le transport hors normes. - Le réseau comporte 66 terminaux maritimes et s'étend tout le long du St-Laurent et dans les Grands Lacs. Ce positionnement s'avère important dans le contexte des changements climatiques. En effet, de plus en plus de perturbations surviennent dans des villes où les transporteurs ne sont pas équipés pour manutentionner sous la neige. QSL devient alors un plan B dans ces circonstances. - L'entreprise a une préoccupation pour l'amélioration continue. Elle participe à l'Alliance verte et est certifiée ISO 14 001 et 45 001 (Santé et sécurité au travail). Elle participe au pacte mondial de l'ONU (principes de développement durable). **QSL à Québec** - QSL crée 300 emplois dans la Ville de Québec. 100 millions de dollars sont réinvestis dans la Ville en salaires, taxes, etc. - L'entreprise s'implique dans la communauté et participe à différents comités (CICEL, CA Patro Roc Amadour et MNBAQ, contributions à Centraide, programmation annuelle de bienfaisance, etc.) **Empreinte carbone - Terminal de Beauport** - Des investissements ont été réalisés en 2009 pour la mise à niveau de certains équipements (convoyeurs, etc.), qui ont été électrifiés. QSL a également effectué des modifications en lien avec la qualité de l'air et de l'émission des poussières, notamment par la télémétrie qui permet de réduire le temps de roulement des moteurs au ralenti. Ces changements ont permis une réduction de 55% des émissions de GES depuis 2008.	

Justification et pertinence économique du projet de terminal de conteneurs

- QSL remarque certains enjeux liés à la chaîne d'approvisionnement : conflits mondiaux, augmentation des attaques de cyber-sécurité, relations entre le Canada et les États-Unis.
- Au Canada, 5 ports manutentionnent des conteneurs internationaux, dont un seul à Québec (Port de Montréal). Toutefois, la profondeur d'eau au Port de Montréal génère des contraintes, car les navires doivent souvent y transiter à capacité réduite.
- QSL voit un potentiel pour développer le transport de conteneurs à Québec, où l'eau est plus profonde (15 m). Pour le même transport et le même équipage, il est possible de transporter plus de choses, ce qui crée des économies d'échelle.
- Avantages au niveau écologique : même dépense énergétique pour une plus grande quantité de produits transportés.
- Avantages au niveau économique : création d'emplois (130 personnes dans les activités de QSL), avantages pour la SAQ ou White Birch (les produits transportés n'auront pas besoin de passer par Montréal).
- Contenu des conteneurs : biens manufacturés, grains et céréales, produits métallurgiques, etc.
- Provenance des navires : principalement Europe du Nord, Asie, Méditerranée.

Le terminal de conteneurs

- Situé à la pointe du secteur de Beauport
- Pas d'agrandissement des quais dans l'eau, ni d'empiètement des fonds marins. Réaménagement des terrains portuaires existants.
- 4 fois moins de conteneurs que Laurentia
- Permet de réduire les risques dans la chaîne d'approvisionnement si un problème survient au Port de Montréal.
- Réduction des GES et des coûts

Les préoccupations entendues

- Qualité de l'air : étude de modélisation atmosphérique sera réalisée pour évaluer les risques.
- Transport ferroviaire : trois services par semaine de train seront requis. Le projet ne peut pas excéder 200 000 conteneurs en raison de la capacité du site de QSL.

	- Nombre et trajets des camions : les camions n'utiliseront pas les voies locales. Ils ont des voies dédiées qui sont régies par le MTQ. - Est-ce que le projet pourrait compromettre la réalisation d'un boulevard urbain? QSL évalue que le débit de camionnage serait compatible avec la capacité d'un boulevard urbain, et ne nuirait pas non plus à la Phase 4 Samuel de Champlain, qui est toujours au stade d'idéation. **QUESTIONS ET DISCUSSIONS** Q : Les conteneurs déchargés à Québec risquent de se diriger davantage vers l'Ouest. Par contre, est-ce que les conteneurs qui seront chargés à Québec pourraient être en provenance de l'Est ? R : Oui, il peut y avoir des marchandises en conteneur en provenance de l'Est, par exemple par train et camion. Q : Le propriétaire actuel est un gestionnaire londonien depuis l'an passé. La CDPQ est actionnaire minoritaire. Ainsi, ils peuvent vendre à n'importe qui et favoriser un autre lieu. R : Il y a une volonté forte de M. Dupuis de maintenir le siège social à Québec. La propriété d'une entreprise peut changer dans le temps. Q : Il est question de création d'emplois. Est-ce que le lock-out est terminé? La présence de QSL en territoire fédéral permet d'engager des briseurs de grève, ce qui n'est pas possible au Québec. Les activités peuvent donc reprendre malgré le lock-out. Les employés sont restés en grève pendant 22 mois. R : Oui, le lock-out est terminé depuis mai. Les débardeurs sont de retour au travail, et ils avaient reçu la proposition de reprendre le travail pendant la négociation. Par contre, les débardeurs n'ont pas accepté cette offre et les conditions. Q : Le transport de matières dangereuses représente 19% de ce qu'on transporte par train au Canada. Dans le contexte du projet qui comporte 200 000 conteneurs, est-ce que 38 000 conteneurs comporteraient des matières dangereuses? Il y a un potentiel d'accident avec des automobilistes. R : Il n'est pas certain que ce pourcentage pour les wagons s'applique aussi aux conteneurs. QSL a une expertise pour le transport des matières dangereuses. Q : Que signifie QSL ? R : Les lettres n'ont pas de signification.	

	Q : L'annonce du projet de terminal de conteneurs a été surprenante pour plusieurs, notamment en raison des préoccupations citoyennes en lien avec Laurentia. Il y avait une frustration liée au fait que le politique était au courant du projet, mais le Port a réitéré plusieurs fois qu'il n'y avait pas de projet. Il y a aussi des préoccupations par rapport au transport, dans un site que la Ville veut revitaliser. Est-ce que d'autres sites que le Port de Québec pourraient être envisagés, qui causeraient moins de potentiels conflits de cohabitation qu'au port de Québec ? R : À Québec, la combinaison du réseau du CN et la profondeur d'eau font en sorte que le lieu est le plus optimal. Cacouna n'a pas la même profondeur d'eau. Q : Peut-on en savoir plus sur l'impact visuel du projet (ex. est-ce que les vues seront bloquées à la Baie de Beauport) ? R : Les grues utilisées auront les mêmes hauteurs de grues et de bateaux que ce que QSL utilise déjà. Les empilements de conteneurs ne dépasseront pas 4 conteneurs de haut maximum. Q : Quelle proportion sera transportée par train ? R : Pas encore de données à ce stade. Ce sera assurément plus de 50%. Trois services par semaine sont prévus. Q : Pour le camionnage, est-ce que des mesures d'atténuation sont en réflexion ? R : On pourra mieux répondre quand l'étude d'impacts sera réalisée. Q : Est-ce que QSL se positionnerait en faveur d'un troisième lien malgré les enjeux pour les résidents du secteur ? Est-ce qu'il serait possible de mieux faire comprendre la valeur ajoutée du projet aux niveaux social et économique? R : On présente les informations qu'on a pour le moment, on souhaite continuer à vous informer dans le processus. Vos préoccupations vont contribuer à déterminer les lignes directrices du processus d'évaluation au Port. Les préoccupations des citoyens et des organisations vont contribuer à déterminer les critères d'évaluation de l'étude d'impact réalisée par le Port.	
6. APQ : Présentation du processus d'évaluation et d'atténuation des impacts	Philippe Charest-Gélinas présente le processus d'évaluation et d'atténuation des impacts pour les projets au Port de Québec. - En tant qu'entité fédérale, le Port a la responsabilité de réaliser des études d'impacts sur des projets de niveau 2 comme anticipé avec celui du terminal de conteneurs. Il n'y aura pas d'autre étude d'impacts pour ce projet.	

	- Le Port s'est doté de différents niveaux pour évaluer le risque. - Le Port doit considérer les impacts sur les peuples autochtones, les connaissances des collectivités fournies à l'égard du projet et les préoccupations reçues du public. - L'objectif est de contribuer à trouver les meilleures mesures d'atténuation pour les projets sur le territoire du Port. Pour consulter la présentation : https://cvap.quebec/wp-content/uploads/2015/01/PEAI_CVAP_mai_2025.pdf Q : Dans les 8 étapes présentées pour la consultation, l'étape 3 (Prise en compte des commentaires du public et des Premières Nations) dure seulement 15 jours dans les échéanciers prévus.Est-ce que cette période peut être élargie? R : Le temps à retenir est celui de 110 jours au total pour l'évaluation. Il faut prendre en considération que lorsque le Port renvoie le projet au promoteur pour des compléments d'information, le délai de 110 jours est mis sur pause. Les blocs indiqués dans le tableau peuvent être plus ou moins longs. Q : Est-ce que l'APQ s'implique en amont pour régler des problèmes qui pourraient émerger ? Par exemple, si on a un projet de nouvelle voie ferrée rapide en développement, est-ce que l'APQ pourrait intervenir à titre d'utilisateur du transport ferroviaire pour faire part de ses besoins ? R : Oui et non, on travaille déjà en continu sur des enjeux existants qui sont connus, comme le camionnage. Par contre, on ne s'implique pas dans ces enjeux dans l'optique d'avoir de nouveaux projets ou d'influencer le développement de projets ailleurs. Q : Est-ce que le nickel peut être transporté par conteneur ? R : Ce serait davantage une question pour Glencore, mais il ne semble pas que ce serait avantageux économiquement pour les chaînes d'approvisionnement.	
7. Questions et échanges		
8. Planification prochaine rencontre	La prochaine rencontre aura lieu en septembre. Une présentation de l'Alliance verte et des initiatives du Port en développement durable.	