



**CONSEIL DE QUARTIER DE VANIER
CONSEIL D'ADMINISTRATION
16 FÉVRIER 2021**

Procès-verbal de la 2^e assemblée ordinaire du Conseil d'administration du Conseil de quartier de Vanier, tenue le mardi, 16 février 2021 à 19 h 00 (rencontre en vidéoconférence).

PRÉSENCES :

Mme Nicole Laveau	Présidente
Mme Jacynthe Fortin	Vice-présidente
Mme Gemma Drouin	Secrétaire
M. André Proulx	Administrateur
M. Raynald Pelletier	Administrateur
M. Mahamadou Sissoko	Trésorier
M. Ernesto Salvador-Cobos	Conseiller en consultation publique Service de l'interaction citoyenne – Ville de Québec
Alexandra Mauger	Conseillère en consultation publique Service de l'interaction citoyenne – Ville de Québec

ABSENCE :

M. Mulopo Nzam Bakombo	Administrateur
------------------------	----------------

INVITÉS :

Hugues Paris	Directeur principal du projet Laurentia – APQ
Anick Métivier	Directeur Responsabilité citoyenne et relations avec les communautés – APQ
Philippe Charest-Gélinas	Chef de projets - Études environnementales et Relations avec les communautés, Englobe
Olivier Quenneville,	Directeur principal, Affaires publiques et gouvernementales, CN
Darren Reynolds,	Directeur, Développement des affaires, CN
Alexandre Besnard	Directeur, Expansion commerciale, CN
Pierre Bergeron	Inspecteur / Operations – Québec et Maritimes, CN

ASSISTENT ÉGALEMENT À CETTE RENCONTRE :

Renée Poulin	Secrétaire de soutien.
Mme Alicia Despins	Conseillère municipale – Vanier - Duberger

Quatre membres du public assistent également à la rencontre.

IL Y A QUORUM

**PROJET D'ORDRE DU JOUR DE
LA 2^E ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
DU CONSEIL DE QUARTIER DE VANIER
16 février 2021, 19 h 00
(RENCONTRE EN VISIOCONFÉRENCE)**

Participer à la réunion Zoom

<https://villeguebec.us/j/83624011705>

1.	Ouverture de l'assemblée	19 h 00
2.	Lecture et adoption de l'ordre du jour	19 h 01
3.	Projet Laurentia : questions/réponses avec le Port de Québec	19 h 05
4.	Adoption du procès-verbal de la rencontre du mardi 19 janvier 2021	19 h 50
5.	Suivi au procès-verbal	19 h 55
6.	Adoption du procès-verbal de la rencontre spéciale du mardi 2 février 2021	20 h 10
7.	Suivi au procès-verbal	20 h 15
8.	Période d'intervention de la conseillère municipale	20 h 20
9.	Période de questions des citoyens	20 h 30
10.	Correspondance et trésorerie	20 h 45
	<ul style="list-style-type: none">▪ Correspondance▪ Bilan mensuel▪ Services de secrétariat	
11.	Divers	21 h 00
	<ul style="list-style-type: none">▪ Adoption du plan d'action 2021▪ Formation d'un comité « Mobilité »	
12.	Levée de l'assemblée	21 h 15

Nicole Laveau, Présidente

1. OUVERTURE DE L'ASSEMBLÉE

Mme Nicole Laveau remercie les gens d'être présents en ligne.

M. Ernesto Savaldor-Cobos présente Mme Alexandra Mauger, nouvellement venue au Service de l'interaction citoyenne, prendra en charge le Conseil de quartier de Vanier à compter de mars 2021.

2. LECTURE ET ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Mme Nicole Laveau effectue la lecture de l'ordre du jour et demande s'il y a d'autres points à ajouter. Elle ajoute le sujet suivant au point 11 – Divers :

- Conseil d'établissement – École Notre-Dame du Canada
- Conseil d'établissement - École Sans-Frontière.

SUR UNE PROPOSITION DE MME GEMMA DROUIN ET SECONDÉE PAR M. RAYNALD PELLETIER, IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT d'adopter l'ordre du jour tel que modifié.

ADOPTÉ

3. PROJET LAURENTIA : QUESTIONS/RÉPONSES AVEC LE PORT DE QUÉBEC.

Mme Nicole Laveau mentionne que depuis le dépôt du mémoire sur le projet Laurentia, celui-ci a été envoyé à 24 personnes et/ou organismes. La liste d'envoi est jointe en annexe au procès-verbal de la rencontre.

L'Administration du Port de Québec a réagi rapidement au mémoire et a demandé une rencontre avec le Conseil de quartier de Vanier.

Afin de répondre aux préoccupations du Conseil de quartier de Vanier, les représentants du Port de Québec procèdent à une présentation traitant des points soulevés dans le mémoire et répondront aux questions qui ont été soulevées.

M. Anick Métivier mentionne qu'il apprécierait répondre aux questions et recevoir les commentaires des membres du Conseil de quartier de Vanier dans le but de bonifier le travail effectué pour la réalisation du projet. Le fait que plusieurs intervenants accompagnent l'APQ ce soir est dû au fait que nous trouvons important de couvrir le plus large possible dans les différents champs de compétence afin d'espérer répondre de la meilleure façon qui soit aux questions et préoccupations soulevées.

M. Métivier mentionne que pour être en mesure de répondre au maximum de questions et de préoccupations en fonction de tout ce qui a été reçu au niveau du mémoire, des représentants du Port de Québec, d'Englobe et du CN assistent à cette assemblée.

La présentation couvre les points suivants :

- Processus avec l'Agence d'évaluation d'impacts du Canada (AEIC).
- Compréhension des préoccupations mentionnées dans le mémoire avec certaines pistes de réponse qui seront bonifiées plus tard.
- Engagement de l'administration du Port de Québec en lien avec différentes préoccupations émises.
- Comité de suivi Laurentia et processus d'amélioration continue.

- Discussions.

M. Métivier mentionne que le suivi auprès des parties prenantes intéressées est une mesure supplémentaire mise de l'avant dans le cadre du projet afin de conserver les liens établis tout au long du processus, tant au niveau de la construction et de l'exploitation.

M. Métivier explique qu'un mémoire a été déposé par l'APQ en décembre 2020, comme la plupart des organismes rencontrés ces dernières semaines. Donc, il y avait eu cette période de consultation qui avait été mise de l'avant par l'AEIC entre le 16 novembre et le 16 décembre 2020. Par la suite, devant les 127 mémoires qui ont été déposés, l'APQ a décidé qu'il serait important, comme promoteur, d'en prendre connaissance et rejoindre les principaux groupes touchés par le projet qui ont pris de temps de les écrire.

Par rapport à l'échéancier prévu, étant donnée le délai supplémentaire et en tenant compte du temps qui nous sépare d'une autorisation potentielle du gouvernement fédéral, nous confirmons avoir renoncé à toute forme de construction en 2021. Durant ce délai que nous avons demandé à l'AEIC pour répondre à certaines interrogations supplémentaires de l'AEIC et pour rencontrer notre communauté, nous nous donnons jusqu'à la fin mars pour déposer un document à l'AEIC qui va résumer l'ensemble des différentes rencontres, des réponses à des engagements qui ont découlé de ces rencontres, et pouvoir répondre aux questions supplémentaires qui ont été envoyées par l'AEIC.

Concernant l'autorisation du gouvernement fédéral, deux possibilités sont envisagées :

- Le ministre de l'environnement prend la décision lui-même.
- Le ministre de l'environnement se tourne vers le gouverneur en conseil, soit les représentants mandatés du Conseil des ministres, compte tenu des enjeux qui sont assez grands et de la complexité d'un projet comme celui-ci. Le projet se trouverait alors soumis au Conseil des ministres, ainsi que le rapport de l'AEIC, pour que les ministres puissent prendre une décision éclairée avec tous les tenants et aboutissants qui entourent le projet.

Si la deuxième possibilité se produit, une décision est attendue vers septembre 2021. C'est une date approximative, mais cela donne une idée de grandeur. La construction débiterait alors vers le printemps ou l'été 2022.

Voici les points importants qui sont soulevés par les représentants du projet :

- Circulation ferroviaire.
- Qualité de l'air.
- Sécurité routière.
- Différentes mesures d'atténuation.

Circulation ferroviaire

M. Hugues Paris mentionne que le projet Laurentia est assez complexe et intéressant à la fois pour tout le développement du Québec et du Canada. Il ajoute qu'il a pour fonction de conjuguer l'ingénierie avec l'environnement.

Il est important de distinguer le nombre de trains du nombre de passages. Un train équivaut à deux passages de train. Il faut comprendre ainsi que le train qui entre doit obligatoirement ressortir du secteur. Quand il est mentionné que le projet Laurentia va générer 1.2 train par jour à pleine capacité du terminal, c'est 2.4 passages de train en moyenne par jour.

C'est un projet qui vise un équilibre entre les conteneurs destinés à l'exportation et ceux destinés à l'importation. Les conteneurs chargés sur des wagons pourront être transportés du côté des marchés du Québec, du Canada dans le corridor de Toronto et jusqu'au Midwest américain.

Quand on parle de 12,000 pieds dans un projet comme Laurentia, il faut savoir que cette longueur n'est pas prévue dans les premières années d'opération. Elle serait atteinte lorsque le projet atteindra sa maturité opérationnelle, vers 2036. On débute tranquillement et au bout de 10 ans, le terminal devrait opérer à pleine capacité. Il s'agit du 700,000

conteneurs ou EVP (équivalent 20 pieds). Cette période progressive de l'accroissement des opérations va nous permettre de roder les opérations, de nous assurer que nous sommes capables graduellement de les améliorer et aussi d'atténuer le plus possible les impacts sur la population.

Q. : Mme Laveau mentionne que dans le tableau du mémoire, on note 3 navires porte-conteneurs par semaine.

R. : M. Paris précise que dans l'étude d'impacts, on lit effectivement un maximum de 3 navires par semaine. Tout dépend de la grosseur des navires et de leur capacité en EVP. Ce qui est visé comme marché, c'est-à-dire les navires qu'on s'attend d'accueillir sont des navires qui vont être de 8,000 à 10,000 EVP en termes de capacité. Nous accueillerons des navires deux fois plus gros que ceux qui se rendent à Montréal à cause de la profondeur d'eau. Nous n'avons pas la capacité d'accueillir trois navires de 9,000 EVP sur une base hebdomadaire. Il faut comprendre qu'il faut de 4 à 5 jours pour décharger et recharger un navire qui aura à son bord entre 8,000 et 10,000 conteneurs EVP. De plus, nous aurions alors trop de conteneurs pour la capacité du terminal, qui est conçu pour manutentionner 700,000 EVP annuellement.

On va tout de suite dire que le terminal peut accueillir un maximum de 700,000 EVP, car c'est le projet qui a été soumis à l'AEIC. La superficie disponible pour le projet ne permet pas d'envisager plus de EVP. Il est certain que ce ne sera pas 800,000 EVP parce que le terminal ne pourra pas les recevoir. Le terminal est assez compact et chaque mètre carré sera assez occupé; donc nous ne sommes pas capables de faire transiter plus de 700,000 EVP. Des simulations ont été faites de toutes les façons. Le CN a fait ce travail avec Hutchison Ports qui sont des experts à ce niveau et le terminal n'est pas capable d'en sortir plus. Même si on voulait sortir plus de trains et de camions, nous serons limités par le 700,000 EVP, qui est le plafond maximum absolu du terminal.

Q. : Mme Laveau demande s'il s'agirait d'un minimum?

R. : M. Paris mentionne que tout est calculé en fonction de la capacité du terminal. Même si on voulait en faire plus, ce ne serait pas possible parce qu'un navire à quai, par exemple un navire de 9,000 EVP, cela prend 4 à 5 jours à décharger. Si on avait 2 ou 3 navires de ce type, cela ne fonctionnerait pas car il n'y aurait pas de place à quai pour décharger et recharger les navires. Nous voulions demeurer conservateur dans l'analyse d'impact; il a donc été mentionné 1 à 3 navires. Le mot « conservateur » est très important. Cela signifie qu'on utilise le pire scénario.

M. Paris mentionne que les trains vont partir du fond de la cour de triage de Beauport et se rendre à peu près vers le CEGEP de Limoilou, ce qui représente un train de 3.6 km. La vitesse des trains est aussi importante. Pour le passage à niveau, si vous arrivez en premier au moment où le train débute son passage, vous attendrez 5 à 10 minutes, parce qu'on se donne une marge de manœuvre. Les trains roulent à une vitesse maximale de 30 milles à l'heure; la vitesse maximale étant de 48 KM/heure. Cela prend donc 4 minutes et demie pour passer un train de 12,000 pieds. Quand vous ramenez cela dans la logique où le train va commencer à partir du CEGEP de Limoilou, il n'aura pas atteint sa vitesse de 30 milles /heure lorsque le train arrive à Vanier. Ce qu'on anticipe, c'est que le train va passer entre 20 et 25 km/heure, ce qui prendra environ 10 minutes, si vous êtes le premier au passage à niveau lorsque le train va circuler. C'est un peu imprécis, mais cela peut démontrer cette variabilité des vitesses.

Monsieur Paris poursuit : vous avez mentionné 600 EVP par train dans votre mémoire. Nous désirons apporter une correction sur le calcul effectué par un représentant de votre conseil de quartier. En fait, c'est 720 EVP par train. Ceci est validé par le CN, car ils ont beaucoup de trains intermodaux, notamment du côté d'Halifax, de Montréal, etc. Cette quantité de EVP par train fait en sorte que cela diminue le nombre de trains par rapport à ce que vous aviez calculé. Donc, plutôt que 22 passages par semaine, c'est plutôt 17 passages, ce qui correspondant à 1.2 train ou 2.4 passages par jour. Sur 7 jours, cela donne 17 passages que l'on anticipe du côté du projet Laurentia. S'il n'y avait rien d'autres

que ce qui se passe du côté de Beauport et Limoilou, ce serait 1.2 train par jour, 2.4 passages dans Vanier qui passeraient sur la voie principale du CN.

Q. : Mme Laveau mentionne qu'il y a aussi des wagons pétroliers. S'agit-il de trains additionnels ou ce sont les mêmes trains?

R. : M. Paris mentionne que le projet Laurentia n'opère pas dans le vrac liquide. Ce sont des conteneurs; tout est conteneurisé et tout est fermé. Il n'y a rien à ciel ouvert dans les opérations du terminal. Tout est fermé. Il n'y a pas de vrac solide ou liquide sur le terminal de conteneurs. C'est ce qui se fait de plus propre au niveau industrialo-portuaire. Il n'y a pas d'émissions. Nos équipements sont électriques et en termes d'opération, c'est quelque chose de très propre. Nous ne générons pas de poussières dans nos opérations.

Q. : Mme Laveau insiste sur le fait qu'il y a actuellement des convois de train avec des matières pétrolières. Doit-on comprendre qu'il s'agit d'autres trains, complètement distincts des conteneurs?

R. : M. Paris explique qu'il s'agit des opérations actuelles et courantes du Port. Le train part de la cour de triage de Beauport, passe par Vanier et continue vers le boulevard du Versant-Nord et remonte sur le tracel puis on arrive à la gare de triage de Joffre. Il circule sur le pont et s'en va sur le « main-line » du CN vers Montréal sur la rive sud. C'est vraiment le parcours du train qui est prévu dans le cadre du projet Laurentia. Il y a toujours une voie réservée pour Via Rail.

Actuellement, il y a entre 2 et 6 trains de marchandises qui passe sur la voie de marchandises du CN dans le secteur de Vanier (comprenant du vrac solide et du vrac liquide). Avec le projet Laurentia, le nombre de train par jour conservera la même variabilité journalière. Il n'y aura pas d'augmentation au trafic actuel qui est en moyenne de 2 à 6 trains qui circulent déjà dans ce secteur, parce que le CN aura réaménagé certaines opérations sur d'autres cours de triage. Il n'y a pas d'agrandissement majeur prévu au niveau des infrastructures ferroviaires. C'est un point de détail important. Laurentia génèrera de 2,4 passages de trains par jour en moyenne, mais nous allons rester dans la marge des trains qui circulent actuellement sur la voie du CN. L'impact sera marginal car Laurentia va s'insérer dans les opérations actuelles du CN.

A titre d'exemple, M. Paris mentionne qu'il y a des trains de grains qui vont actuellement sur le Terminal G3 au Port de Québec (anciennement connu sous l'appellation BUNGE), pour aller porter des grains qui seront transportés par bateaux en provenance de l'ouest du Canada. Les wagons destinés à ce trafic qui sont actuellement positionnés en mode « attente » dans la cour de triage de Beauport ne pourront plus s'y trouver, car il n'y aura pas de place. Il y a tout un réaménagement des opérations pour être capable de loger le projet Laurentia, rappelons qu'à pleine capacité, vers 2035, le modèle d'affaires de Laurentia prévoit 700,000 conteneurs EVP manutentionnés annuellement. On ne peut pas aller plus loin, car les installations ne nous permettent pas de le faire. En termes de nombre de trains et de camions, nous ne pourrions dépasser les éléments qui ont été mentionnés dans l'étude d'impacts.

Il n'y a pas eu de déraillements dans le secteur de Vanier. Il y a des incidents recensés, mais ce sont plus des incidents reliés aux gens qui essaient de passer sur les passages à niveau où ils n'ont pas le droit. Il y a beaucoup de signalisation. Les gens n'ont pas le droit de marcher dans le corridor du CN. À 15 ou 25 km/heure maximum, c'est très rare qu'il y ait des déraillements. Si on lit l'étude d'impacts, l'AÉIC a reconnu le peu de probabilité de déraillements avec des conséquences graves chez les gens qui habitent proche du corridor. Il n'y a presque pas de risques de ce côté.

Dans des cas rares et peu fréquents, il pourrait y avoir des petits déversements en provenance des conteneurs, des petits contenants emballés qui fuient ou se renversent. On parle ici de produits généralement connus, par exemple : des choses qu'on retrouve chez Walmart ou en quincaillerie.

On compte seulement 2% à 3% de matières dangereuses dans le cadre du projet Laurentia. Ce sont principalement des produits d'entretien de nos maisons. S'il y avait un petit déraillement à très faible vitesse, il pourrait y avoir une perte de quelques contenants qui pourraient s'échapper d'un conteneur et qui pourraient couler. Il s'agit alors de dommages de nature environnementale plutôt que des dommages collatéraux reliés à une explosion, ce qui n'est pas vraiment anticipé. Cela ne peut se comparer à ce qui s'est passé à Mégantic. Nous ne sommes pas dans le même type d'opérations.

Pour les nuisances, pour les longs trains prévus en 2035, il y aura un temps d'attente supplémentaire au passage à niveau. Nous mentionnons toutefois qu'il n'y aura pas plus de trains que le 2 à 6 trains par jours qui prévaut actuellement. Les locomotives représentent la partie du train qui génère le bruit. En ce sens la situation sera similaire à aujourd'hui. Il est toutefois vrai que les plus longs trains (en 2035) vont passer plus longtemps à l'arrière des maisons. Mais en termes d'impacts nets, il n'y a que peu d'impacts supplémentaires potentiels par rapport à ce qui se passe actuellement dans Vanier. L'étude environnementale le mentionne; on a couvert cet aspect, bien que le rail du CN soit à l'extérieur de la portée d'examen de l'AEIC. Le cadre de l'étude était limité au territoire portuaire, mais nous sommes allés un peu plus loin au niveau du bruit et de la qualité de l'air pour aller documenter ce qui se passe autour du Port de Québec, car nous savions que c'étaient des sources de préoccupations pour les citoyens.

Au niveau du bruit, nous avons quand même documenté les impacts du côté du transport ferroviaire et du transport routier, aux approches du terminal et même au niveau de la qualité de l'air, jusqu'au niveau de Vanier.

Risques pour la sécurité

Normalement, les véhicules d'urgence ne passent pas aux passages à niveau pour éviter d'être bloqués. Cela va bien parce qu'au niveau de Vanier, il y a le passage du côté du boulevard Pierre-Bertrand. Habituellement, les routes d'urgence font en sorte de ne pas passer par les passages à niveau pour éviter les risques de temps d'attente. Pour les véhicules d'urgence, ils évitent ces endroits.

Communications entre le CN et le Service de police

En 2017, lors de son passage au conseil de quartier de Vanier, le CN avait alors mentionné qu'il y a toujours des communications constantes entre le CN et les instances de sécurité civile de la Ville de Québec. C'est toujours le cas aujourd'hui. S'il arrive quelque chose sur la voie du CN, le CN peut rejoindre le Service de police et vice-versa. Le plan de mesures d'urgence pour le Port de Québec sera adapté pour tenir compte des opérations de Laurentia. On s'est assuré qu'il n'y a pas d'impacts pour les citoyens de Vanier.

Qualité de l'air

M. Philippe Charest débute sa présentation en précisant que les citoyens de Vanier peuvent avoir confiance dans la modélisation qui a été faite par des gens d'expérience qui ont procédé à cette étude. La firme SNC-Lavalin a produit la modélisation. Il y a eu un processus d'échange avec les experts de l'AEIC. Un devis de modélisation a été travaillé et a été approuvé par les experts de l'AEIC. La méthodologie, la façon dont on a roulé le modèle, a été entendue avec les experts et vous pouvez avoir confiance que les résultats sont bons et sont faits en bonne et due forme, selon les règles de l'art.

Le quartier de Vanier a été considéré pour la qualité de l'air et pour la qualité de l'air ambiant. Pour la description de l'état de référence, nous avons utilisé toutes les stations qui figurent à l'écran, y compris les stations dans Vanier et du Vieux-Limoilou. Vanier a été considéré dans le cas des résultats sur la qualité de l'air et SNC-Lavalin a produit la modélisation avec des résultats d'ISO-Contour. Vous avez vu des figures avec des ISO-Contour. Tous les résultats sont disponibles pour Vanier.

La modélisation n'est pas une prévision de la qualité de l'air. C'est un outil utilisé en étude d'impacts. Ce sont des experts qui le font, soit ENGLOBE ou SNC-Lavalin dans le cadre

de l'étude d'impacts pour être capable de montrer au promoteur où sont les enjeux potentiels.

Dans le cadre de la modélisation et selon les figures présentées en cours de rencontre, on remarque qu'un dépassement arrive une à deux journées par année pour un dépassement potentiel dans un scénario « conservateur ». Ceci signifie qu'il faut quand même porter attention dans l'étude d'impacts, une attention particulière pour les particules grossières appelées aussi PMT. On applique des mesures d'atténuation, on favorise de faire les choses de la bonne façon pour ne pas émettre ce contaminant au-delà des seuils exigés. Mais le scénario, bien que « conservateur », démontre que les dépassements sont très peu fréquents.

Prenons de nouveau le même contaminant (PMT), mais cette fois en exploitation. On peut constater qu'il y a quelques dépassements près du secteur de la plage de la Baie de Beauport, mais qu'au niveau des zones résidentielles, il n'y a plus de dépassements. C'est principalement cela qu'il faut comprendre de la modélisation et du projet. C'est un projet qui est très propre et qui ne produit pas beaucoup d'émissions. Il est évident qu'il existe un enjeu au niveau de la qualité de l'air ambiant actuel spécialement dans le secteur de l'arrondissement de la Cité-Limoilou, mais pour le projet en soi, sa contribution ne vient pas détériorer ou affecter significativement la qualité de l'air. Il faut bien l'illustrer dans le cadre de la modélisation et en comprendre l'objectif pour ensuite être capable d'apprécier les impacts et c'est cela qu'on voulait nuancer par rapport à ce que vous avez vu dans le rapport de l'AEIC. Le fait de modéliser les impacts potentiels ne représente pas un permis pour tolérer des dépassements.

M. Paris mentionne que les dépassements simulés dans la modélisation ne sont pas un permis permettant de dépasser les seuils exigés en période de construction et en période d'exploitation de Laurentia. Nous allons mettre en place des mesures de mitigation pour éviter ces dépassements. Nous allons ajouter des mesures supplémentaires et bonifier notre programme de surveillance et de suivi.

À titre d'exemple, nous travaillons sur les clauses plus limitatives au niveau des camions. Nous avons déjà prévu limiter au maximum le camionnage durant la phase construction. Nous allons transporter, par exemple, les matériaux par convois ferroviaires; il n'y aura pas d'augmentation du nombre de trains. Nous allons greffer les convois de matériaux aux trains existants pour la réalisation du projet Laurentia. En termes de nombre de trains, il n'y en aura pas plus (on rappelle que nous parlons du trafic actuel quotidien qui est de 2 à 6 trains par jour en moyenne).

On travaille beaucoup avec le CN pour utiliser ce qu'on appelle les locomotives de type « tiers 4 ». Ce sont des moteurs plus performants. Déjà, le CN déploie 35% de sa flotte dans la région. C'est très intéressant du côté qualité de l'air et les gaz à effet de serre.

Il existe également l'électrification à quai qui s'en vient. Les navires qui vont pouvoir le faire seront branchés sur l'électricité au lieu d'utiliser une génératrice diesel qui produit des émissions. Comme mentionné plus tôt, il faut également ajouter que la plupart des équipements de manutention sur le Terminal de Laurentia seront électrifiés ou fonctionneront en mode « hybride » lorsque l'électrification complète n'est pas possible.

Le projet Laurentia, représente aussi une économie de kilomètres. Les industries du Saguenay, de la Côte-Nord, par exemple, des entreprises qui vont actuellement à Montréal ou à Halifax passent par le secteur de Vanier sur l'autoroute 40. Dans l'étude d'impacts, on a calculé que 7 millions de kilomètres par année seront retranchés sur les routes du Québec car ces entreprises enverront leurs conteneurs au Port de Québec et ne passeront plus nécessairement par le tronçon Félix-Leclerc à la hauteur de Vanier. C'est aussi intéressant pour nos exportateurs locaux.

Le projet Laurentia, c'est 120 passages de camion par jour. Sur l'autoroute 40, à la hauteur de Vanier, dans le coin du boulevard Pierre-Bertrand, quand on regarde le nombre de passages par jour sur cette route estimés à plus de 150,000. Sans vouloir diminuer les

impacts de Laurentia, c'est 120 passages sur 150,000 passages; cela ne sera pas très significatif pour les gens.

L'AEIC va nous demander de faire le suivi du projet pendant 10 ans en opération. Pendant 10 ans, à partir de 2026-2027, nous devons faire rapport à l'AEIC. Voici comment cela se passe au niveau des opérations. L'AEIC va rejoindre les citoyens pour procéder à des consultations. Le Port de Québec devra faire rapport pour montrer qu'il gère bien les impacts du projet dans les mesures de surveillance et de suivi. Que les engagements sont bien respectés. On va être capable d'ajuster toutes ces mesures également grâce aux échanges qui se poursuivront avec les citoyens.

M. Métivier précise que le plan d'action en développement durable est déjà en cours actuellement. Plusieurs éléments vont venir rencontrer les efforts qui sont faits dans le cadre du projet Laurentia.

Le Port de Québec a collaboré activement à l'étude « Mon environnement, Ma santé » qui a été faite par la Santé publique-Québec et le Port de Québec agit aussi à titre de membre du CICEP. Nous avons contribué à faire du partage de données, d'équipement et de personnel. Le CICEP est le Comité intersectoriel sur la contamination environnementale dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou qui est dirigé par la Direction régionale de la Santé publique.

Sécurité routière

Nous partageons le même point de vue que les citoyens, et des quartiers centraux, notamment pour l'utilisation du boulevard Henri-Bourrassa. Nous n'avons pas force de loi à l'extérieur de l'enceinte du Port de Québec. Cependant, une initiative collective volontaire a été mise sur pied de concert avec les utilisateurs actuels et va se poursuivre dans le cadre du projet Laurentia, pour que les camionneurs empruntent les grands axes routiers, soit l'autoroute Félix-Leclerc (40), l'autoroute Dufferin-Montmorency pour avoir accès au Port en provenance et en destination.

Des représentations ont été faites auprès du Ministère des transports du Québec (MTQ) pour obtenir une réglementation claire et le Port de Québec a offert sa collaboration pleine et entière au MTQ en ce sens. La Ville de Québec travaille sur une étude assez exhaustive sur le camionnage dans la région élargie de la Ville de Québec et le Port de Québec a également offert sa pleine et entière collaboration à la Ville de Québec.

Comité de suivi Laurentia

Il a déjà été annoncé à l'AEIC que nous voulions lancer le Comité de suivi Laurentia. Un comité qui pourrait être composé notamment de citoyens, de représentants des Conseils de quartier qui pourraient apporter leur expertise autour d'une table.

L'idée est de greffer ce comité de suivi avec le bureau de projet Laurentia quelque chose que l'on voit beaucoup, notamment pour les grands projets en Europe.

Nous désirons former le comité pour le programme de surveillance et suivi du projet, et qu'il soit autonome pour faire ses recommandations et commentaires directement à l'AEIC et au Bureau de projet. Il est très important que ce comité de suivi se mette en branle en amont du début de la phase de construction de Laurentia. **Une invitation est faite en ce sens au Conseil** et d'avoir le point de vue des citoyens sur le projet et sa réalisation. Y aura-t-il un intérêt à y participer? Il y aura de la place pour les représentants des conseils de quartier. On veut faire un projet avec les meilleures pratiques au niveau de l'intégration urbaine.

Questions en rafale

1. 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?

Il s'agit d'un corridor de 50 pieds de chaque côté de la ligne centrale ferroviaire (100 pieds au total), propriété du CN, incluant les rails.

Mme Laveau mentionne qu'elle fait référence à deux documents :

- Lignes directrices concernant l'aménagement du territoire à proximité des voies ferrées.
- Règlement sur les passages à niveau.

M. Olivier Quenneville, du CN explique que le corridor de 100 pieds est une règle générale pour ce qui est de notre emprise. Les lignes directrices ont été établies en 2013-2014 par la Fédération canadienne des municipalités en collaboration avec l'Association des chemins de fer du Canada, afin de convaincre les municipalités de suivre ces lignes directrices de construction à proximité des chemins de fer pour des questions de sécurité et de voisinage. Ces lignes directrices entrent dans les très fins détails, par exemple l'épaisseur des fenêtres selon la distance des lignes principales, des modes de construction à proximité des cours de triage. On souhaite que nos partenaires les suivent le plus possible.

2. Quel sera le nombre de trains additionnels quotidiennement qui circulera pendant la phase de construction dans les deux sens?

M. Paris mentionne que le nombre de trains de marchandises restera le même qu'en ce moment, soit 2 à 6 trains. Les matériaux en vrac sont constitués de matériaux granulaires de plusieurs types et arriveront à la cour de triage de Joffre (Charny). Ils seront amenés par petits convois de 30 wagons avec des trains qui circulent déjà jusqu'à Beauport. Il n'y aura pas plus de trains. Nous profiterons de trains existants pour accrocher les wagons supplémentaires pour amener les matériaux, ce qui épargnera une centaine de camions par jour qui ne circuleront pas dans les rues.

En ce qui concerne les passages à niveau, Mme Laveau demande si la durée du passage d'un train sera prolongée?

M. Hughes Paris répond par l'affirmative, mais cela va aussi de pair avec la vitesse des trains, ce qui fait que le temps d'attente peut varier d'environ 5 à 10 minutes.

3. 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?

M. Paris précise que si on compte 2 à 6 trains par jour, cela représente l'intensité du trafic quotidien actuel du CN; des trains de marchandises sur 90% des jours de l'année. Le projet Laurentia n'en ajoute pas. Les opérations actuelles seront reconfigurées pour pouvoir loger le projet Laurentia à l'intérieur de la capacité actuelle des infrastructures.

Q. : Mme Laveau demande s'il y aura des wagons de produits pétroliers ou il s'agit seulement de conteneurs?

R. : M. Reynolds, du CN, précise quand on a des petits convois intermodaux, on peut les ajouter à des trains qui circulent déjà pour minimiser les fréquences et le nombre de trains. C'est possible de les ajouter, mais pour ce projet, on parle de trains de 12,000 pieds lorsque le Terminal atteindra son plein potentiel en 2035. Il n'y aura donc à ce moment-là que des conteneurs sur les trains de Laurentia. Certes il continuera d'y avoir des trains de marchandises de vrac mais ils seront séparés des trains de Laurentia. Le nombre actuel de 2 à 6 trains par jour demeurera.

Q. : Durant la période de transition de 10 ans des accroissement des activités, Mme Laveau demande si ce serait un scénario possible de greffer du vrac avec les conteneurs?

R. : M. Reynolds, du CN, précise que cela peut être possible. Si les opérations complètes autour de la région, car il y a des clients qui sont desservis dans cette région aujourd'hui et nous allons continuer à les desservir. En 2026-2027, on verra le profil de tous les clients à ce moment-là. Nous verrons ce qui fait le plus de sens, mais c'est toujours une possibilité. Mais ce n'est pas cela qu'on envisage pour ce projet lorsqu'il atteindra son plein potentiel vers 2035.

4. Combien de temps prendra ce détour? Et si c'est un appel pour une crise cardiaque, un feu, ou une crise familiale?

M. Pierre Bergeron, du CN, précise que les véhicules d'urgence, tels les pompiers, ambulanciers, policiers, ne passent pas sur les passages à niveau. La desserte est informatisée. Il n'y a pas d'impacts significatifs concernant le passage des trains.

Il y a déjà une interaction entre la Ville de Québec et l'équipe des policiers du CN pour s'assurer que tout va bien. S'il y a des bris mécaniques, le CN communique avec le 911 de la Ville de Québec. La communication se fait sur une base régulière avec le 911 et le CN.

5. 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?

M. Pierre Bergeron, du CN, précise que le risque est très faible à cause de la vitesse très basse des trains dans Vanier. D'après la police de la Ville de Québec, il n'y a eu qu'un événement où un train a frappé une personne et cet accident serait lié à un problème de santé mentale. C'est arrivé sur la rue Plante, près du Centre d'achats, à l'arrière du MAXI ou du SUPER C. C'est le seul incident qui est arrivé dans les 5 dernières années.

Le passage à niveau sur la rue Plante a été refait pour augmenter la sécurité. Pour les deux passages à niveau piétonniers, lorsque les enfants en bas âge sont présents, il y a des brigadiers scolaires pour assurer la sécurité.

6. À quelle vitesse circuleront les trains de conteneurs, tant pour les marchandises que Via Rail?

M. Pierre Bergeron, du CN, mentionne que la vitesse maximale des trains est de 30 milles à l'heure. Cette limite ne peut être dépassée, car cela entraîne des conséquences assez graves. De surcroît, il est prévu que les trains roulent à une vitesse inférieure, à cause de la topographie.

Q. : Mme Laveau demande sur quel segment? S'agit-il de la portion jusqu'au pont de Québec?

R. : M. Reynolds, du CN, mentionne que c'est la portion qui est en ville.

Monsieur Pierre Bergeron, du CN, ajoute : En bout de piste dans le secteur de Vanier, les trains ne peuvent pas rouler à pleine capacité. Ils doivent ralentir parce qu'ils vont vers le Pont. Ensuite, ils prennent graduellement leur élan une fois passer le Pont de Québec. C'est un élément de sécurité supplémentaire. Cela vient s'ajouter au fait que les trains circulent à plus basse vitesse.

Le 30 milles à l'heure ne sera pas dépassé. Les opérateurs n'ont pas le droit. C'est quelque chose qu'on prend très au sérieux pour la sécurité des opérations. Les règles sont très strictes en ce qui concerne la limite de vitesse. Les conséquences pour les contrevenants sont très sévères.

7. Quelle sera la « route » des convois ferroviaires : la rive sud ou la rive nord?

M. Anick Métivier mentionne que cette route sera indiquée sur la carte qui sera envoyée.

Q.: Mme Jacynthe Fortin demande si le projet Laurentia est un préalable pour le grand projet Littoral Est?

R.: M. Métivier demande si on parle de la zone innovation? Ce n'est pas forcément un préalable mais cela vient s'inscrire dans cette vision.

M. Paris mentionne que la zone d'innovation du Littoral Est provient d'une idée du Gouvernement du Québec.

Il y a trois axes de la zone d'innovation qui sont regardés. Nous avons tout ce qui touche la logistique industrialo-portuaire. C'est pour cela que le Port de Québec, indirectement avec Laurentia, est intéressé au projet.

Le projet de la zone innovation ne dépend pas de Laurentia et vice-versa. Il y a un volet santé avec Médicago qui s'en vient dans le secteur pour la zone innovation.

Le Port de Québec est intéressé à collaborer avec la Ville et collabore en plus de Laurentia par le biais du reste de ses opérations logistiques portuaires.

Q.: Mme Laveau demande s'il peut y avoir une augmentation de volume, du nombre de conteneurs livrés au Port? Est-ce que les valeurs qui figurent dans le rapport de l'AEIC sont vraiment maximales?

R.: M. Paris précise que les chiffres qui figurent dans le rapport de l'AEIC sont des valeurs maximales.

M. Paris précise que le nombre de camions ne peut pas dépasser 10% du volume parce qu'il n'y aura pas plus de place à cause de la configuration des aires d'accueil des camions. Il faut rappeler qu'il n'y aura qu'un seul poste à quai. Tout est conçu à partir du quai et le Terminal permettra la manutention de 700,000 conteneurs EVP/année. On ne peut pas aller plus loin; il faudrait même être très performant pour l'atteindre.

Q. : Mme Laveau demande si d'autres sites ont été examinés ailleurs que sur la communauté métropolitaine, mis à part Lévis?

R. : M. Paris précise que le site de Lévis a été examiné (ancien site envisagé pour le projet Rabaska). C'est une réserve foncière qui sera développée à long terme. Ce site comporte une pente abrupte de 50 mètres, ce qui rend son utilisation peu évidente pour un terminal de conteneurs. Tout est à bâtir sur le site de Lévis-est (quai et infrastructures, connexion au réseau ferroviaire, connexion au réseau routier, etc.) ce qui n'est pas le cas sur le site projeté de Beauport. La pertinence du projet se situe sur un horizon de 5 ans, ce qui est trop court pour développer ce site (Lévis-Est). Le site de l'estuaire avec les bateaux de croisières n'est pas accessible non plus. Aux Foulons, il n'y avait pas la profondeur d'eau requise. Le site de Beauport était le seul site pertinent au niveau économique tout en ayant des impacts moindres sur l'environnement et les opérations.

Tous les sites ont été examinés. Ceux-ci ont été déposés à l'AEIC et, pour ceux qui seraient intéressés, il y a près de 40 critères qui ont été examinés, que ce soit pour la faune marine, les coûts du projet, la faisabilité, les impacts au niveau ferroviaire et de circulation. Les différents sites ont été étudiés attentivement. Beauport était le seul site, dans la fenêtre, qui nous permettait de faire ce projet et la pertinence économique du projet est importante.

Q. : Mme Jacynthe Fortin demande quels sont les principaux bénéficiaires pour les gens des quartiers de Québec qui sont touchés? Est-ce pour approvisionner des villes de la côte américaine et en Ontario?

R. : M. Paris mentionne que le projet a reçu des appuis de la part des exportateurs locaux. Les économies que les entreprises vont faire sont importantes. Il y a beaucoup d'usages pour la Ville de Québec également. Il y a beaucoup d'entreprises de la Ville de Québec qui ont besoin d'exporter leurs produits en utilisant nos installations et qui diminueront leurs coûts et deviendront plus compétitives.

Q. : Mme Fortin demande d'où ces navires vont venir?

R. : M. Paris mentionne que les porte-conteneurs vont venir de la Méditerranée. C'est beaucoup plus rare en provenance d'Asie en route directe parce que les grands navires transiteront par le Canal de Suez et vont passer par la Méditerranée. L'autre corridor, c'est l'Europe du Nord. Ce sont les deux corridors qui sont privilégiés au niveau du projet Laurentia.

Q. : Mme Fortin ajoute qu'au fond, la ville de Québec est un transit?

R. : M. Paris mentionne qu'on ne construit pas un terminal, mais plutôt, on construit une chaîne d'approvisionnement qui sera très efficace. Quand on regarde juste de Québec, on peut dire qu'il y a des emplois autour de ce projet – 1,000 emplois environ – et tout l'écosystème comme la Zone Innovation. Cela va aussi bénéficier à Québec qui est un centre de savoir. On deviendra un port d'envergure mondiale et cela branche Québec partout dans le monde. Pour la Ville de Québec, ce sera un grand rayonnement, comme Barcelone ou Rotterdam, qui sont des villes portuaires qui conjuguent le volet urbain et le volet industrialo-portuaire.

Commentaire : Mme Catherine Raymond désire exprimer une préoccupation en lien avec les inégalités sociales de santé et les communautés qui seront impactées, soit Maizeret, Limoilou, la Basse-ville de Québec, lesquels connaissent beaucoup de précarité au niveau social et matériel, quand on parle de stress environnementaux, de bruit, de pollution et de qualité de l'air. Ce sont ces populations qui vivront les impacts négatifs au quotidien.

Elle constate la bonne volonté d'avoir les meilleures pratiques et de travailler et de réfléchir ensemble, mais elle voulait seulement exprimer ces préoccupations. Le Port de Québec partage les mêmes préoccupations. C'est pour cette raison que les efforts sont mis pour avoir le minimum d'impact autour du projet. Le Port de Québec est déjà bien impliqué dans la communauté environnante et il poursuivra en ce sens. Nous continuons de travailler de concert avec le CICEL pour contribuer à améliorer la situation existante avec les autres membres de ce groupe de travail.

M. Métivier termine en mentionnant que s'il y a des questions qui surgissent à la suite de cette présentation, il leur fera plaisir de les traiter. Ils sont prêts à participer à une autre assemblée du Conseil de quartier.

S'il y a des questions concernant le transport ferroviaire, M. Olivier Quenneville, du CN, pourra y répondre. L'adresse est contact@cn.ca.

4. **ADOPTION DU PROCÈS-VERBAL DE LA RENCONTRE DU MARDI 19 JANVIER 2021**

21-CA-05

SUR UNE PROPOSITION DE M. ANDRÉ PROULX ET SECONDÉE PAR MME JACYNTHE FORTIN, IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT d'adopter le procès-verbal du Conseil de quartier de Vanier daté du 19 janvier 2021 tel que présenté.

ADOPTÉ

5. **SUIVI AU PROCÈS-VERBAL DE LA RENCONTRE DU MARDI 19 JANVIER 2021**

- **Trottoirs sur le boulevard Pierre-Bertrand.**

Aucun développement n'est survenu concernant ce projet.

- **Maison de quartier**

Une réunion de la Table de quartier Vanier s'est tenue le 1^{er} février. Le projet suit son cours. Les responsables visent la fin de juin 2021 pour finaliser leur plan d'action. D'autres rencontres se tiendront ultérieurement spécifiquement pour la Maison de quartier de d'autres réunion pour la Table.

- **Résolution pour la formule de rencontre hybride.**

M. Ernesto Salvador-Cobos a enregistré la résolution sur le « Share Point » de la Ville de Québec et attend la réponse.

▪ **Consultation sur la mobilité active sur la Ville de Québec**

Mme Laveau invite les membres du Conseil de quartier à se rendre sur le site de la Ville de Québec pour produire des commentaires à titre personnel.

6. ADOPTION DU PROCÈS-VERBAL DE LA RENCONTRE D'URGENCE DU MARDI 2 FÉVRIER 2021

21-CA-06

SUR UNE PROPOSITION DE MME GEMMA DROUIN ET SECONDÉE PAR MME JACYNTHÉ FORTIN, IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT d'adopter le procès-verbal de l'assemblée spéciale du Conseil de quartier de Vanier daté du 2 février 2021 tel que présenté.

ADOPTÉ

Concernant l'adoption d'une résolution pour appuyer la lettre rédigée par le GIRAM, Mme Laveau précise que la lettre a été envoyée le 4 février 2021 à M. Senechal qui en a accusé réception. Cela prendra un certain temps avant qu'il y ait des suites. Mme Laveau espère qu'il y aura une suite dans les prochaines semaines.

7. SUIVI AU PROCÈS-VERBAL

Aucun suivi n'a été fait.

8. PÉRIODE D'INTERVENTION DE LA CONSEILLÈRE MUNICIPALE

▪ **Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR)**

Le projet a été voté au Conseil de Ville. Il suit son cours et respecte l'échéancier pour l'arrivée des étudiants en juin 2021

▪ **La réouverture des musées, bibliothèques et cinémas**

Cette réouverture permet d'avoir des activités reconfortantes durant la semaine de relâche. Ces services seront disponibles avec le maintien des mesures sanitaires.

▪ **Semaine de relâche**

Mme Despins mentionne que l'on s'assure d'avoir des activités reconfortantes qui vont rassembler les citoyens. Le thème sera : « On se tricote une semaine de relâche ».

On veut s'assurer qu'il y a assez d'activités extérieures et sur le site Internet de la Ville. Il y aura une conférence de presse portant sur les activités qui sont offertes comme des expositions et des parcours, ainsi que sur le site Internet de la Ville de Québec pour occuper les citoyens. On parle de kit de bricolage et de tutoriels en ligne pour les enfants. On va essayer de faire

connaître les activités le plus possible, pour tous les groupes d'âge, pour tous les quartiers, et qui sont disponibles sur le site Internet de la Ville de Québec.

▪ **Mobilité active**

M. Salvador-Cobos demande à Mme Laveau si elle a reçu le courriel en rapport à la consultation sur la mobilité active. Il le lui transmettra à nouveau par courriel. M. Sissoko précise qu'il l'a reçu.

Mme Despins encourage les membres du Conseil de quartier de Vanier de regarder la carte. Il y a des secteurs dans Vanier, sur la rue Plante, non loin de la voie ferroviaire, où il y a des rues qui finissent en cul-de-sac. Il faut obtenir l'accord et la participation des propriétaires, mais ces rues seraient intéressantes pour le divertissement, les potagers, etc. Elle invite des membres du Conseil à proposer des idées et/ou suggestions.

9. PÉRIODE DE QUESTIONS DES CITOYENS

Aucune question n'a été soulevée.

10. CORRESPONDANCE ET TRÉSORERIE

Correspondance

Mme Laveau mentionne qu'elle annexera au présent procès-verbal la liste d'envoi du mémoire portant sur le projet Laurentia.

Bilan mensuel

M. Mahamadou Sissoko mentionne que le bilan mensuel est de 1,497.27 \$.

Services de secrétariat

21-CA-07

SUR UNE PROPOSITION DE M. ANDRÉ PROULX ET SECONDÉE PAR MME GEMMA DROUIN, IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT de défrayer un montant de 85.00 \$ pour les services de secrétariat pour l'assemblée spéciale du 2 février 2021.

ADOPTÉ

21-CA-08 A

SUR UNE PROPOSITION DE MME JACYNTHÉ FORTIN ET SECONDÉE PAR MME GEMMA DROUIN, IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT de défrayer un montant de 85.00 \$ pour les services de secrétariat pour l'assemblée du 16 février 2021.

ADOPTÉ

11.

DIVERS

Conseils d'établissement – École Notre-Dame-du-Canada et École Sans-Frontière.

Mme Laveau propose de remplacer M. Mulopo Nzam Bakombo auprès du Conseil d'établissement de l'école primaire Sans-Frontière à titre de représentante du milieu.

21-CA-08 B

SUR UNE PROPOSITION DE M. MAHAMADOU SISSOKO ET SECONDÉ PAR MME JACYNTHÉ FORTIN, IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT de désigner Mme Nicole Laveau pour remplacer M. Mulopo Nzam Bakombo au Conseil d'établissement de l'école primaire Sans-Frontière à titre de représentante du milieu et effectif immédiatement.

ADOPTÉ

En ce qui concerne l'école Notre-Dame-du-Canada, Mme Laveau mentionne qu'il serait temps, pour le Conseil de quartier de Vanier, d'uniformiser notre place dans le milieu. Mme Jacynthe Fortin est intéressée à la condition que les réunions se tiennent en présentiel. Entretemps, elle pourrait avoir accès aux procès-verbaux.

21-CA-09

SUR UNE PROPOSITION DE M. MAHAMADOU SISSOKO ET SECONDÉ PAR MME GEMMA DROUIN, IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT de désigner Mme Jacynthe Fortin au Conseil d'établissement de l'école primaire Notre-Dame-du-Canada, à titre de représentante du milieu et effectif immédiatement.

ADOPTÉ

Adoption du plan d'action 2021

Mme Laveau mentionne qu'elle a mis à jour le plan d'action avec les informations du mois dernier.

- **Stratégie sur la sécurité routière – Ville de Québec – Formation d'un Comité « mobilité »**

Ce point a été discuté au point no 5 – Suivi du procès-verbal de l'assemblée régulière du 19 janvier 2021.

- **L'école primaire Sans-Frontière.**

Mme Laveau précise qu'elle rejoint l'École Sans-Frontière et qu'elle attend un retour pour fixer une date pour discuter de la Stratégie sur la sécurité routière. Mis à part la participation de Mme Jacynthe Fortin et elle-même, Mme Laveau demande s'il y a d'autres personnes qui désirent se joindre au projet commun avec une école, ou deux écoles, ou pour faire un projet distinct et planifier le tout pour 2022.

Mme Catherine Raymond demande si on veut un comité plus élargi dans les autres quartiers, ou pour le quartier de Vanier seulement?

L'objectif est de réaliser un projet pour déposer dans le cadre de la sécurité routière. Le Conseil de quartier de Vanier peut obtenir jusqu'à 3,000.00 \$ si la Ville de Québec accepte le projet. Il peut se réaliser seul ou conjointement avec une école; nous pourrions recevoir 6,000.00 \$. Si on a

deux écoles, nous pouvons obtenir 9,000.00 \$, si l'on produit un projet commun et concerté. Pour l'instant, c'est très embryonnaire. La page est blanche.

Mme Catherine Raymond mentionne que lorsque le Conseil de quartier aura élaboré son échéancier, le CIUSSS-CN pourrait être intéressé pour notre mandat, mais en soutien.

Mme Laveau mentionne que la Ville de Québec accorde un fort intérêt au sujet de la sécurité routière et qu'on regarde autour des écoles primaires.

Mme Catherine Raymond demande si ce sujet a été discuté à la Table de quartier?

Mme Laveau est négative à ce sujet. Mais il faudrait penser à la possibilité d'amener le sujet à la Table.

Mme Raymond mentionne que si le Conseil de quartier désire élargir ses réflexions, elle est intéressée.

- DSP – Qualité de l'air

Ce projet se terminera bientôt, car il a été mis en pause à cause de la pandémie de la COVID-19.

- Projet culturel

Après discussion avec M. Sissoko, Mme Laveau précise qu'elle a tout ramené le projet avec les entreprises et le projet culturel pour faire un tout.

- Projet de création d'un nouveau parc

Des développements sont attendus à ce sujet.

- Réflexion Vanier 2035

Mme Laveau mentionne que ce sujet a été discuté auparavant, mais qu'aucune action n'a été faite. Mme Jacynthe Fortin, M. Mahamadou Sissoko ainsi que Mme Laveau ont démontré leur intérêt, mais il est possible d'ajouter d'autres personnes.

Quel est notre vision de notre milieu de vie en 2035?

Nous pourrions débiter ce projet avec la présentation des étudiantes lors de l'assemblée générale en octobre et penser comment sera notre milieu de vie dans 15 ans, et avec tout ce qui s'en vient, soit la vision de l'habitation et le pôle urbain Hamel/Laurentien. Elle demande si d'autres personnes seraient intéressées à faire partie de la réflexion?

Mme Catherine Raymond se montre intéressée, mais aimerait obtenir plus d'information.

Mme Raymond mentionne qu'elle apprécierait recevoir la présentation par courriel et élargir une démarche.

- Formation d'un comité de vigilance

Mme Laveau réfère aux voies ferrées à Vanier et les résidences à proximité, et les risques qui sont présents en cas de déraillement par exemple. Dans les lignes directrices de documents officiels, il y a possibilité d'avoir des mesures d'atténuation. Il s'agit d'une réflexion que le Conseil devrait avoir. Elle désire savoir qui serait intéressé à faire partie de ce

comité et s'adjoindre quelques résidents qui demeurent à proximité et d'avoir leur expérience.

Suite à la présentation des responsables du projet Laurentia, peut-on dire que nous sommes totalement rassurés? Cela mérite une réflexion commune et concertée. Y a-t-il des membres intéressés?

Mme Catherine Raymond mentionne que la réflexion du Conseil de quartier de Vanier est partagée par des résidents d'autres quartiers concernant la sécurité aux abords de la voie ferrée.

Mme Laveau précise qu'il faut savoir s'il y a des préoccupations face à ce sujet.

Mme Laveau termine en mentionnant qu'elle n'a pas de date d'échéance pour la formation de ce comité.

21-CA-10

SUR UNE PROPOSITION DE M. ANDRÉ PROULX ET SECONDÉE PAR MME JACYNTHE FORTIN, IL EST RÉSOLU UNANIMEMENT d'approuver le plan d'action 2021 tel que présenté.

ADOPTÉ

Mme Laveau mentionne que le plan d'action 2021 sera joint en annexe au procès-verbal. Il sera soumis aux membres du Conseil avant son envoi.

- Rapport annuel et financier

M. Ernesto Salvador-Cobos vérifiera pour l'obtention du canevas pour le rapport annuel et financier et contactera M. Sissoko à ce sujet. L'échéance des deux rapports est fixée pour l'assemblée générale annuelle en avril 2021.

12. LEVÉE DE L'ASSEMBLÉE

La séance est levée à 21 h 00.

Mme Nicole Laveau
Présidente

Mme Gemma Drouin
Secrétaire

LISTE D'ENVOI DU MÉMOIRE SUR LE PROJET LAURENTIA

Destinataire	Envoyé le	Réponse reçue le
C.R.E. Pauline Robert	21 janvier	
CQ Maizerets, V-P	21 janvier	21 janvier, acc-r
Jean-Yves Duclos	21 janvier	22 janvier, acc-r
Min. Environnement Canada	21 janvier	22 janvier, acc-r
Port de Québec, Prés.	21 janvier	21 janvier + volonté de fournir des réponses
CQ Limoilou	22 janvier	22 janvier, acc-r
Mario Asselin	22 janvier	01 février, acc-r
Min. Environnement Québec	22 janvier	22 janvier, acc-r * 2
AEIC	22 janvier	22 janvier, acc-r + réponse 28 janvier
GIRAM	23 janvier	voir lettre d'appui 02 fév 21
Geneviève Guilbault	24 janvier	24 janvier, acc-r
Suzanne Verreault	24 janvier	
Dominique Tanguay	24 janvier	24 janvier, acc-r
Patrick Paquet	24 janvier	
CN	26 janvier	26 janvier
Pierre Paul-Hus	22 janvier	
Gérard Deltell	26 janvier	
Alex. Boulerice	26 janvier	
CQ Cap-Rouge	2 février	4 février
Yvon Bussièrès	2 février	
Jean Rousseau	2 février	
JF Gosselin	3 février	4 février, Rés. VQ déc. 20
Stevens Melançon	3 février	
Mairie Ville de Québec	16 février	17 février, acc-r
TVA	nouvelles locales du 22 janvier 2021	
Journal de Québec	envoi par J. Fortin, publié le 22 janvier 2021	
Le Soleil	envoi par J. Fortin, publié le 23 janvier 2021	
Sol Zanetti	01 mars	2 mars, acc-r

PLAN D'ACTION 2021 – CONSEIL DE QUARTIER DE VANIER

RESPONSABLES	THÈMES	BUTS	ACTIONS	ÉCHÉANCE	RÉALISÉ
Jacynthe Fortin Nicole Laveau	Stratégie sur la sécurité routière VQ	Déposer un mémoire le 10 janvier 2020 Formation d'un comité « mobilité »	Séance publique consultation VQ Contact avec les écoles primaires Évaluer les intérêts des écoles Dépôt d'un projet pour 2022 ?	23 janvier 2020 8 fév 2021	
Nicole Laveau	Participation à la Table de quartier Vanier	Prendre part aux décisions et s'impliquer dans les actions proposées	Réunions aux 3 mois	En continu	
Nicole Laveau	DSP – qualité de l'air	Participation dans un projet pour la qualité de l'air avec la DSP	Rencontres bimensuelles de 2 h À cause de la pandémie COVID-19, aucune réunion n'a eu lieu depuis mars 2020. En attente du Rapport final.	Déc. 2020	Suivi régulier
Mahamadou Sissoko	L'apport des entreprises à l'évolution de Vanier	Renforcement des relations avec les entreprises situées à Vanier en créant un projet culturel pour mieux faire connaître « notre histoire »	Se référer au pv. 12 nov 2018 pour les détails Projet au CQV – dépôt Rencontre avec le CA de la Société d'histoire Des Rivières Réponse de la Société d'histoire Phase 2, avec SHR, réévaluation du projet et sa faisabilité Recherche d'un nouveau partenaire	En continu En continu 04 nov 2019 15 nov 2019 En 2020	Suivi régulier

Mahamadou Sissoko	École Vanier secondaire	Participation au Conseil d'établissement	Invitation à participer au projet culturel Écouter et partager des dossiers d'intérêts communs		
Nicole Laveau	École Sans-Frontières	Participation au Conseil d'établissement	Écouter et partager des dossiers d'intérêts communs		
Jacynthe Fortin	École Notre-Dame-du-Canada	Participation au Conseil d'établissement	Écouter et partager des dossiers d'intérêts communs		
Jacynthe Fortin Nicole Laveau	Projet de création d'un nouveau parc	Stationnement Hôpital Christ-Roi	Rencontre avec député Vanier pour évaluer la faisabilité Réactivation du dossier Réunion virtuelle avec le CIUSSS-CN (pas de refus catégorique de la part de la direction du CIUSSS-CN)	6 février 2020 11 janvier 2021	
Nicole Laveau Jacynthe Fortin Mahamadou Sissoko	Réflexion Vanier 2035	Que sera notre milieu de vie en 2035 ?	Aucune réunion en 2020 Se référer à la présentation des étudiantes à l'AGA 2020	À fixer	
À venir	Formation d'un comité « vigilance »	Voies ferrées Vanier	Recherche résidents à proximité	À fixer	