



# Projet de terminal maritime d'exportation de grains de La Coop fédérée, Anse au Foulon, Port de Québec

Évaluation des effets environnementaux bonifiée (ÉEE bonifiée)

La Coop fédérée



Environnement et géosciences

09 | 08 | 2018

Rapport final - Rev 02  
Ref. Interne 650754

## Projet de terminal maritime d'exportation de grains de La Coop fédérée – Anse au Foulon, Port de Québec

Évaluation des effets environnementaux bonifiée (ÉEE bonifiée)

La Coop fédérée

Préparé par :



**Steve Vertefeuille**  
Directeur, Évaluation environnementale et  
Participation des collectivités  
*Environnement et géosciences*  
**Ingénierie des infrastructures**

Vérifié par :



**Laurence Piché, M.Sc., biologiste**  
Chargée de projet  
*Environnement et géosciences*  
**Ingénierie des infrastructures**

N/Dossier n° : 650754  
N/Document n° : Rapport final – F02

Août 2018



## AVIS AU LECTEUR

Le présent rapport a été préparé, et les travaux qui y sont mentionnés ont été réalisés par SNC-Lavalin GEM Québec inc., (SNC-Lavalin), exclusivement à l'intention de **La Coop fédérée** (le Client), qui fut partie prenante à l'élaboration de l'énoncé des travaux et en comprend les limites. La méthodologie, les conclusions, les recommandations et les résultats cités au présent rapport sont fondés uniquement sur l'énoncé des travaux et assujettis aux exigences en matière de temps et de budget, telles que décrites dans l'offre de services et/ou dans le contrat en vertu duquel le présent rapport a été émis. L'utilisation de ce rapport, le recours à ce dernier ou toute décision fondée sur son contenu par un tiers est la responsabilité exclusive de ce dernier. SNC-Lavalin n'est aucunement responsable de tout dommage subi par un tiers du fait de l'utilisation de ce rapport ou de toute décision fondée sur son contenu.

Les conclusions, les recommandations et les résultats cités au présent rapport (i) ont été élaborés conformément au niveau de compétence normalement démontrée par des professionnels exerçant des activités dans des conditions similaires de ce secteur, et (ii) sont déterminés selon le meilleur jugement de SNC-Lavalin en tenant compte de l'information disponible au moment de la préparation du présent rapport. Les services professionnels fournis au Client et les conclusions, les recommandations et les résultats cités au présent rapport ne font l'objet d'aucune autre garantie, explicite ou implicite. Les conclusions et les résultats cités au présent rapport sont valides uniquement à la date du rapport et peuvent être fondés, en partie, sur de l'information fournie par des tiers. En cas d'information inexacte, de la découverte de nouveaux renseignements ou de changements aux paramètres du projet, des modifications au présent rapport pourraient s'avérer nécessaires.

Le présent rapport doit être considéré dans son ensemble, et ses sections ou ses parties ne doivent pas être vues ou comprises hors contexte. Si des différences venaient à se glisser entre la version préliminaire (ébauche) et la version définitive de ce rapport, cette dernière prévaudrait. Rien dans ce rapport n'est mentionné avec l'intention de fournir ou de constituer un avis juridique.

Le contenu du présent rapport est de nature confidentielle et exclusive. Il est interdit à toute personne, autre que le Client, de reproduire ou de distribuer ce rapport, de l'utiliser ou de prendre une décision fondée sur son contenu, en tout ou en partie, sans la permission écrite expresse du Client et de SNC-Lavalin.

## ÉQUIPE DE TRAVAIL

### La Coop fédérée

Noémie Varin-Lachapelle	Conseillère en environnement
Jasmin Vachon, ing.	Ingénieur
Simon Baillargeon, agronome	Vice-président, Développement et Affaires agricoles
Jean-Sébastien Leblanc, agronome	Conseiller en gestion
Virginie Barbeau	Conseillère principale, communications

### SNC-Lavalin

Steve Vertefeuille	Directeur de projet
Laurence Piché, M.Sc., biologiste	Révision du rapport
Éric Delisle, B.Sc.A.	Responsable, Étude de dispersion atmosphérique
Martin Meunier, ing. M.ing.	Responsable, Étude du climat sonore
Marie-Audrée Gosselin Charlaine Gingras	Édition

## Table des matières

Introduction	1
<b>1 Réponses aux questions</b>	<b>2</b>
1.1 Paysage et intégration des infrastructures	2
1.2 Niveau sonore	5
1.3 Intégration du projet à la Promenade portuaire du Foulon	8
1.4 Localisation du projet	9
1.5 Qualité de l'air	10
1.6 Camionnage et trains	14
1.7 Mesures d'atténuation	17
1.8 Autres questions sur le projet	20
1.9 Questions générales sur le projet	21
1.10 Autres commentaires reçus	22

Ce rapport est composé de 35 pages et ne peut être reproduit en tout ou en partie sans l'autorisation de SNC-Lavalin GEM Québec inc.

## Introduction

Tel qu'exigé dans le cadre du Processus environnemental de participation citoyenne (PEPC) mené par l'APQ, ce document constitue une bonification à l'Évaluation des effets environnementaux (ÉEE) déposée en considérant les commentaires, questionnements et préoccupations soulevés par les parties prenantes qui ont pris part aux activités de participation et de consultation du public dans le cadre de la présentation du projet de terminal maritime d'exportation de grains de La Coop fédérée. Rappelons que l'ÉEE du projet a été déposé à l'APQ en juin 2018.

Il présente également les principales préoccupations du public émises dans le cadre du PEPC (Annexe A), notamment lors des six séances de consultation publique réalisées du 18 au 27 juin 2018, et qui seront prises en compte par La Coop fédérée. À la lecture de ces préoccupations, il importe de préciser que plusieurs dépassent le cadre du présent projet et touchent de façon générale l'ensemble de la zone industrialo-portuaire de l'Anse au Foulon, incluant les installations existantes de La Coop fédérée (Centre de distribution de Sillery). Selon la documentation transmise par l'APQ dans le cadre du PEPC, il en ressort que les principales préoccupations citoyennes visent particulièrement les composantes suivantes :

- 1.1- Paysage et intégration des infrastructures
- 1.2- Niveau sonore
- 1.3- Intégration du projet à la promenade portuaire du Foulon
- 1.4- Localisation du projet
- 1.5- Qualité de l'air
- 1.6- Camionnage et trains
- 1.7- Mesures d'atténuation
- 1.8- Autres questions sur le projet

## 1 Réponses aux questions

La présente section présente les réponses de La Coop fédérée aux différentes questions et commentaires découlant du processus du PEPC de l'APQ. Les questions ci-dessous (Qc-) ont été préparées par l'APQ, selon les mémoires et commentaires reçus alors que les réponses (RQC-) proviennent de La Coop fédérée, en collaboration avec SNC-Lavalin.

### 1.1 Paysage et intégration des infrastructures

Les simulations visuelles du projet présentées lors des consultations publiques ont soulevé des questionnements et des préoccupations par rapport à l'aspect visuel des réservoirs d'entreposage de grains proposés par La Coop fédérée. Parmi les éléments mentionnés par les participants aux consultations, nous retrouvons notamment l'incohérence résultant de l'aspect visuel du projet en comparaison avec tous les efforts mis de l'avant pour améliorer la qualité de vie des citoyens du secteur (Promenade Samuel-de-Champlain, accès aux berges, etc.).

Selon les propos recueillis, nous retrouvons les questionnements et préoccupations suivants :

**QC-1 Décrire, détailler et imager les actions que le promoteur compte faire afin d'assurer une intégration harmonieuse de ces installations agricoles notamment, dans un milieu urbain.**

RQC-1 La Coop fédérée s'engage à réaliser un projet d'aménagement afin d'intégrer ses nouvelles installations à la trame urbaine. Compte tenu que l'APQ planifie déjà la Promenade portuaire du Foulon dans le secteur du projet (Annexe F, ÉEE, Juin 2018), La Coop fédérée s'engage à contacter l'APQ, au début de la planification de chaque nouvelle phase de construction du terminal maritime, afin de connaître l'évolution du projet de développement de la Promenade et ainsi contribuer financièrement à l'aménagement du secteur occupé par le Terminal maritime d'exportation de grain.

De plus, La Coop fédérée entreprendra l'aménagement de son propre projet d'intégration comportant des éléments tels qu'un écran visuel par la plantation de végétation à croissance rapide (espèces indigènes), de l'éclairage architectural, des éléments d'interprétation historique du site ou tout autre aménagement qui s'harmonisera avec le projet de l'APQ lorsque celui-ci verra le jour.

D'autres mesures ont été intégrées à la conception du projet, comme le recouvrement des nouvelles tours d'élévation du grain en tôle émaillée blanche et la planification des nouvelles constructions afin que leur hauteur ne dépasse pas la taille des installations existantes dans le secteur.

**QC-2 Le promoteur présente un écran visuel végétalisé, quelle sera la hauteur de cet écran?**

RQC-2 La plantation de végétaux qui a été simulée a une hauteur de 2-3 mètres (Vue 1a, ÉEE, juin 2018). Cette simulation vise à représenter l'effet que pourrait avoir un écran visuel végétalisé. Les espèces qui feront l'objet d'une plantation demeurent à être confirmées, en concertation avec l'APQ. Dans tous les cas, La Coop fédérée privilégie des espèces indigènes et nobles. La plantation d'arbres d'essences nobles demeure également une option dans le cadre de la conception du projet d'écran visuel.

Il importe de préciser que la plantation de végétaux qui a été simulée n'est qu'une des mesures d'atténuation pour l'aspect visuel du projet qui cible avant tout les usagers du boulevard Champlain et de la piste cyclable.

**QC-3 Comment le promoteur compte-t-il faire pour que les infrastructures soient intégrées dans le milieu urbain compte tenu de l'ampleur de celles-ci?**

RQC-3 Afin d'assurer une intégration optimale de son projet de Terminal maritime d'exportation de grains dans la trame urbaine du boulevard Champlain, La Coop fédérée s'engage à participer financièrement au projet d'aménagement de la Promenade portuaire du Foulon, au moment où l'APQ complètera le concept final d'aménagement ainsi que le montage financier de ce projet.

Le lecteur peut également consulter les réponses aux questions 1 et 2.

**QC-4 Outre la tôle galvanisée, quelles sont les alternatives de revêtement des réservoirs de grains?**

RQC-4 La tôle émaillée blanche de même finition que celle des tours d'élévation du grain n'est malheureusement pas une possibilité, puisqu'il n'existe pas de silos à grain fabriqué avec ce matériau sur le marché. Une avenue qui est considérée pour le projet d'aménagement est le recouvrement des structures avec des adhésifs de vinyle, semblables à ce qui est utilisé en publicité. Une troisième alternative qui pourrait être mise de l'avant lors de la phase d'ingénierie serait celle de structures en béton. Toutes ces options seront évaluées et validées durant la phase d'ingénierie, en fonction des coûts également.

Précisons finalement que l'APQ devra approuver la conception finale du projet.



**QC-5 Le promoteur devrait améliorer l'aspect esthétique des futures tours, quels moyens comptent-ils utiliser? Pourrait-il envisager la contribution d'artistes locaux pour favoriser l'intégration des silos?**

RQC-5 La Coop fédérée entend dans un premier temps s'assurer de l'utilisation d'équipements de qualité, qui conserveront un aspect neuf et qui permettront d'éviter la dégradation du temps ou les marques de rouille. En fonction du type de silos et de leur finition extérieure, il pourra être possible d'appliquer une image ou une peinture. Le procédé utilisé par Énergie Valéro, à Lévis pour les réservoirs situés sur le terminal pétrolier, le long de la rue Saint-Laurent pourrait également être utilisé.

**QC-6 Avec l'autorisation du propriétaire, est-ce que le promoteur pourrait envisager de bonifier la végétation en haut de la falaise en retirant les arbres morts et en les remplaçant, dans le but d'atténuer les effets visuels du projet pour les Jardins Mérici?**

RQC-6 En tant que locataire dans le Port de Québec, La Coop fédérée entend consacrer ses ressources à la concrétisation du projet de Promenade portuaire du Foulon, prévu par l'APQ sur le territoire du port, qui aura une plus grande incidence sur un plus grand nombre de résidents et visiteurs du secteur, ce qui inclut les résidents de Cap Blanc et des Jardins Mérici. Pour ce qui est des terrains en haut de la falaise, il faudrait adresser la demande au propriétaire du terrain et évaluer au préalable la faisabilité de tels aménagements.

**QC-7 De quelles façons, le promoteur prévoit-il entretenir ses installations afin d'éviter que le terminal présente une détérioration visuelle due à la rouille après quelques années?**

RQC-7 De la peinture de qualité marine sera appliquée sur la structure d'acier et de la tôle émaillée servira de revêtement pour les tours. Ces matériaux devraient garder leur apparence originale très longtemps. Cependant, La Coop fédérée s'engage à mettre les budgets nécessaires à l'entretien de ses équipements et bâtiments afin de conserver l'aspect original de ceux-ci.

**QC-8 Est-ce que le promoteur pourrait envisager d'ajouter une simulation visuelle pour les étages supérieurs des Jardins Mérici? Particulièrement pour le bloc de condos situé le plus près de la falaise donnant sur les installations portuaires.**

RQC-8 Les simulations visuelles visent à présenter une vue générale à partir de point de vue public, disponibles pour l'ensemble de la population. C'est pourquoi aucune simulation visuelle ne fut produite à partir d'un point de vue privé.

Dans ce contexte, considérant également la variabilité de la vue entre deux niveaux d'étage et l'emplacement de celui-ci dans les différents immeubles, La Coop fédérée n'entend pas répondre à cette demande pour un cas précis. Les simulations et perspectives présentées dans l'ÉEE permettent d'obtenir une vue générale du projet.

**QC-9** **Quels sont les standards que La Coop fédérée prévoit respecter en termes de luminosité? Préciser à cet effet ce qui sera fait par le promoteur afin de ne pas gêner les résidents la nuit.**

RQC-9 La Coop fédérée s'engage à faire faire une étude d'éclairage afin de minimiser l'éclairage requis sur le site. Puis les faisceaux des luminaires requis seront orientés exclusivement vers le site et vers le sol. De plus, des détecteurs de présence seront installés afin de fermer ou diminuer l'intensité des luminaires lorsqu'ils ne sont pas requis.

## 1.2 Niveau sonore

L'enjeu de l'augmentation du niveau sonore en provenance des opérations du terminal d'exportation de grains de La Coop fédérée soulève des préoccupations, notamment pour les résidents des Jardins Mérici.

Selon les propos recueillis, nous retrouvons les questionnements et préoccupations suivants :

**QC-10** **La Coop fédérée n'a pas considéré l'effet des navires en opération;**

- A) Le promoteur devrait mieux démontrer que le bruit ambiant sur lequel il se base pour faire des comparaisons avec le bruit envisagé par le projet est bien représentatif. Comment affirmer que c'est représentatif si le promoteur se base sur deux jours calmes sans navire pour dresser le portrait ambiant? Quel serait l'effet de l'ajout de la présence d'un navire à quai sur le niveau sonore?**
- B) Qu'en est-il exactement des bruits en lien avec les chargements et les déchargements des navires qui seront reliés au projet de Coop? Particulièrement en ce qui concerne les opérations de soir et de nuit?**

RQC-10 Dans un premier temps, il est inexact de prétendre qu'il n'y avait pas de navire à quai lors des mesures; à la page 9 du rapport, il est indiqué qu'il y avait un navire en phase de déchargement.

Par ailleurs, le bruit provenant de tous les équipements projetés du terminal qui sont rattachés au chargement ou au déchargement de navire, a été considéré dans les simulations et les valeurs guides sont satisfaites, de jour, de soir et de nuit.

**QC-11 Le promoteur devrait reprendre la prise de données en incluant dans l'équation, cette fois-ci, les mesures prises aux balcons des étages supérieurs de certains bâtiments de condos.**

RQC-11 Les mesures de bruits effectués à l'automne 2017 peuvent être considérées représentatives des endroits et des périodes les plus susceptibles d'être impactés par les opérations. Dans tous les cas, même en considérant que le bruit à des étages supérieurs puisse possiblement être plus élevé, en raison notamment de l'absence d'obstacle à la dispersion des sons en provenance du bas de la falaise, les mesures effectuées demeurent sécuritaires. En effet, les valeurs guides qui ont été utilisées dans l'ÉEE sont déterminées en partie par le niveau de bruit déjà présent dans un milieu, donc des résultats des mesures de bruit initial. Les valeurs guides sont plus contraignantes pour un environnement calme, plutôt que pour un environnement bruyant. Ainsi, les mesures ont été prises dans les endroits avec un niveau sonore moins élevé.

De plus, il est à noter que les balcons ont été considérés comme étant des récepteurs dans les simulations sonores du bruit projeté des futures installations de La Coop fédérée. Les simulations réalisées démontrent la conformité du projet en rapport avec les valeurs guides applicables et ce, à tous les étages.

Précisons finalement que La Coop fédérée collaborera avec l'APQ dans le cadre de son programme de suivi du niveau sonore pour les activités du terminal maritime. Ce programme sera déployé pour l'ensemble des utilisateurs du secteur de l'Anse au Foulon. Dans le cadre de ces travaux, des mesures de sonores additionnelles pourraient être déployées le cas échéant.

**QC-12 Préciser les réglementations auxquelles les activités de La Coop fédérée sont soumises en termes de respect du niveau sonore en lien avec ce projet.**

RQC-12 L'ÉEE a été préparée en considérant comme valeurs guides, la réglementation municipale (Règlement no 978 sur le bruit de la ville de Québec), ainsi que la note d'instruction 98-01 du MDDELCC.

**QC-13 Décrire les mesures d'atténuation et détailler les actions que le promoteur compte entreprendre afin d'assurer un niveau sonore conforme à la réglementation applicable.**

RQC-13 Dans un premier temps, les limites de bruit indiquées dans l'étude de bruit pour les équipements fixes, seront intégrées dans les devis lors de la phase d'ingénierie détaillée des futures installations. Les arrivées et départs des trains seront aussi planifiés de manière à privilégier un horaire s'étalant de 6 h à 22 h.

De plus, afin de s'assurer de la validité des modélisations théoriques réalisées à la phase de l'ÉEE, un suivi sonore sera réalisé dans les milieux récepteurs lors de la mise en service des nouvelles installations, et ce, sur une période de 5 ans. Il est à noter par ailleurs que la mise en service par phases, permet d'apporter des ajustements avant la mise en service complète, et potentiellement plus bruyante que les phases partielles.

Précisons finalement que La Coop fédérée collaborera avec l'APQ dans le cadre de son programme de suivi du niveau sonore pour les activités du terminal maritime. Ce programme sera déployé pour l'ensemble des utilisateurs du secteur de l'Anse au Foulon. Dans le cadre de ces travaux, des mesures de sonores additionnelles pourraient être déployées le cas échéant.

**QC-14** **Quelles sont les mesures de suivi et de surveillance qui seront mises en place afin d'assurer le respect de la réglementation (bruits, poussière, luminosité, etc.) et ce, tant dans la phase de construction que dans la phase exploitation du projet?**

RQC-14 La Coop fédérée s'engage à collaborer au programme de suivi sonore de l'APQ pour l'ensemble du secteur de l'Anse au Foulon. Advenant que les suivis du climat sonore, réalisés par une firme indépendante démontrent que les valeurs guides ne sont pas rencontrées, des mesures d'atténuation supplémentaires devront alors s'ajouter à celles déjà déployées afin d'atténuer au maximum les émissions de bruits potentiels.

Afin d'assurer le respect de la réglementation environnementale, La Coop fédérée, ainsi que l'APQ maintiendront un lien afin d'assurer le suivi de l'efficacité des équipements sous couvert et des mesures d'atténuation déployées. Cette communication permettra également de traiter efficacement les plaintes et préoccupations dans un délai raisonnable de 24 à 48 heures.

Rappelons que La Coop fédérée s'engage à ce que les opérations du terminal rencontrent les valeurs guides présentées dans l'ÉEE.

**QC-15** **Quelles seront les heures d'opération régulières du terminal de grains?**

RQC-15 Les heures d'opération régulière du terminal de grains seront de 7 h à 17 h.

**QC-16** **Dans le cadre de ce projet, est-ce que La Coop fédérée compte remplacer les avertisseurs existants de marche arrière des camions et des véhicules de manutention par de nouveaux avertisseurs à large bande agréés par l'industrie du camionnage et favoriser l'utilisation d'avertisseur lumineux de marche arrière pour les activités de soir?**

RQC-16 D'abord, la totalité des opérations régulières des camions sur le site est prévue en marche avant. La Coop fédérée n'est pas propriétaire des camions arrivant sur le site, il sera cependant possible de sensibiliser les camionneurs afin qu'ils installent des avertisseurs moins bruyants. Toutefois, le recul des camions a été minimisé, de par la configuration du site et du plan de circulation. Finalement, oui des avertisseurs à large bande ou lumineux seront installés sur les équipements appartenant à La Coop fédérée sur le site.

**QC-17** **Qu'en est-il de l'impact sonore causé par les bruits liés à l'arrivée du train, ainsi que celui créé par les manœuvres qui se dérouleront dans la gare de triage?**

RQC-17 Le bruit généré lors de l'arrivée de train ainsi que lors des manœuvres dans la gare de triage, a été considéré dans la simulation. Comme indiqué à la page 11 du rapport, il est proposé de limiter ce type d'activités dans la mesure du possible, à l'extérieur de la période la plus calme de la journée, établie entre 22 h et 6 h. Ceci permettrait de satisfaire les valeurs guides.

**QC-18** **La Coop fédérée a mentionné que le taux d'activité du site représente actuellement 28 % du temps. Quel pourcentage de ce taux d'activité concerne les activités de nuit? Qu'en est-il de ce taux d'activité en incluant le projet? Encore une fois, les activités de nuit représentent quel pourcentage de ce taux?**

RQC-18 Dans la mesure du possible, 100 % des activités seront réalisées de jour. Les horaires des trains et des bateaux étant hors de notre contrôle, il pourrait y avoir des arrivées de nuit, mais on s'engage à rencontrer les opérateurs ferroviaires pour minimiser cette occurrence.

### **1.3 Intégration du projet à la Promenade portuaire du Foulon**

Les consultations ont permis de soulever l'importance que porte la population au projet de la Promenade portuaire du Foulon ainsi que les préoccupations de l'arrivée du projet dans ce secteur.

**QC-19** **Préciser les engagements de La Coop fédérée à l'égard de l'intégration du projet dans le cadre de la réalisation de la Promenade portuaire du Foulon.**

RQC-19 La Coop fédérée s'engage à réaliser un projet d'aménagement afin d'intégrer ses nouvelles installations à la trame urbaine. Compte tenu que l'APQ planifie déjà la Promenade portuaire du Foulon dans le secteur du projet, La Coop fédérée s'engage à contribuer financièrement à la réalisation de la Promenade portuaire du Foulon.

**QC-20** **Préciser quelles seront les phases d'intégration urbaine du projet par rapport à l'échéancier global de réalisation de celui-ci.**

RQC-20 Dans un premier temps, La Coop fédérée prévoit l'installation d'un écran végétal qui permettra d'atténuer les effets visuels et sonores du projet durant la phase de construction. Des espèces d'arbres d'origine indigène à croissance rapide permettraient d'obtenir l'effet recherché le plus rapidement. Ces travaux d'aménagement seront réalisés en concertation avec l'APQ et ce, en fonction de l'échéancier de réalisation de la Promenade portuaire du Foulon.

De plus, La Coop fédérée s'engage à contribuer financièrement à la réalisation de la Promenade portuaire du Foulon.

**QC-21 Les cyclistes utilisent régulièrement la piste cyclable longeant le site du futur terminal. Le promoteur accepterait-il de collaborer avec la Ville de Québec afin de planter une rangée complète d'arbres entre la piste et le site afin de réduire l'impact visuel du projet et de servir d'écran anti-poussières.**

RQC-21 Oui, La Coop fédérée est en accord et entend réaliser cette démarche avec l'APQ dans le cadre de la réalisation de la Promenade portuaire du Foulon.

#### 1.4 Localisation du projet

Certains citoyens reconnaissent la raison d'être du projet, mais se questionnent à l'égard des raisons évoquées par le promoteur quant à la réalisation du projet à l'Anse au Foulon.

**QC-22 Préciser pour quelles raisons La Coop fédérée a choisi le site actuel pour la réalisation du projet.**

RQC-22 La Coop fédérée a choisi de s'installer dans la zone industrialo-portuaire de l'Anse au Foulon en raison de la compatibilité des usages, rappelons que l'APQ privilégie le transbordement de vrac nature sur ce territoire (ÉEE, chapitre 1).

De plus, les raisons suivantes expliquent le choix stratégique de l'Anse au Foulon :

- › La Coop fédérée opère déjà des installations à proximité depuis 1980 (Centre de distribution de Sillery) La synergie et la flexibilité qu'offre les deux sites, notamment par l'aménagement d'un convoyeur lors de la phase 4 est importante et avantageuse;
- › L'opportunité d'acquérir et d'utiliser les dômes de granules de bois existant et le système de chargement des navires déjà sur place, permet une optimisation du projet tout en limitant la construction de nouvelles infrastructures;
- › Le site est facilement accessible par camion, bateau et trains, ce qui constitue un élément important pour l'approvisionnement du terminal;
- › Le quai 106 situé en eaux profondes permet le chargement de navire post-panamax, ce qui n'est pas possible en amont de Québec;
- › Le site ne nécessite aucune intervention au niveau du fleuve Saint-Laurent.

Le lecteur peut également consulter les réponses aux questions 23 et 24.

**QC-23 En quoi la présence des dômes blancs (Terminal de granules de bois) rend le site intéressant pour La Coop fédérée?**

RQC-23 La présence des deux dômes blancs d'une capacité de 37 500 t chacun rend le site intéressant pour La Coop fédérée, car elle permet l'accès et la reconversion et revalorisation de ces équipements construits en 2013 par Arrimage Québec pour l'entreposage et l'exportation de granules de bois, afin de desservir les besoins futurs de La Coop fédérée. Le système de chargement des navires actuellement



présent sur le site sera également utilisé. Cette localisation devient ainsi une opportunité de partager les installations de chargement de navire avec Arrimage Québec. La récupération et la conversion des équipements existants viennent aussi limiter les nouvelles constructions sur le site. Le terminal sera situé sur les terrains industriels existants au coin des quais 106 et 107, emplacement déjà occupé par les installations de La Coop fédérée, soit le Centre de distribution de Sillery, ce qui permet une synergie et une consolidation dans les opérations.

**QC-24 Expliquer pourquoi le projet n'est pas réalisé à un autre endroit sur le fleuve Saint-Laurent, par exemple : Sept-Îles, Trois-Rivières, Cacouna?**

RQC-24 Les activités de La Coop fédérée à l'Anse au Foulon, un port maritime en eaux profondes, sont déjà bien en place avec les installations existantes qui servent principalement à l'importation d'intrants agricole, de drêches et de tourteaux. Le choix du quai 106, juste à côté, présente plusieurs avantages pour le projet, le principal étant d'éviter d'importants travaux de dragage. Le quai 108 a également été évalué, mais il impliquait également du dragage et rendait plus difficile la réutilisation des dômes du terminal de granules de bois existants. Après considération de tous ces éléments et dans un contexte de développement durable, le choix du site de l'Anse au Foulon s'avère plus qu'approprié pour l'érection des infrastructures nécessaires à la réalisation du projet, en fonction notamment de plusieurs avantages géographiques :

- › Présence importante de La Coop fédérée dans cette section du Port de Québec et proximité;
- › Présence des installations existantes afin de centraliser les équipements;
- › Consolidation et mise en place de synergies des activités de manutention de grains du réseau La Coop dans le Port de Québec;
- › Accès stratégiques aux voies ferroviaires et routières pour obtenir toute la flexibilité possible, lors de la manutention des grains, tout en évitant le pôle urbain de la Ville de Québec;
- › Utilisation d'infrastructures existantes en partenariat avec une autre entreprise;
- › Mise à quai en eau profonde ne nécessitant pas de dragage;
- › Capacité de chargement complet des bateaux transatlantiques de type post-panamax grâce à la profondeur disponible.

## 1.5 Qualité de l'air

Des questionnements précis ont été mentionnés quant à l'ajout du projet dans le secteur de l'Anse au Foulon, la proximité des résidents, la qualité de l'air et les effets potentiels sur la santé.

Selon les propos recueillis nous retrouvons les questionnements et préoccupations suivants :

**QC-25 Quel sera le taux d'émissions de particules? Est-ce que les équipements seront sous couverts et hermétiques?**

RQC-25 Les émissions de particules à la sortie des dépoussiéreurs auront une concentration maximale de 1 mg/m<sup>3</sup> ou 9 mg/m<sup>3</sup> selon les équipements. Les taux d'émission instantanés de matières particulaires varient entre 0,015 et 0,15 kg/h selon les équipements. Ainsi, la conception respecte les valeurs guides applicables.

**QC-26 En termes de qualité de l'air, quels sont les risques liés au projet concernant les impacts sur la santé des gens (par exemple : maladies pulmonaires, asthme, fragilité des enfants et des personnes âgées, etc.)**

RQC-26 L'étude de dispersion démontre que les normes de qualité de l'air ambiant seront respectées en bordure du site. Les concentrations de matières particulaires diminuent rapidement avec la distance du terminal. Puisque les normes visent à protéger adéquatement les populations les plus sensibles, les risques à la santé sont très faibles.

Dans ce contexte, au niveau des résidences, les résultats demeurent significativement sous les valeurs guides applicables.

**QC-27 Préciser les paramètres ayant servi à réaliser la modélisation atmosphérique, notamment les vitesses et les directions de vents.**

RQC-27 Voir l'Annexe E « Étude de dispersion atmosphérique » de l'ÉEE pour plus de détails. Dans le cas des vitesses et directions des vents, les observations horaires de l'aéroport Jean-Lesage de Québec de 2008 à 2012, soit plus de 40 000 observations, ont été utilisées dans les simulations.

**QC-28 Que fait La Coop fédérée avec les résidus des dépoussiéreurs?**

RQC-28 Les résidus recueillis seront réutilisés dans la chaîne de valeur agricole, notamment dans la fabrication de moulée pour la nourriture animale.

**QC-29 Le promoteur pourrait-il préciser quels sont les équipements utilisés pour le dépoussiérage et fournir une explication sur le fonctionnement et leur emplacement?**

RQC-29 Les équipements précis pour le dépoussiérage seront déterminés dans le cadre de la phase d'ingénierie de détail qui débutera suite à l'obtention des autorisations. À ce moment, la conception des dépoussiéreurs prendra en compte les valeurs guides à respecter. Une mise à jour de l'étude de dispersion sera réalisée en considérant les équipements précis.

Les dépoussiéreurs visent à aspirer les poussières présentes dans le réseau afin d'assurer une propreté du système et un contrôle optimal des poussières sur le site. L'emplacement des différents dépoussiéreurs est présenté à la figure 1, (Annexe E, ÉEE, Juin 2018).



**QC-30 Préciser quelles sont les mesures que le promoteur mettra en œuvre pour réduire les émissions atmosphériques à toutes les étapes de son projet (phase de construction et phase d'exploitation)?**

RQC-30 Au cours de la phase de construction, La Coop fédérée inclura des clauses environnementales à son devis de construction afin de s'assurer du respect des valeurs guides, notamment en termes de poussière. Les mesures visent notamment et sans s'y limiter :

- › Arrosage efficace et préventif du site avec de l'eau non potable afin d'éviter l'élévation de poussière;
- › Utilisation d'abat poussière certifié par le BNQ;
- › Surveillance sur le site au moment des travaux, etc.
- › Recouvrement des convoyeurs;
- › Aucun entreposage de matière en vrac à l'extérieur.

La Coop fédérée ainsi que l'APQ recueilleront également les plaintes liées à la phase de construction afin de s'assurer que des mesures correctives soient mises en place, le cas échéant.

Au moment de la phase d'opération, La Coop fédérée n'appréhende pas d'enjeu lié aux émissions atmosphériques. La bonne gestion environnementale du site et ainsi que la maintenance des équipements permettront de s'assurer de la conformité des opérations. Cet aspect est abordé au chapitre 12 de l'ÉEE.

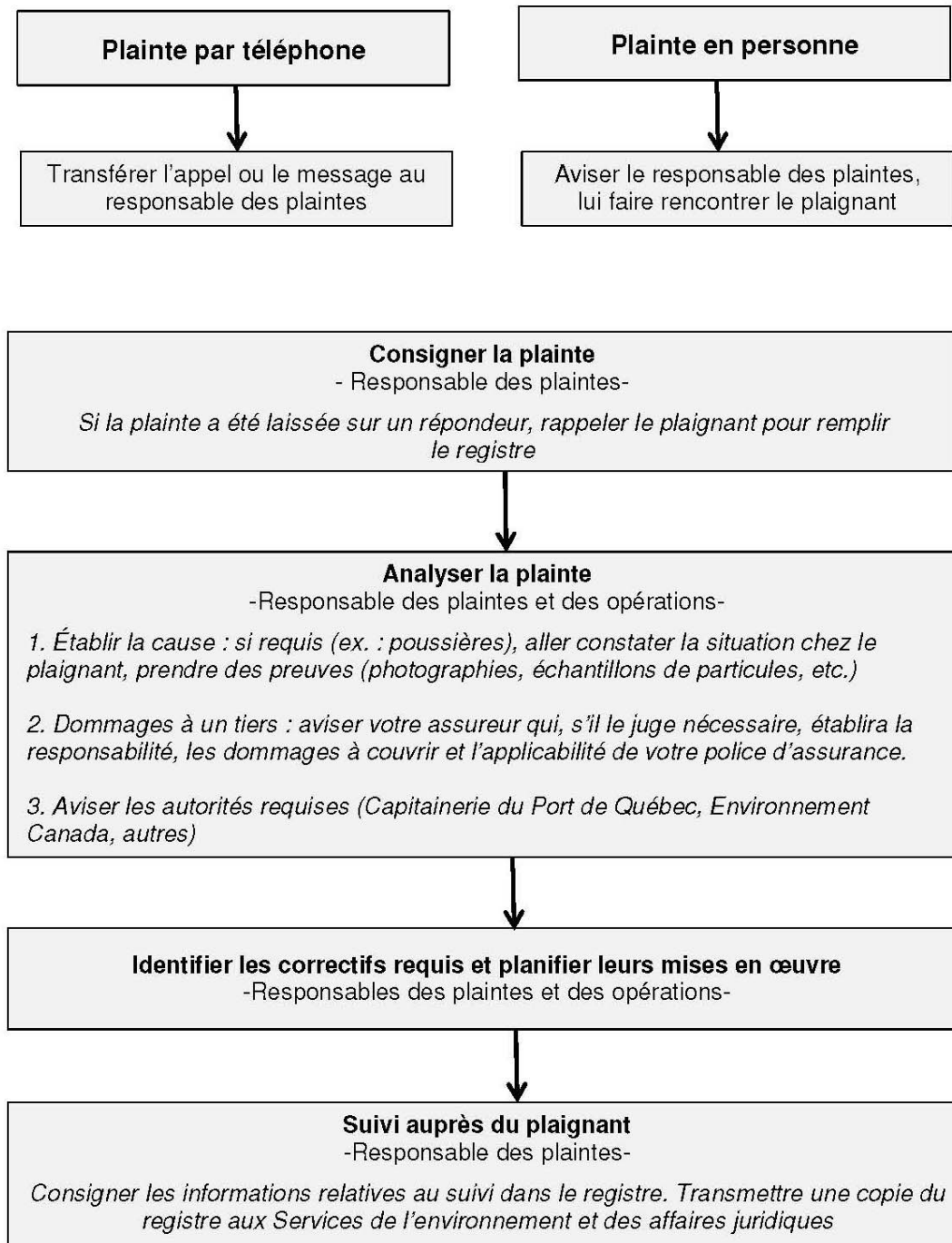
**QC-31 Le promoteur devrait tenir compte dans son étude des émissions de poussière causées par les activités de chargement et de déchargement sur le navire.**

RQC-31 Les émissions liées au chargement et au déchargement de navires ont été prises en compte dans l'étude de dispersion. Au déchargement, il y a un dépoussiéreur à la trémie (point d'émission DEP03 de la figure 1 de l'étude de dispersion). Pour le chargement des navires, le système de chargement est muni d'une chute rétractable permettant de réduire les émissions de poussières et un dépoussiéreur (point d'émission QSL03 de la figure 1 de l'étude de dispersion) est aussi lié au système de captage des poussières lors du chargement. Ainsi, dans tous les cas, La Coop fédérée s'assurera de respecter les valeurs guides prescrites, en ce qui concerne la qualité de l'air.

**QC-32 Le promoteur pourrait-il expliquer comment il traitera les problématiques sur le terrain s'il est contacté pour une plainte?**

RQC-32 Une procédure opérationnelle pour le traitement des plaintes pour les installations au Port de Québec est déjà en place. Rappelons que toutes les plaintes seront dirigées vers l'APQ. La Coop fédérée s'engage à collaborer pleinement avec l'APQ dans le traitement des plaintes et des préoccupations de façon à permettre à l'APQ d'assurer un suivi efficace auprès des citoyens concernés. L'APQ dispose également d'une ligne téléphonique pour signaler tout incident environnemental, épisode de poussière, problématique de bruit ou tout autre impact environnemental découlant des activités portuaires, soit le 418-263-3830.

De plus, un Guide du bon voisinage a été développé par La Coop fédérée afin d'assurer des relations harmonieuses avec le voisinage, ce qui représente aussi un engagement de La Coop fédérée dans sa Politique environnementale. Aussi, une ligne téléphonique et une adresse courriel sont fonctionnelles depuis le but du PEPC et le resteront en tout temps afin d'assurer une gestion des plaintes, s'il y en a (1-833-260-2004 - terminal.grains@lacoop.coop).



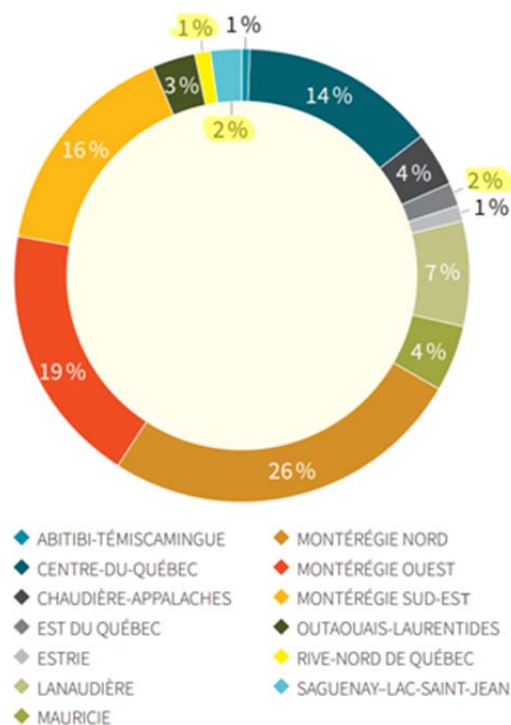
## 1.6 Camionnage et trains

Selon les prévisions de La Coop fédérée, des activités de camionnage sont à prévoir sur une période de 5 mois par année à raison de 921 camions en octobre, 1579 en novembre, 1184 en décembre, et 263 pour les mois de mai et juin.

Selon les propos recueillis, nous retrouvons les questionnements et préoccupations suivants :

**QC-33 Comment s'assurer que les camions arriveront en provenance des ponts et repartiront vers les ponts? Est-ce que des camions pourraient arriver de la Côte de Beaupré et du Saguenay? Si oui, ils prendraient quels chemins? Même chose pour les trains; ils arriveraient d'où et repartiraient vers quelles directions?**

RQC-33 La première raison pour laquelle les camions arriveront de l'ouest et repartiront vers les ponts est que les marchés de provenance des grains sont principalement situés à l'ouest du site, comme le montre la figure ci-dessous, tirée du rapport annuel des producteurs de grains du Québec<sup>1</sup>. On voit que seulement 3 régions de provenance, pour un total de 5 % du volume commercialisé, sont situées de telle sorte que le trajet routier le plus court pourrait traverser la ville de Québec. Pour ce 5 % de volume qui pourrait potentiellement provenir de ces régions ainsi que pour **l'ensemble des transporteurs** qui livreront des marchandises, une directive aux camionneurs pour contourner la ville sera émise afin d'utiliser exclusivement la voie d'accès par le Boulevard Champlain depuis l'ouest.



<sup>1</sup> [http://www.pgq.ca/media/583216/pgq\\_bilan\\_2017\\_complet\\_br.pdf](http://www.pgq.ca/media/583216/pgq_bilan_2017_complet_br.pdf)

**QC-34 Comment La Coop fédérée a tenu compte de l'effet du camionnage sur la circulation du Boulevard Champlain?**

RQC-34 La Coop fédérée, en concertation avec l'APQ s'assurera d'imposer des directives fermes afin que 100 % du transport par camion demeurent dans l'axe du boulevard Champlain situé à l'ouest du terminal maritime. Il importe de rappeler que le boulevard Champlain malgré sa fonction touristique et la présence de la piste cyclable demeure un boulevard urbain et la principale voie d'accès au terminal. Tel que précisé à la section 6.4.5.1 de l'ÉEE, le débit de circulation journalier moyen annuel (DJMA) du boulevard Champlain dans le secteur de l'Anse au Foulon s'élevait à près de 13 900 véhicules en 2016 alors qu'il grimpe à 15 000 en été (MTMDET 2017). Ainsi en fonction des données de transport présenté au tableau 1 de l'ÉEE, l'augmentation du débit lié aux camions est présentée ci-dessous :

- › Mai (12 camions/jour) : augmentation de 0,2 %;
- › Juin (12 camions/jour) : augmentation de 0,2 %;
- › Octobre (42 camions/jour) : augmentation de 0,6 %;
- › Novembre (72 camions/jour) : augmentation de 1 %;
- › Décembre (54 camions/jour) : augmentation de 0,8 %.

L'augmentation de la circulation par les camions desservant le nouveau terminal maritime demeure donc marginale se situant généralement en-dessous de 1 %. De plus, le site sera aménagé afin de permettre aux camions d'entrer directement sur le site, sans attente sur le boulevard Champlain.

Précisons finalement l'approvisionnement par camions se situe à environ 12 % afin de desservir le marché local situé dans un rayon d'environ 500 km du terminal. La grande majorité de l'approvisionnement se fera par transport ferroviaire (34 %) et maritime (54 %) afin de limiter l'achalandage sur le site.

**QC-35 Quel sera l'achalandage quotidien de camions?**

RQC-35 L'achalandage moyen prévu des camions est environ 17 camions par jour ouvrable. En période de pointe, le site pourra accueillir jusqu'à un maximum de 100 camions par jour.

**QC-36 Quel sera l'effet du camionnage sur le niveau sonore pour les quartiers résidentiels adjacents?**

RQC-36 Le bruit associé au camionnage sur le site du terminal maritime, a été considéré dans les simulations sonores. Les valeurs guides sont satisfaites en ce qui a trait au bruit du camionnage sur le site.

Lorsque les camions sont sur les voies publiques, en tenant compte de ce qui suit :

- › Selon les projections, pointe d'achalandage de 72 camions par jour en novembre (réf. : Tableau 1, ÉEE), ce qui équivaut à 144 passages de camions;

- › Débit journalier actuel en novembre de 13 100 véhicules (correspond au débit journalier moyen hivernal DJMH, déterminé à partir d'un débit journalier moyen annuel DJMA de 13 900, et d'un débit journalier moyen estival DJME de 15 000, réf. : p.45, ÉEE);
- › % de camions lourds : 3 % (réf. : site du MTMDET).

L'augmentation anticipée du bruit de la circulation est de 1 dBA sur le bruit équivalent journalier LAeq24h. Cette augmentation est négligeable, toute augmentation de moins de 3 dBA étant à peine perceptible à l'oreille humaine.

**QC-37 Quelles seront les heures d'arrivée et de sorties des trains et des camions lors des opérations?**

RQC-37 La Coop fédérée entend opérer le terminal entre 7 h et 17 h, outre en période de pointe où lors de période de déchargement de trains ou bateau, ou chargement de bateau. À ce moment, une autorisation de l'APQ devra être obtenue.

Dans ce contexte, La Coop fédérée entend recevoir les camions à l'intérieur de cette plage horaire, au moment de la période des récoltes. Bien que la majorité des camions circuleront à l'intérieur de cette plage horaire, il est possible que des camions circulent après 17 h.

En ce qui concerne les trains, La Coop fédérée entend discuter avec le CN afin de s'assurer de recevoir les trains entre 6 h et 22 h. Le déchargement et sa préparation pour le départ doivent se faire en moins de 24 h.

**QC-38 Est-ce que La Coop fédérée pourrait envisager l'utilisation de camions électriques?**

RQC-38 La Coop fédérée recevra le grain de différents producteurs, via des transporteurs indépendants. Comme les infrastructures de recharge sur le réseau québécois ne sont pas adaptées au transport routier, cette option n'est pas envisagée pour le moment.

**QC39 Le promoteur devrait expliquer davantage les activités ferroviaires. Quelles activités se dérouleraient sur le territoire du port versus celles qui seraient réalisées à l'extérieur de celui-ci (triage, accouplement de wagons, etc.)?**

RQC-39 L'ensemble des activités ferroviaires liées à l'exploitation du terminal de grains auront lieu sur le site du port de Québec. Pour les fins du projet, l'APQ aménagera une nouvelle gare de triage qui permettra de recevoir et découpler un train unitaire de 110 wagons, en vue de son déchargement.

Les activités ferroviaires ayant lieu sur le réseau, à l'extérieur du territoire visé par le projet ne sont pas considérées dans le cadre de la présente ÉEE.

## 1.7 Mesures d'atténuation

Suite aux consultations publiques réalisées dans le cadre du Processus environnemental de participation citoyenne (PEPC), des préoccupations ont été soulevées par rapport à l'intégration urbaine, à l'augmentation du niveau sonore, à l'émission de particules et à l'achalandage dû au camionnage.

Selon les propos recueillis, nous retrouvons les questionnements et préoccupations suivants :

### **QC-40 Quelles sont les mesures d'atténuation mises en place par La Coop fédérée pour chacun des aspects cités plus haut?**

RQC-40 Les mesures d'atténuation actuellement mises en place dans le cadre du projet sont présentées dans l'évaluation effets environnementaux, au chapitre 9 de l'ÉEE. Voici les mesures d'atténuation pour les différentes préoccupations listées.

#### Intégration urbaine

Pour réduire l'impact visuel des installations et améliorer le coup d'œil, plusieurs mesures d'atténuation seront intégrées au projet.

La Coop fédérée souhaite intégrer son projet dans la trame existante du site de l'Anse au foulon. Sachant qu'il existe un projet de promenade portuaire élaboré présentement par l'Administration portuaire de Québec, celui-ci sera assurément analysé et considéré à même l'ensemble des options qui s'offrent à nous, pour favoriser une harmonisation de notre projet avec son milieu d'accueil. Le cas échéant, nous pourrions analyser comment contribuer à sa réalisation en fonction des différentes phases de notre projet.

- › Recouvrement complet ou partiel des tours par une tôle émaillée;
- › Aucune nouvelle structure ne dépassera la hauteur de la tour existante entre les deux dômes blancs;
- › Silos en acier galvanisé pour un aspect neuf à long terme ou autres matériaux en fonction de l'avancement de l'ingénierie de détail. La solution finale sera présentée à l'APQ;
- › Éclairage extérieur avec système de détection de mouvement pour éviter la pollution lumineuse dans le voisinage;
- › Éclairage orienté de manière à ne pas gêner la circulation sur le boulevard Champlain, le voisinage et la piste cyclable.

#### Augmentation du niveau sonore

Les mesures d'atténuation visent à réduire au maximum le bruit lié aux opérations et à se conformer aux réglementations en vigueur.

- › Installations et équipements;
- › Installation de silencieux sur certains équipements fixes (exemple : sur les ventilateurs de deux silos et sur les dépoussiéreurs);



- › Recouvrement complet ou partiel des deux tours pour confiner le bruit des équipements à l'intérieur;
- › Installation de la station de déchargement de wagon et de la zone d'attente des camions au sud du site, qui est la plus éloignée des zones résidentielles à proximité;
- › Adaptation des opérations de manière à éviter d'autres sources sonores pendant l'arrivée d'un train durant cette période;
- › Limitation de la présence de camions sur le site simultanément à celle de wagons et de bateaux.

### Émission de particules

Plusieurs mesures d'atténuation seront intégrées directement aux équipements afin de réduire la quantité de poussière émise dans l'air.

- › Installation de systèmes d'aspiration et de filtration de l'air à haute performance (dépoussiéreurs). Les possibles émissions de poussières seront aspirées par 11 dépoussiéreurs. Deux d'entre eux seront utilisés directement pour le procédé de nettoyage de grain tandis que les neuf autres serviront exclusivement à assurer la propreté des lieux. En fait, les dépoussiéreurs aspireront les poussières dans les points de réception de grain, de même que dans les équipements de manutention surtout aux points de chute. Les dépoussiéreurs seront de type à sacs et auront une efficacité d'au moins 99,99 %, afin de répondre aux valeurs guides du Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère (MDDELCC, 2011);
- › Installation de portes rapides aux points de déchargement des camions pour bien contenir la poussière émise;
- › Aires de circulation de la cour entièrement pavée pour limiter l'émission de poussière lors de la circulation des camions.

Des mesures d'atténuation complémentaires seront mises en place afin de limiter au maximum les émissions atmosphériques.

- › Utilisation d'équipements et de véhicules en bon état de fonctionnement et propres;
- › Inspections et entretiens préventifs des équipements et des véhicules;
- › Réduction de la marche au ralenti des camions;
- › En cas de plainte, celles-ci seront centralisées à l'APQ pour en assurer une bonne gestion avec tous les utilisateurs de l'Anse au Foulon.

### Achalandage dû au camionnage

Une faible proportion de l'approvisionnement (12 %) se fera par transport terrestre par le boulevard Champlain, soit une moyenne journalière de 11,5 camions. En tenant compte de la saisonnalité des activités du terminal, les allées et venues des camions seront concentrées sur une période de cinq mois dans l'année, soit les mois de mai, juin, octobre, novembre et décembre.

Dans la mesure du possible, les camions entreront sur le site entre 7 h et 17 h. La capacité d'accueil du site est limitée à 100 camions par jour, avec un maximum de 20 camions par heure.

Présentement, le débit moyen journalier annuel de véhicules est de 10 500, dont 3 % de véhicules lourds, soit 315 camions par jour. La construction du projet occasionnera une augmentation de l'ordre de 3-4 % sur une base annuelle.

L'approvisionnement provenant des régions situées à l'ouest du projet, les camions arriveront des ponts pour prendre le boulevard Champlain et repartiront dans la même direction sans aller plus à l'est que le terminal.

**QC-41 Ces mesures d'atténuation permettront-elles de respecter la réglementation applicable?**

RQC-41 Oui, La Coop fédérée s'engage à respecter la réglementation et les valeurs guides applicables.

**QC-42 Dans les sections 6.2.5 et 6.2.6 de l'ÉEE, il est mentionné la présence de sols contaminés constatée par un sondage et la possibilité que cette contamination s'étende sur l'ensemble du site à cause des effets de marées. Est-ce que des sondages supplémentaires pour valider cette problématique et prévoir les mesures de mitigation prévues à la loi sont prévus ? Est-ce que la marée a un effet sur la contamination des sols?**

RQC-42 L'effet des marées sur la qualité des sols s'explique par le fait que les quais situés à l'Anse au Foulon sont des caissons de bois, ayant possiblement été remblayés avec du matériel de granulométrie variable. Dans ce contexte, l'infrastructure existante aujourd'hui demeure perméable et peut permettre une certaine infiltration de l'eau du fleuve sous les quais.

Maintenant dans le cadre du projet, La Coop fédérée réalise actuellement via une firme indépendante une évaluation environnementale phase I et II, incluant de nouveaux forages afin de préciser la qualité des sols sur le site du projet et établir le point de référence. Ces études permettront d'obtenir un portrait précis de la contamination sur le site. La présence de piézomètre permettra également de valider l'influence de l'infiltration des eaux du fleuve.

Préalablement aux travaux de construction, l'APQ sera responsable de la gestion des sols contaminés sur son territoire, ceux-ci seront gérés et disposés le cas échéant en conformité avec la réglementation fédérale applicable ou les valeurs guides advenant leur disposition hors du site.

**QC-43 Est-ce possible pour la Coop fédérée de réviser les heures d'activités, notamment d'entrée des camions sur le site de 7 h à 21 h du lundi au vendredi?**



RQC-43 Les activités régulières prévoient déjà que les camions circuleront sur le site entre 7 h et 17 h.

## 1.8 Autres questions sur le projet

Selon les propos recueillis, nous retrouvons les questionnements et préoccupations suivants :

### Volet économique

**QC-44 Est-ce que La Coop fédérée possède une certaine assurance quant à l'augmentation du marché au Québec?**

RQC-44 Dans l'est du Canada, le site du projet lui confère plusieurs avantages concurrentiels par rapport aux autres élevateurs sur la voie maritime (eaux profondes, accès par camion, train et bateau à l'année, etc.). D'autres installations seraient ainsi plus vulnérables à une chute des prix que notre terminal.

Le terminal, par sa situation géographique et ses installations, peut s'adapter à l'entreposage et la manutention de plusieurs matières naturelles et vrac nature. Plus important encore, le marché international du grain n'a jamais subi de baisses drastiques comparativement à d'autres secteurs de l'économie mondiale.

Par ailleurs, bien que la superficie agricole sous la gestion des exploitants agricoles au Québec ait diminué de 1,9 % par rapport à 2011 pour s'établir à 8,1 millions d'acres en 2016, les données du recensement démontrent que le pourcentage des terres en cultures consacré aux grandes cultures de grains et céréales est en augmentation, passant de 54,5 % en 2011 à 60,1 % en 2016.<sup>2</sup>

Enfin, notons que ce secteur a accru ses recettes monétaires de plus de 7 % par année entre 2006 et 2016, et la production de grains contribue en grande partie à cette augmentation.<sup>3</sup>

**QC-45 À quel marché est destiné le produit qui sera vendu?**

RQC-45 Le grain qui transitera par le terminal maritime de La Coop fédérée, vise à desservir les marchés européens et asiatiques.

**QC-46 Le projet sera-t-il en compétition avec d'autres industries? Par exemple, quel est le rôle de La Coop fédérée par rapport à G3?**

RQC-46 D'autres terminaux font également de l'exportation de grains le long de la voie maritime du Saint-Laurent, notamment G3. Ce terminal est toutefois réservé à la compagnie Bunge, avec laquelle La Coop fédérée entretient une certaine relation d'affaires selon les périodes de l'année et les conditions de marché.

---

<sup>2</sup> <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/95-640-x/2016001/article/14804-fra.htm#a3>

<sup>3</sup> Source : Source : BioClips+ Avril 2018

[https://www.mapaq.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/Bioclips/BioClipsPlus\\_Avril2018\\_Vol19\\_No1.pdf](https://www.mapaq.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/Bioclips/BioClipsPlus_Avril2018_Vol19_No1.pdf)

## 1.9 Questions générales sur le projet

**QC-47** **Va-t-il avoir un empiètement au fleuve? Quelles seront les mesures qui seront mises en place par La Coop fédérée pour assurer la sécurité éviter toute contamination au fleuve Saint-Laurent?**

RQC-47 Le projet proposé par La Coop fédérée ne nécessite aucune intervention au niveau du fleuve Saint-Laurent (empiètement, dragage, etc.). L'APQ devra toutefois réparer les clés de caisson, sur les quais existants (section 4.1, ÉEE).

Afin de prévenir la pollution, La Coop fédérée réalisera au cours de la phase d'ingénierie de détail une étude de drainage du site afin de s'assurer de la bonne conception du site en termes de captage de l'eau de ruissellement. En fonction des résultats, les équipements (*stormceptor*) requis seront mis en place. L'ingénierie devra respecter la réglementation en vigueur, notamment au niveau fédéral et des valeurs guides.

Finalement, un plan des mesures d'urgence (PMU) sera mis en place et présenté à la sécurité civile ainsi qu'à la ville de Québec et à l'APQ afin de permettre une intervention coordonnée advenant une situation d'urgence sur le site. Le PMU sera déposé à l'APQ, celui-ci sera mis à jour annuellement et intégrera les nouvelles activités ou installations.

**QC-48** **Quel sera l'impact du projet de terminal de grains sur l'émission d'odeurs?**

RQC-48 En considérant que l'ensemble des opérations se feront en circuit fermé à l'intérieur des infrastructures proposées et que le chargement des navires se fera directement dans la calle par un système mobile, La Coop fédérée n'entrevoit pas d'émission d'odeur perceptible à partir des voies publiques.

**QC-49** **Quelle est la superficie du projet? Quel sera le nombre de silos total?**

RQC-49 Le projet aura une superficie totale de 5 ha et comprendra les deux dômes blancs existants, 4 silos de 15 000 t et 4 silos de 1 000 t.

**QC-50** **Le projet peut-il avoir d'autres phases?**

RQC-50 La Coop fédérée n'entrevoit pas d'autres phases pour le présent projet.

**QC-51 Est-ce que les grains sont destinés à l'alimentation animale ou humaine?**

RQC-51 La grande majorité des grains qui seront exportés à partir du terminal maritime vise l'alimentation animale. Toutefois, une plus faible proportion pourra servir à la consommation humaine.

**QC-52 Est-ce que les installations manutentionneront des OGM?**

RQC-52 Oui. En 2017, au Québec, l'utilisation des espèces GM et non GM dans les différentes productions se répartissait comme suit :

67 % du soja étaient GM;  
88 % du maïs-grain étaient GM.<sup>4</sup>

**QC-53 L'ÉEE bonifiée pourrait-elle contenir une carte présentant l'emplacement de l'ensemble des utilisateurs et opérateurs du Foulon afin de mieux situer le projet et ses opérations?**

RQC-53 L'information demandée est disponible en ligne, sur le site de l'APQ : <https://www.portquebec.ca/operations/territoire-portuaire/carte-interactive-du-territoire>.

**QC-54 Le promoteur pourrait-il prévoir un moyen de tenir la population informée de l'évolution du dossier et du développement du projet le cas échéant?**

RQC-54 La Coop fédérée entend demeurer transparente et diffuser l'information liée à l'avancement de son projet via le site web Terminalgrains.coop. Des infolettres seront aussi transmises à la population riveraine du projet.

La Coop fédérée opère à l'Anse au Foulon depuis 1980 (Centre de distribution de Sillery) et entend demeurer un bon citoyen corporatif pour les années à venir.

L'APQ sera également informé de toute communication en regard avec le projet.

**1.10 Autres commentaires reçus**

Suite aux consultations publiques, les commentaires suivants ont été également été soulevés à l'égard du projet :

- › Il s'agit d'un projet intéressant qui favorise l'achat local.
- › Le transport maritime est l'équivalent du transport en commun des marchandises.
- › Le promoteur semble avoir fait ses devoirs dans l'ensemble.
- › Le promoteur semble avoir considéré les enjeux citoyens tôt dans le processus, particulièrement en ce qui concerne les mesures d'atténuation qui seront prises pour réduire l'impact environnemental et sonore du projet.

La Coop fédérée prend bonne note de ces commentaires positifs à l'égard du projet.

---

<sup>4</sup> <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3210004201>

# Annexe A

Principales préoccupations citoyennes découlant du processus PEPC



La présente annexe résume les principaux points en termes de questions et/ou préoccupations recueillis par La Coop fédérée, lors du processus de consultation publique découlant du PEPC.

## Principales préoccupations citoyennes découlant du processus PEPC

### 1.1 Effet visuel et intégration urbaine

- › Incohérence du projet par rapport au développement du secteur (ex. : accès au fleuve, nouvelle phase de la promenade Samuel-De Champlain, qualité de vie, etc.).
- › La majorité des interventions de la communauté à propos du paysage concerne le manque de cohérence et d'intégration du projet dans le secteur actuel. En effet, deux raisons sont reliées à ce commentaire largement partagé :
  - Incohérence avec les efforts mis de l'avant pour améliorer la qualité de vie des citoyens dans ce secteur (ex. : aménagement de la promenade Samuel-De Champlain, accès au fleuve);
  - Incohérence par rapport à la présence de zones résidentielles et le centre-ville.
- › Les échanges ont également permis de soulever l'inquiétude des participants concernant la vue sur les installations futures depuis les résidences. De manière plus précise, ces inquiétudes concernant la vue ont été émises à propos de l'aspect des futurs silos en acier, leurs dimensions, et également à propos de la hauteur des futurs tours.
- › Incohérence du projet par rapport au développement du secteur pour la qualité de vie des citoyens, tel que la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain, l'accès au fleuve, etc.
- › Incohérence de l'emplacement du projet au cœur du centre-ville et près de zones résidentielles.
- › Préoccupation partagée concernant la vue sur les installations futures, depuis la falaise.
- › Quelques questionnements portaient sur l'avenir des infrastructures à proximité du site, notamment celui des piles de sel.
- › Questionnements et plaintes à l'égard du CN ont également été soulevés, notamment en ce qui a trait aux nuisances perçues.
- › La propreté et l'aspect vétuste des installations de la zone actuelle ont été critiqués à plusieurs reprises par les participants (ex. : rouille, épaves, saleté des dômes, etc.).
- › Gêne concernant la vue sur les infrastructures portuaires actuelles.
- › Mécontentement concernant la saleté et l'aspect délabré de la zone actuelle en général.

## 1.2 Niveau sonore

- › Questions sur la présence actuelle des installations et des activités de La Coop fédérée. Pour certains, il semblait y avoir une difficulté à distinguer les installations de La Coop fédérée des autres entreprises présentes dans la zone portuaire; cette confusion entraînant une identification difficile de la provenance des émissions de poussières et du bruit. C'est ainsi que l'appartenance du terrain sur lequel le projet s'installe a été plusieurs fois questionnée.
- › Insatisfaction concerne l'emplacement des points de mesure de bruit aux Jardins Mérici.
- › Plusieurs résidents se sont plaints du bruit actuel du secteur, qui semble monter avec la falaise et les étages. Ils ont été nombreux à demander des détails sur l'étude et que les mesures soient prises à nouveau, cette fois-ci dans les étages aux balcons.
- › Questions à l'expert sur les normes utilisées pour la prise en compte de l'impact sonore.
- › Questions sur l'impact sonore général du projet, en comparaison avec le bruit ambiant actuel, qui semble déjà importuner les personnes résidentes aux alentours. Ils craignent un effet cumulatif du bruit de toutes les activités du secteur.
- › Le bruit du train à son arrivée et les manœuvres dans la gare de triage.
- › Questions et préoccupations concernant l'impact sonore en général, en comparaison avec le bruit ambiant actuel (effet cumulatif).
- › Doute sur l'emplacement de points de mesure du bruit (sol vs falaise et étages des Jardins Mérici).
- › Préoccupations concernant le bruit du déchargement et chargement du grain (principalement le soir ou la nuit) en référence à certaines situations vécues actuellement.
- › Préoccupations concernant le bruit des trains, tant au niveau de leur déplacement ex-situ que de la manutention in situ.
- › Préoccupations concernant le trafic de camions.
- › L'impact engendré par le bruit de la zone portuaire actuelle apparaît comme un des principaux impacts négatifs vécus par les parties prenantes consultées. Cette préoccupation ressort d'autant plus pour les résidents des Jardins Mérici.
- › Bruit des trains qui arrivent sur le site et aux manœuvres associées.
- › Bruit des alarmes de recul des camions.
- › Bruit de l'élévateur au Centre de distribution de Sillery.
- › Plusieurs participants ont cité des dates auxquelles les dérangements étaient particulièrement forts. Les représentants de La Coop ont noté certaines de ces dates pour procéder à des vérifications.
- › Une remise en question générale de l'étude sur l'ambiance sonore est ressortie des rencontres.

### 1.3 Consultation publique

- › De manière générale, ce qui ressort des interventions de participants est une remise en question de l'utilité du processus de consultation, c'est-à-dire la perception que le projet soit décidé à l'avance.
- › Plusieurs personnes ont émis des préoccupations concernant la prise en compte et l'impact réel de leurs commentaires dans la décision finale. En découlent plusieurs questions sur la finalité du processus et concerné l'entité qui effectuera les recommandations et donnera l'autorisation, ou non, du projet.
- › Dans le même ordre d'idées, les participants ont réclamé la présence de l'APQ aux rencontres. De manière plus marginale, certains participants avaient tendance à confondre le rôle de La Coop fédérée et celui de l'APQ.
- › Finalement, quelques demandes de renseignements portaient sur la façon d'intervenir en tant que citoyen (à qui s'adresser, de quelle manière, quel délai, etc.) et sur l'accessibilité aux documents. L'équipe de La Coop fédérée a répondu en donnant toute l'information disponible à ce propos (site internet de l'APQ pour le dépôt des commentaires et la consultation de l'étude, délais pour déposer les commentaires, site internet de La Coop fédérée pour les feuillets et autres informations).

### 1.4 Aspect patrimonial / localisation

- › La question de l'emplacement et de la sécurité de la piste cyclable, par rapport au site du projet, a été abordée à plusieurs reprises par les participants des portes ouvertes.
- › Les participants ont été nombreux à questionner les experts et à manifester leur réticence quant au choix de l'emplacement du projet sur le site, par rapport à d'autres sites portuaires capables d'accueillir de tel projet. Il a été mentionné de plusieurs options pour lesquelles une analyse aurait été appréciée, notamment : Vieux-Port de Québec, Trois-Rivières, Bécancour, Sorel, Lévis, Côte-Nord. Parmi ces personnes, certains ont radicalement réclamé le déplacement du projet ailleurs.
- › Quelques questions d'ordre technique portaient sur l'emplacement du quai 106 et sa configuration, l'emplacement des équipements, le début des opérations, la durée et l'étendue de la construction. Les questionnements par rapport à la période de construction ont été avant tout avancés avec l'objectif de connaître la période potentielle de nuisances liées aux activités de construction qui viendraient s'ajouter aux nuisances déjà vécues.
- › Les citoyens ont également adressé des questions quant à l'utilisation des deux dômes blancs du terminal de granules de bois.
- › Certaines préoccupations ont également été exprimées en regard de la nature historique du site et du boulevard Champlain, ainsi que son statut de route touristique. Le statut de reconnaissance de l'arrondissement historique du Vieux-Québec par l'Unesco a également été discuté.

## 1.5 Qualité de l'air et transport

- › La principale gêne anticipée par les émissions atmosphériques que pourrait engendrer le projet de La Coop fédérée concerne la saleté dans les résidences, sur les balcons et le nettoyage que cela implique.
- › De ce fait, de nombreuses questions ont été posées sur les équipements utilisés pour le dépoussiérage et sur la façon de transborder le grain depuis les différents moyens de transport.
- › Les participants ont posé quelques questions sur l'impact sur la santé des populations (ex. : maladies pulmonaires, asthme, personnes âgées).
- › Les interrogations sur le transport ont principalement découlé des préoccupations concernant les émissions de poussières et le bruit.
- › Les participants ont cherché à comprendre par quel mode de transport le grain arrivera sur le site et en repartira.
- › Concernant les camions, les participants sont nombreux à avoir émis leurs préoccupations sur l'augmentation du trafic sur le boulevard Champlain. De ce fait, plusieurs questions ont été posées sur la route qui sera empruntée par les camions. Quelques questions ont été posées sur le type de camions utilisés et leur capacité en tonnage.
- › Pour les trains, plusieurs participants ont questionné les experts sur la direction du train ainsi que sur le futur usage des voies ferrées. Ils sont nombreux à avoir émis des étonnements sur la longueur des wagons assemblés et le passage élevé de ceux-ci. Enfin, il y eu des questions sur la configuration des voies ferrées. Par exemple : la gare de triage, la voie ferrée supplémentaire, etc.
- › Enfin, concernant les bateaux, quelques questions ont été émises sur le type de bateaux et leur capacité en tonnage, sur le nombre de bateaux par an et l'emplacement des zones de déchargement et chargement

## 1.6 Mesures d'atténuation

- › Lors des différentes consultations publiques, les gens ont questionné les mesures d'atténuation mise en place afin de réduire les effets liés au bruit et à la poussière.
- › Certaines personnes ont également demandé si des suivis au niveau du bruit seraient réalisés en phase d'opération.
- › La question de l'intégration visuelle a également été abordée, notamment en raison de la proximité de la piste cyclable et de la promenade Samuel-De Champlain.
- › Une question a été adressée afin de déterminer si des méthodes d'arrosage seront mises en place afin de réduire les poussières.



## 1.7 Varia

### 1.7.1 Volet économique

- › Doutes sur le réalisme des projections de l'étude, critiquant l'argument du soutien à l'agriculture québécoise et l'aspect « capitaliste » des orientations de La Coop fédérée.
- › Désintérêt de cette partie de l'étude, en comparaison aux autres impacts engendrés.
- › Inquiétudes concernant la perte de valeur des propriétés, un participant habitant sur le boulevard Champlain a notamment fait mention du projet de vente de sa maison, au vu des désagréments vécus dans la zone.
- › Questions sur la provenance des fournisseurs de grains pour le projet et sur les membres de La Coop fédérée de manière plus générale, l'intention des participants semblant être de connaître le caractère local du projet.
- › Incohérence du projet dans un secteur urbain, plutôt qu'en région où les besoins en termes d'emploi sont plus présents.
- › Question sur la création d'emplois.
- › Inquiétude concernant la perte de valeur des propriétés

### 1.7.2 Pollution de l'eau

- › Certaines questions ont été soulevées par rapport au drainage des eaux de surface du site et à la gestion des eaux de ruissellement.



**SNC • LAVALIN**

5955, rue Saint-Laurent, bureau 300  
Lévis (Québec) G6V 3P5  
418-837-3621-418-837-2039  
[www.snclavalin.com](http://www.snclavalin.com)

