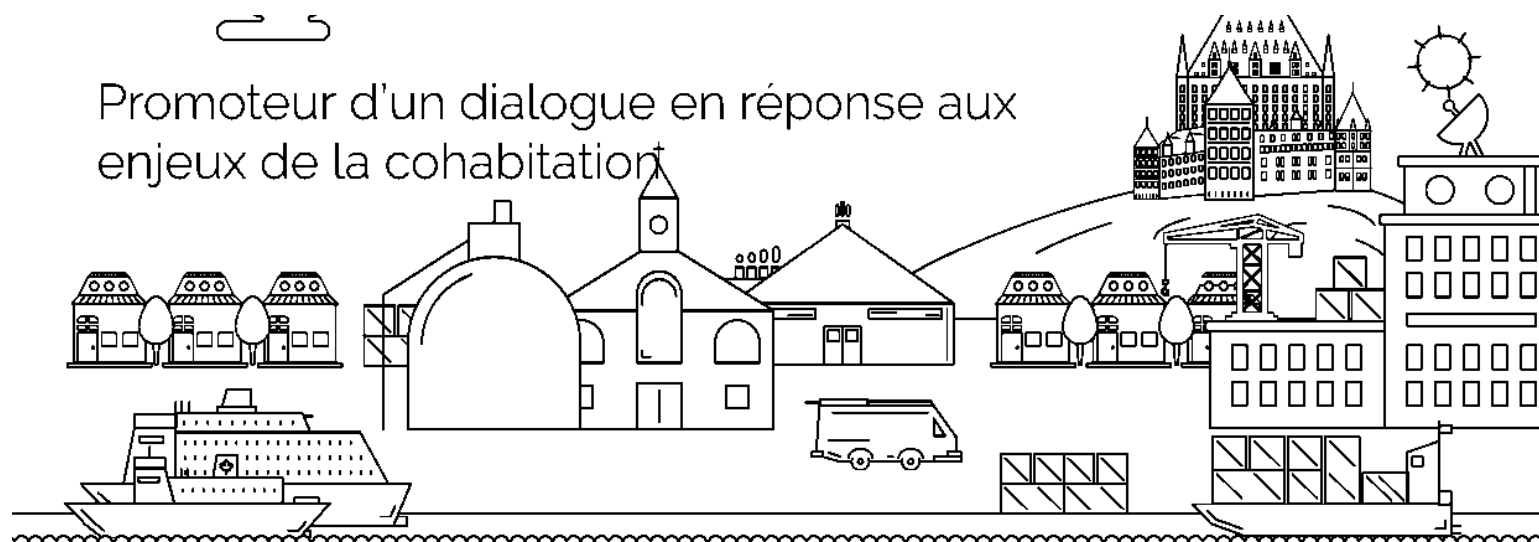


COMITÉ DE VIGILANCE DES ACTIVITÉS PORTUAIRES

Compte rendu de la rencontre du 28 novembre 2019, 19 h

Contenu :

- Tableau des présences
- Compte rendu de la rencontre du 28 novembre 2019
- Annexe 1 : ordre du jour de la rencontre du 28 novembre 2019



Promoteur d'un dialogue en réponse aux
enjeux de la cohabitation

ANIMATION :	Suzanne Verreault	Présidente du CVAP et conseillère municipale — district de Limoilou, responsable de l'environnement et du développement durable	
	Stéphane Schaal	Coordonnateur du CVAP	
PRÉSENTS :	Alain Samson	Conseil de quartier du Vieux-Québec–Cap-Blanc–Colline parlementaire	
	Éric Bonin	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	
	Joël Riffon	Direction de Santé publique	
	Mathieu Goupil	Conseil de quartier Chute — Montmorency	
	Marjorie Ramirez	Conseil de quartier Vieux-Limoilou	
	Mélanie Lévesque	Conseil de quartier de Maizerets	
	Michèle Dumas Paradis	Conseil de quartier Saint-Roch	
	Pauline Robert	Conseil régional de l'environnement de la Capitale-Nationale	
	Priscilla Corbeil	Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste	
	Sébastien Veilleux	Conseil de quartier Chute — Montmorency	
	Sylvie Verreault	Ville de Québec	
	Sylvain Lévesque	Secrétariat à la Capitale-Nationale	
	INTERVENANTS :	Anick Métivier	Administration portuaire de Québec
		Marie-Ève Lemieux	Administration portuaire de Québec
Catherine Lalumière		Englobe	
ABSENTS :	Geneviève Hamelin	Ville de Québec, Présidente de l'arrondissement de La Cité-Limoilou	
	Jean-François Vallée	Conseil de quartier de Lairet	

Sujets	Dussions	Suivis	Responsable
1. Mot de bienvenue	Mme Suzanne Verreault souhaite la bienvenue aux membres de l'assemblée.		
2. Lecture et adoption de la proposition d'ordre du jour	<p>La proposition d'ordre du jour est présentée.</p> <p>Deux ajouts sont proposés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pollution et croisières : discussion au sujet de l'article Vérification faite : croisières polluantes à l'extrême?. Jean-François Cliche, Le Soleil, 27 novembre 2019 • Évolution des concentrations en nickel à la station Québec-Vieux-Limoilou (Des Sables) entre 2014 et 2019 <p>La proposition d'ordre du jour est acceptée avec modification.</p>	Apporter les modifications à la proposition d'ODJ	Coordonnateur
3. Présentation spéciale : mise à jour du projet Laurentia (Beauport 2020)	<p>Le représentant de l'APQ présente les objectifs de la présentation. Celle-ci débute par une vidéo dans laquelle est expliqué le fonctionnement du futur site d'exploitation, les infrastructures et les bonifications technologiques associées au projet Laurentia.</p> <p>Le présentateur poursuit avec les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Présentation des partenaires du projet : Hutchinson Ports, le plus important réseau de ports dans le monde et le Canadien National (CN), principale compagnie de transport et de services de chaîne logistique en Amérique du Nord. Il est précisé que le transport ferroviaire est le plus avantageux, notamment au regard de la construction et du camionnage et de leur effet sur l'environnement. • Aménagement du site : Le projet comptera finalement un seul poste à quai (zone d'accostage) plutôt que deux ce qui correspond à une diminution de 160 mètres de ligne de quai. La superficie 	Envoyer au comité le carton d'information diffusé aux camionneurs dont la marchandise est en provenance ou à destination du secteur portuaire de Beauport (en version française et anglaise)	Coordonnateur APQ

	<p>totale de remblaiement demeure la même, soit 13 hectares. En effet, l'APQ a besoin d'espace pour aménager le site qui accueillera les wagons. On mentionne également que la plupart des opérations sur le site seront téléguidées.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Technologies de pointe : le terminal sera électrifié et les opérations de transbordement seront semi-automatisées. Très peu de travailleurs auront à se déplacer sur le terrain. Les grues-portiques de quai seront elles aussi électriques, ce qui réduira les émissions de gaz à effet de serre (GES) selon le promoteur du projet. • Impact(s) sur l'environnement : on parle d'une diminution de la superficie de dragage de 43 %. • Transport : en ce qui concerne le transport ferroviaire, les voies ferrées seront construites sur le site industriel de l'APQ. Les accouplages et découplages de wagons seront moins nombreux, ce qui aura pour effet de diminuer les nuisances sonores. Il est aussi prévu que le temps de transit pour les marchandises sera plus court comparativement à ce qui se fait dans les ports concurrents. <p>À titre indicatif et conditionnel à l'obtention des autorisations et permis nécessaires, l'APQ mentionne que le scénario le plus optimiste concernant l'échéancier pourrait être le suivant : si tout se déroule à la satisfaction de l'AÉIC et de la ministre de l'Environnement pour les prochaines étapes à venir, une décision (avec ou sans conditions et/ou exigences de la Ministre) pourrait être rendue vers la fin de l'année 2020. De ce fait, si l'APQ s'entend également dans l'intervalle avec le Ministère Pêches et Océans (MPO) pour le programme de compensation et obtient les permis nécessaires, le début des travaux pourraient être vers le printemps 2021. Le tout est évidemment sujet à changement en fonction du déroulement de l'analyse du dossier par l'AÉIC et MPO.</p>	<p>Suivi auprès de Marie-Ève Lemieux pour recevoir la 2^e présentation sur l'état d'avancement du projet Laurentia et des discussions avec l'Agence</p>	
--	--	---	--

	<p>Qt : Qu'est-ce que représente au quotidien le nombre de conteneurs entreposés sur les aires de stockage ?</p> <p>R. Quotidiennement, c'est dur à évaluer et cela varie. Toutefois, la capacité du terminal passera de 10000 à 11000 conteneurs, ce qui donne une bonne idée des volumes.</p> <p>Qt : En ce qui concerne les volumes transbordés, le Port de Québec peut-être comparé à quel autre port à travers le Canada et le monde ?</p> <p>R : En matière de volume, c'est petit. En comparaison, le port de Montréal à une capacité de 1,5 million de conteneurs alors que la capacité annuelle du terminal pour Québec est évaluée à 700000.</p> <p>Qt : Les conditions hivernales ont-elles une influence sur les opérations ?</p> <p>R : Non, les opérations se feront toute l'année, peu importe les glaces. En comparaison, la Voie maritime du Saint-Laurent (Sea Way), avec ses écluses ouvrant l'accès vers les Grands Lacs, reste fermée au trafic maritime en hiver. Donc, le transport de marchandises se fait par train.</p> <p>Dans le cadre du projet Laurentia, la zone de chargement des trains sera configurée de manière à éviter au maximum les opérations d'accouplage et de découplage de wagons qui pourraient représenter une source potentielle de bruit audible pour la communauté environnante.</p> <p>Qt : Le format des wagons intermodaux est-il compatible avec le gabarit des infrastructures routières, par exemple les autoroutes ?</p> <p>R : Oui, c'est compatible. Le présentateur ajoute que les wagons peuvent être empilés jusqu'à deux de haut sans problème.</p> <p>On poursuit avec le concept de « <i>smart ports</i> », c'est-à-dire la mise en place de technologies de pointe pour minimiser le temps d'attente des</p>		
--	--	--	--

	<p>camions. Le port de Rotterdam est l'exemple parfait de « <i>smart ports</i> ». Le temps d'attente d'un camion est estimé en moyenne à 14 minutes entre le moment où celui-ci entre sur le site et sa sortie. Outre, l'aspect logistique, l'objectif est aussi de réduire au maximum la circulation des camions aux abords du secteur portuaire.</p> <p>Qt : Quel est le temps d'attente aux intersections routières qui croisent une voie ferrée ?</p> <p>R : Le temps d'attente varie selon la quantité de conteneurs. Dans le cas du train, le temps d'attente aux intersections varie selon la longueur des trains — de 6000 à 12000 pieds, et non du nombre de wagons (unité de mesure différente). Par exemple, le temps d'attente pour un train de 6000 pieds de long sera de 4 à 6 minutes. Pour un train de 8000 à 12000 pieds, on estime que l'attente sera de 7 à 9 minutes.</p> <p>On poursuit avec la présentation des équipements et des technologies de pointe qui seront intégrées au projet Laurentia. Selon les informations transmises par l'opérateur portuaire, Hutchinson Ports, ces équipements permettront de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • diminuer de 40 % les émissions de GES (SOx) et de 50 % les Nox. • d'épargner 500000 kilomètres par année sur les déplacements des véhicules de transferts intermodaux. <p>Il est important de noter que ces chiffres sont mentionnés à titre indicatif et que Hutchinson Ports compare ainsi un terminal traditionnel avec un terminal évolué technologiquement (comme celui envisagé pour Québec). Le but étant de démontrer à l'APQ que les technologies envisagées peuvent représenter un potentiel de gain environnemental significatif.</p> <p>L'APQ s'engage à vérifier et valider ces données et à les ramener à l'échelle du projet Laurentia. Pour <i>Hutchinson Ports</i>, ces investissements permettront de faire du Port de Québec l'un des plus modernes au monde d'un niveau comparable à ceux de Rotterdam,</p>		
--	--	--	--

	<p>Barcelone, Shanghai ou Sydney en matière d'avancées technologiques et d'efficience environnementale.</p> <p>En ce qui concerne le transit des conteneurs, le temps d'attente est estimé à 4,3 jours pour les conteneurs dits « réguliers » et à 2,4 jours pour les conteneurs réfrigérés.</p> <p>La discussion se poursuit avec les points suivants :</p> <p>Les travaux de construction et aménagements spécifiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « Usine » à béton : emplacement où les caissons seront moulés puis coulés sur une barge pour être ensuite transportés sur le site; • Poste à quai (1 seul au lieu de 2) : diminution de la zone de dragage de 40 % (superficie), une longueur qui passe de 610 à 450 mètres • Transport de matériaux de construction : on privilégiera le train ce qui équivaut à éliminer plus de 77000 camions lors de la phase de construction <p>La zone récréotouristique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intégration d'un écran d'atténuation visuelle et sonore • Travail avec tous les usagers de la zone récréotouristique • Mise en place du Forum des usagers de la Baie de Beauport en 2016-2017, dans le cadre du processus de l'AÉIC <p>Les atouts différenciés du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Emprunte carbone limitée • Réduction de la zone de dragage • Utilisation du train pour les matériaux • Construction d'un seul poste à quai (au lieu de 2) • Construction de 15 caissons de béton 		
--	---	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Maximisation des opérations ferroviaires à même le site industrialo-portuaire du secteur de Beauport et non dans la cour de triage Limoilou • Réduction des effets sur l'environnement : qualité de l'air et environnement sonore • Grâce à l'automatisation de certaines opérations, réduction de pollution lumineuse pour la communauté • 500 emplois créés pour la phase de construction du projet • 500 emplois créés pour l'opérationnalisation du terminal (ce qui comprend les emplois directs et indirects) <p>Qt : Avez-vous commencé à prévoir la main-d'œuvre et à planifier la formation de celle-ci ?</p> <p>R : Oui, un projet a été présenté à différentes institutions d'enseignements et parties prenantes en ce sens</p> <p>Qt : Quel sera finalement l'impact économique sur notre région ? Sera-t-il finalement faible ?</p> <p>R : Non, l'impact économique sera important. Les revenus seront réinvestis majoritairement dans l'entretien et le développement du patrimoine portuaire et dans l'économie locale et régionale.</p> <p>Qt : Quelle juridiction s'applique dans le cas du transit de camions induit par le projet ? Municipale, provinciale ou fédérale ?</p> <p>R. La réglementation sur le camionnage relève du MTQ et de la Ville de Québec (selon les endroits et la réglementation impliquée.) L'APQ n'a pas de contrôle réglementaire en dehors de son territoire. C'est dans ce contexte que l'APQ a lancé un projet pilote. En effet, un carton d'information a été diffusé aux camionneurs dont la marchandise est en provenance ou à destination du secteur portuaire de Beauport. L'APQ a également reçu deux panneaux de signalisation qui ont été disposés stratégiquement à proximité de la guérite de Beauport qui donne accès</p>		
--	--	--	--

	<p>à nos installations. Les opérateurs/utilisateurs (QSL, AIM, VOPAK et IMTT Québec) collaborent au projet.</p> <p>Les camions devront emprunter les autoroutes Félix Leclerc et Dufferin-Montmorency. Les livraisons locales pourront emprunter le boulevard Henri-Bourassa.</p> <p>En seconde partie de présentation, l'accent est mis sur l'état d'avancement du dossier en cours et des discussions avec l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC).</p> <p>Les faits saillants de la discussion sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les discussions entre l'APQ et l'AEIC sur les enjeux rencontrés par <i>Hutchinson Ports</i> et le <i>Canadien National</i> (CN), les deux promoteurs du projet, se poursuivent; • Début novembre 2019, une description complémentaire du projet réalisée par l'APQ en collaboration avec l'entreprise Englobe a été déposée auprès de l'AEIC. • Le processus d'évaluation mené par l'AEIC inclut désormais des sessions d'experts. Ce fonctionnement permet de cibler un enjeu, un élément d'analyse spécifique ce qui facilite les interactions entre les experts et les promoteurs du projet et limite le travail en silos. <p>Ensuite, les points portant sur la qualité de l'air, la circulation, le niveau sonore, l'habitat du poisson et la réduction de la zone de dragage sont discutés.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au niveau de l'habitat du poisson, on présente au comité la séquence d'atténuation qui consiste à <i>éviter-minimiser-compenser</i>. Il est mentionné que la prochaine étape à ce sujet sera d'entamer la discussion du programme de compensation avec les parties prenantes concernées. À propos du bar rayé, il est expliqué que le 		
--	--	--	--

	<p>rétablissement de l'espèce est en progression. Les données indiquent également qu'il y aurait d'autres sites de fraie dans le secteur.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au niveau de la circulation, on présente pour les navires, les trains et les camions le trafic actuel et les projections selon différents scénarios. <p><u>Période de questions complémentaires :</u></p> <p>Qt : Il y a-t-il des études qui existent en lien avec l'automatisation des opérations, les risques d'accident et l'impact des conditions hivernales que l'on trouve à Québec?</p> <p>R. À Prince-Rupert, bien que les conditions météorologiques soient différentes de celles de Québec, il n'y a pas de problématique liée à l'intermodalité. Toutefois, il est certain que la technologie proposée sera adaptée au contexte local.</p> <p>Qt : Par rapport aux autres espèces de poisson, quels sont les impacts?</p> <p>R. Toutes les autres espèces animales sont étudiées : poisson, oiseau. De plus, il est précisé que la loi sur les pêches est applicable sur toutes les espèces de poisson.</p> <p>Qt : On évoquait plus tôt dans la présentation la venue de 156 bateaux en plus de tous les autres. Comment l'impact sur la qualité de l'air peut-il être évalué? Le problème est l'accumulation de toutes ces sources polluantes. Comment évaluer si c'est raisonnable pour l'environnement et la santé?</p> <p>R. On prend la situation initiale qui inclut tous les navires, dont les navires de croisière. On ajoute au modèle les autres navires à quai et les autres opérations, également le camionnage. Le scénario étudié est toujours le plus conservateur (ce qui représente le scénario le pire qui pourrait arriver).</p>		
--	---	--	--

	<p>Dans les prochaines étapes, l'APQ doit démontrer auprès de l'Agence l'état de référence et ce qui va s'ajouter à l'état de référence et l'analyse et le fait de savoir si c'est acceptable ou pas. L'approche méthodologique sera discutée et préapprouvée par l'Agence. La modélisation est basée à partir du site de la propriété du port de Québec, mais, la station de mesure du Vieux-Limoilou est un baromètre à prendre en compte.</p> <p>Qt : Quel pourcentage de questions est devenu caduc à la suite de la modification du projet initial? R. Aucune, puisque 100 % des questions de la deuxième vague vont être répondu prochainement</p> <p>Qt : Le facteur social sur le site a-t-il été réévalué? R. Oui</p> <p>Qt : Avez-vous analysé la possibilité de faire ce projet sur les terrains Rabaska? R. Oui, mais tout est à construire. Donc l'impact environnemental serait beaucoup plus important.</p> <p>Qt : Qu'entend-on par programme de compensation? R. Tout d'abord, il faut mentionner d'entrée de jeu que le programme et le plan de compensation doivent être à la satisfaction du MPO et que l'APQ doit obtenir l'autorisation de ce dernier. Le MPO décide au finale de la compensation et de son ampleur. L'APQ devra réaménager des habitats et pourrait également contribuer à des études en cours ou à venir. Dans le cas du bar rayé, l'espèce est déjà associée à un programme de rétablissement. Une compensation éventuelle pourrait être de poursuivre les programmes de rétablissement et la recherche à ce sujet (par ex. en soutenant la recherche). Pour les autres espèces, on vise une compensation intégrée.</p>		
--	--	--	--

	<p>Qt : Pensez-vous d'éliminer les opérations de transbordement du vrac si le projet a lieu?</p> <p>R : Ce qui est intéressant pour le port c'est la diversité des opérations afin d'être plus efficace. Dans le secteur Beauport, le vrac se poursuivra à l'intérieur du territoire actuel.</p> <p>Qt : Allez-vous moderniser finalement l'espace réservé au vrac?</p> <p>Qt : La question de l'impact du projet sur le paysage est très importante. Il s'agit d'un sacrifice pour la communauté et les habitants de la ville. De plus, le Vieux-Québec est inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. Les modélisations de paysage vont être refaites?</p> <p>R : Oui, effectivement.</p>		
4. Adoption des comptes rendus du 20 juin 2019 et du 26 septembre 2019	Les comptes rendus du 20 juin 2019 et du 26 septembre 2019 sont acceptés	Mettre en ligne	Coordonnateur
5. Suivi d'information — APQ	<p>Le représentant de l'APQ fait un retour sur les différents points de suivis de mois derniers :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concernant le projet de terminal d'exportation de grains, le représentant présente les phases du chantier de construction du terminal d'exportation de grains de Solio Agriculture. Toujours à ce sujet, le représentant explique que le Consortium Mérici est un groupe de travail composé de représentants de syndicats de copropriété des Jardins Mérici qui vise à faciliter la communication entre l'APQ et Les Jardins Mérici. • Plan d'action de développement durable de l'APQ, son représentant explique que le plan est accessible en ligne sur le site 		

	<p>internet du Port de Québec. Il est précisé qu'il s'agit actuellement de la 3^e année du PADD.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le représentant dresse l'état des chantiers en cours, notamment : le chantier majeur dédié au Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) et celui du terminal de grains de Solio Agriculture • Le registre des plaintes et mention des incidents d'intérêts est passé en revue. Il est spécifié que la majorité des plaintes déposées concernent des nuisances causées par le bruit des chantiers e cours et la pollution lumineuse. Par ailleurs, il est expliqué qu'un déversement est survenu en octobre dernier dans le secteur de Beauport lors du démantèlement d'une barge. Une erreur humaine est à l'origine de ce déversement. Un produit huileux provenant d'un tuyau retiré s'est répandu dans l'eau. Autorités concernées informées sur-le-champ. Collaboration de tous les acteurs impliqués. Non-conformité émise à l'utilisateur. Estacades déployées immédiatement. Produit récupéré à 100 %. • Qualité de l'air : aucun dépassement pour 2019 	Planifier une présentation du futur Plan de gestion sonore	Coordonnateur
6. Suivi d'information — MELCC	<p>Le représentant du MELCC mentionne qu'aucune plainte n'a été déposée au cours de la dernière période.</p> <p>Celui-ci présente ensuite un graphique produit par les experts du MELCC sur l'évolution des concentrations en nickel depuis la nouvelle norme journalière (2014) de 0,014 µg/m³ jusqu'à aujourd'hui.</p> <p>S'en suit une discussion entre les membres du comité sur l'évolution des données de concentrations en nickel depuis la nouvelle norme journalière, les dépassements de la norme et les causes potentielles de ces dépassements.</p>		

7. Suivi d'information — DSPublique	<p>Le représentant évoque que la situation est assez semblable à celle qui prévalait lors de la dernière rencontre. L'équipe travaille toujours aux livrables prévus dans le cadre du projet « Mon environnement, ma santé ».</p> <p>Le représentant fait un retour sur l'activité n° 3 du projet MEMS présentée lors de la rencontre d'octobre. L'activité n° 3 vise à effectuer une modélisation de la qualité de l'air à partir de données récoltées lors de deux campagnes d'échantillonnages : l'une mobile et l'autre fixe.</p>		
8. Divers et prochaine rencontre	<p>Article de journal : Vérification faite : croisières polluantes à l'extrême ? (par Jean-François Cliche, 27 novembre 2019). Un membre du comité explique que le dossier touchant au développement des croisières à Québec est un enjeu important touchant à la qualité de l'air et à la qualité de vie de nos milieux de vie.</p> <p>S'en suit une discussion sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les possibilités d'intervention de la part du MELLC • La différence entre sources fixes et sources mobiles • La réglementation liée à la zone d'émissions contrôlées (ZEC) <p>Prochaine rencontre La date de la prochaine rencontre est à confirmer.</p>		
9. Fin de la rencontre	Levée à 22 h 05		

ANNEXE 1 — ORDRE DU JOUR DE LA RENCONTRE DU 28 NOVEMBRE 2019

Heure	Proposition d'ordre du jour	Durée
19 h	1. Mot de bienvenue	-
19 h	2. Lecture et adoption de l'ordre du jour	5 min
19 h 5	3. Présentation spéciale : mise à jour du projet Laurentia (Beauport 2020)	45 min
19 h 20	4. Adoption des comptes rendus du 20 juin 2019 et du 26 septembre 2019 <ul style="list-style-type: none"> o rapport annuel 2018-2019 + sondage o tableau de bord – Unikmédia, o changement de nom de l'Agence o projet de zone d'innovation du Littoral Est 	20 min
20 h 10	5. Suivi d'information de l'APQ <ul style="list-style-type: none"> o Terminal d'exportation de grains de Solio Agriculture + Consortium Mérici o Construction d'un second terminal de croisières permanent o Registres des plaintes et processus o Suivi de la mesure des particules fines dans la communauté o Canadien National (CN) 	30 min
20 h 40	6. Suivi d'information du MELCC	10 min
20 h 50	7. Suivi d'information DSPublique	10 min
21 h	8. Divers et prochaine rencontre <ul style="list-style-type: none"> a. Nomination d'un(e) substitut du représentant de l'APQ b. Prochaine rencontre prévue : 23 janvier 2020 	5 min
21 h 5	9. Fin de la rencontre	-