cvap COMITÉ DE VIGILANCE DES ACTIVITÉS PORTUAIRES

Mémoire

Projet de terminal international de conteneurs au Port de Québec – secteur Beauport

Commentaires du Comité de vigilance des activités portuaires sur la portée de l'évaluation environnementale

Octobre 2026

Mot de la présidence

Mise en contexte du mémoire

L'Administration portuaire de Québec mène, depuis quelques semaines, un processus d'évaluation et d'atténuation des impacts (PEAI) entourant le projet de terminal international de conteneurs soumis par l'entreprise QSL, dans le cadre duquel les préoccupations des parties prenantes sont examinées.

Ce processus d'évaluation est en cours et doit permettre de documenter davantage ses impacts potentiels sur l'environnement, la santé et la qualité de vie, ainsi que les mesures d'atténuation envisageables.

Les représentants des conseils de quartier siégeant au CVAP ont entrepris une démarche visant à documenter et à transmettre leurs questions et préoccupations concernant les impacts potentiels du projet de terminal de conteneurs de QSL.

La présidence du CVAP salue et reconnaît l'importance des préoccupations citoyennes exprimées dans le présent document et souhaite par conséquent qu'elles puissent contribuer aux démarches d'analyse et d'évaluation du projet QSL.

Dans un contexte où :

- le CVAP constitue une instance consultative réunissant des représentants des conseils de quartier, des organismes environnementaux et de l'Administration portuaire de Québec, ainsi que des élus municipaux, avec la participation de représentants de l'administration municipale, du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) et de Santé Québec, dans un objectif de dialogue constructif et d'amélioration continue ;
- la Ville de Québec s'est dotée d'une Vision Ville-Port 2026-2035 et prévoit également contribuer, après avoir complété un exercice rigoureux auprès de ses différents services, au processus d'évaluation et d'atténuation des impacts mis en place par l'Administration portuaires de Québec ;

Le CVAP accueille le mémoire préparé par les représentants des conseils de quartier et assure sa transmission à l'Administration portuaire de Québec afin d'alimenter le processus d'évaluation et d'atténuation des impacts du projet QSL.

La présidence du Comité de vigilance des activités portuaires

19 octobre 2026

Tables des matières

Résumé 1

1. Préoccupations à l'égard du projet de QSL 2

1.1. État actuel de la qualité de l'air 2

1.2. Camionnage et trajets 2

1.3. Transport ferroviaire et passages à niveau 3

1.4. Bruit et opérations portuaires 3

1.5. Sécurité publique et matières dangereuses 4

1.6. Biodiversité et milieu naturel 4

1.7. Activités aquatiques, récréatives et touristiques 4

1.8. Patrimoine et intégration visuelle 4

1.9. Retombées économiques et impacts résiduels 5

2. Ce que l'évaluation environnementale doit inclure 5

2.1. Qualité de l'air et santé 5

2.2. Bruit 6

2.3. Camionnage et circulation 6

2.4. Transport ferroviaire et déplacements 7

2.5. Sécurité publique et criminalité 7

2.6. Matières dangereuses et sécurité ferroviaire 7

2.7. Biodiversité et milieu naturel 8

2.8. Activités aquatiques, récréatives et touristiques 8

2.9. Patrimoine et intégration visuelle 8

2.10. Retombées économiques et impacts résiduels 8

2.11. Mesures d'atténuation et suivi 8

3. Demande relative au processus d'évaluation 9

4. Sommaire des éléments devant être couverts par l'étude d'impact 10

Résumé

Le présent mémoire expose les préoccupations du Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP) à l'égard du projet de terminal international de conteneurs de QSL dans le secteur Beauport. Il vise à préciser les enjeux qui doivent être documentés dans l'évaluation environnementale afin que les répercussions du projet sur les quartiers concernés et sur l'ensemble du corridor logistique puissent être évaluées de façon rigoureuse.

La qualité de l'air et la santé de la population constituent une préoccupation centrale. Le CVAP demande que l'évaluation environnementale établisse un portrait de référence représentatif des quartiers touchés, notamment en intégrant les constats du projet *Mon environnement, ma santé*, du Groupe de travail sur les contaminants atmosphériques et des avis pertinents de Santé Canada produits dans le cadre du projet Laurentia. L'évaluation devra considérer les concentrations initiales de contaminants, les effets cumulatifs des émissions et leurs conséquences sanitaires potentielles, particulièrement pour les populations vulnérables. Le projet soulève également des préoccupations concernant le camionnage et le transport ferroviaire, notamment leurs effets sur la circulation, la sécurité routière, le bruit, les vibrations et les infrastructures publiques. Le CVAP demande que les simulations tiennent compte du futur boulevard urbain Dufferin-Montmorency, des répercussions des passages à niveau sur les déplacements et le transport collectif ainsi que des mécanismes permettant d'encadrer les trajets des camions et de vérifier le partage réel entre les modes de transport. Les enjeux de sécurité publique et de protection de l'environnement doivent également faire l'objet d'une évaluation approfondie. Ceux-ci comprennent les risques de criminalité associés à un terminal international de conteneurs, le transport et l'entreposage de matières dangereuses, la sécurité ferroviaire, les effets du trafic maritime sur les berges et la biodiversité ainsi que les conséquences possibles des activités portuaires sur les usages aquatiques, récréatifs et touristiques. L'intégration visuelle et patrimoniale du projet, notamment dans le contexte de la reconnaissance du Vieux-Québec au patrimoine mondial de l'UNESCO, doit aussi être examinée. Le CVAP demande par ailleurs que les retombées économiques annoncées soient accompagnées d'une analyse coûts-bénéfices intégrant les coûts environnementaux et sociaux du projet. Les impacts négatifs qui subsisteraient après l'application des mesures d'atténuation devront être identifiés et, lorsque possible, chiffrés, notamment afin d'examiner la question des compensations financières pour les collectivités touchées. L'évaluation ne doit pas se limiter au site portuaire. Elle doit couvrir les quartiers traversés et l'ensemble du corridor logistique, comparer la situation actuelle à la situation projetée et prévoir un suivi à court, moyen et long terme. L'efficacité des mesures d'atténuation proposées devra être quantifiée et validée par un tiers possédant les compétences requises.

Enfin, dans un souci de transparence, de crédibilité du processus d'évaluation et d'acceptabilité sociale, le CVAP demande à l'Administration portuaire de Québec d'entreprendre des démarches auprès des autorités compétentes afin de solliciter la tenue d'audiences publiques sous l'égide du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

1. Préoccupations à l'égard du projet de QSL

1.1. État actuel de la qualité de l'air

L'évaluation du projet doit partir de la situation observée dans les quartiers concernés et non d'un portrait régional trop général pour rendre compte de leur réalité. Le CVAP demande notamment que les constats du projet *Mon environnement, ma santé* (MEMS)[1] concernant Maizerets, le Vieux-Limoilou, Lairet et Saint-Roch soient intégrés à l'analyse.

Le projet MEMS associe l'exposition aux particules fines au développement de l'asthme chez une vingtaine d'enfants par année, soit 24 % des nouveaux cas, ainsi qu'à environ 33 décès prématurés par maladie cardiaque ischémique par année dans les quartiers étudiés. Il recommande également d'éviter tout projet augmentant le débit routier dans Limoilou–Vanier–Basse-Ville. Ces constats doivent faire partie de l'état de référence utilisé pour évaluer le projet.

La moyenne annuelle d'exposition aux PM2,5 doit être considérée, et non seulement les épisodes ponctuels de dépassement. Le CVAP retient une moyenne annuelle de 7,1 µg/m³ dans les quartiers concernés, comparée à la valeur de référence de l'Organisation mondiale de la santé qui se situe à 5 µg/m³. L'état initial doit donc être clairement établi avant d'évaluer la contribution additionnelle du projet.

L'avis de projet ne fait pas référence au projet MEMS ni au précédent du projet Laurentia dans son portrait de l'air et de la santé. Le CVAP considère que ces éléments doivent être intégrés à l'évaluation environnementale afin que l'analyse repose sur les données sanitaires et environnementales pertinentes pour les quartiers concernés. L'évaluation environnementale doit tenir compte de l'exposition déjà documentée dans les quartiers centraux.

1.2. Camionnage et trajets

Présenter l'ajout d'environ 62 camions par jour uniquement en proportion du trafic total ne permet pas, selon le CVAP, d'en apprécier les effets dans les secteurs traversés. L'évaluation environnementale doit plutôt examiner concrètement le bruit, les émissions, la circulation, les effets de la pente sur les véhicules lourds, leurs ralentissements et la congestion.

Le partage annoncé de 80 % par train et 20 % par camion constitue une hypothèse déterminante pour l'évaluation des impacts du projet. Lors de l'assemblée publique d'information tenue le 14 octobre 2026, QSL a toutefois indiqué que ce partage ne constitue pas une proportion pouvant être garantie, puisque l'entreprise ne peut contraindre ses clients ou les transporteurs à privilégier un mode de transport plutôt qu'un autre et que cette répartition pourrait évoluer en fonction des conditions du marché. Cette

[1] Direction de santé publique – Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale, *Mon environnement, ma santé*, 2023, URL https://www.ciusss-capitalenationale.gouv.qc.ca/sites/d8/files/docs/SantePublique/Recommandations-2023.pdf

incertitude doit être prise en compte dans l'évaluation environnementale. Le CVAP demande également qu'un suivi à court, moyen et long terme permette de vérifier si le partage réel entre le camionnage et le transport ferroviaire correspond aux projections utilisées dans l'évaluation.

Le camionnage associé au projet doit être évalué en fonction de la configuration actuelle et future du réseau routier. Puisque les camions pourraient emprunter tant le boulevard Henri-Bourassa que l'autoroute Dufferin-Montmorency, les simulations de circulation doivent notamment tenir compte du scénario de remplacement de l'autoroute par un boulevard urbain comportant des feux de circulation et des passages piétonniers. Une analyse fondée uniquement sur l'infrastructure autoroutière actuelle ne permettrait pas d'évaluer adéquatement les effets du projet dans ce contexte. L'évaluation doit également préciser l'origine et la destination des camions ainsi que les secteurs qui seraient desservis sur le réseau municipal.

L'augmentation du camionnage associée au projet soulève également des préoccupations quant à l'usure prématurée et à la détérioration des infrastructures routières empruntées par les véhicules lourds. La circulation additionnelle de ces véhicules pourrait accélérer la dégradation des chaussées et entraîner des besoins accrus d'entretien et de réfection du réseau routier municipal et provincial. Les coûts supplémentaires qui pourraient en découler soulèvent la question de leur prise en charge, notamment lorsqu'ils risquent d'être assumés par les administrations publiques et, ultimement, par les contribuables.

1.3. Transport ferroviaire et passages à niveau

L'augmentation du transport ferroviaire liée au projet doit être évaluée dans l'ensemble des quartiers traversés, notamment à Vanier. L'analyse doit tenir compte de la longueur des trains, des passages à niveau, des temps d'attente et des files de véhicules, ainsi que du bruit, de la marche au ralenti et des émissions atmosphériques. Les effets sur le corridor du Littoral et les interruptions de la piste cyclable doivent également être documentés. Les vibrations provoquées par le passage des trains et leurs effets potentiels sur les bâtiments avoisinants soulèvent également des préoccupations, tout comme les répercussions des nuisances sonores sur la santé et le bien-être des populations riveraines, particulièrement les enfants fréquentant les écoles et les garderies situées à proximité des voies ferrées.

1.4. Bruit et opérations portuaires

L'évaluation des émissions et du bruit doit englober l'ensemble des activités associées au projet : navires, machinerie de manutention, trains et camions. Pour le bruit, l'analyse doit notamment couvrir le freinage et la marche au ralenti des trains et des camions ainsi que la manutention des conteneurs. Ces effets doivent être évalués au-delà du site portuaire, dans les quartiers touchés.

1.5. Sécurité publique et matières dangereuses

La mise en service d'un terminal international de conteneurs soulève des enjeux de sécurité publique qui doivent être documentés. L'évaluation environnementale doit notamment examiner l'emplacement des installations d'examen des conteneurs prévues à l'extérieur du territoire portuaire, les ressources de surveillance, les enjeux liés au crime organisé, le transport de matières dangereuses dans les quartiers centraux ainsi que le lieu d'entreposage des conteneurs dangereux au port.

1.6. Biodiversité et milieu naturel

Les effets possibles des navires Post-Panamax, de l'augmentation du trafic maritime et des vagues sur l'érosion des berges et les habitats naturels soulèvent des préoccupations. L'intensification des activités portuaires, notamment le bruit et la pollution lumineuse associés aux opérations, pourrait également perturber la biodiversité du secteur, particulièrement les populations d'oiseaux fréquentant les milieux naturels à proximité du terminal.

1.7. Activités aquatiques, récréatives et touristiques

La proximité du projet avec le fleuve Saint-Laurent et la baie de Beauport soulève des préoccupations quant à la cohabitation des activités portuaires avec les usages aquatiques, récréatifs et touristiques du secteur. L'augmentation du trafic maritime et l'intensification des opérations portuaires pourraient notamment perturber la pratique des activités nautiques, compromettre la sécurité des usagers et affecter l'accessibilité ainsi que la qualité des espaces récréatifs.

Le bruit, la pollution lumineuse et les modifications du paysage pourraient également nuire à l'expérience des visiteurs et à l'attractivité récréotouristique du secteur, particulièrement à la Baie de Beauport, qui constitue un lieu de loisirs important pour la population de Québec.

1.8. Patrimoine et intégration visuelle

L'intégration du projet au contexte patrimonial de Québec, notamment en raison de la reconnaissance du Vieux-Québec au patrimoine mondial de l'UNESCO, soulève également des préoccupations. Les nouvelles installations portuaires pourraient modifier le paysage visible depuis différents points de vue, particulièrement depuis le fleuve Saint-Laurent et les voies d'arrivée maritime.

Les dimensions des nouvelles grues prévues au quai 53, comparativement à celles des installations existantes, ainsi que la hauteur des empilements de conteneurs pourraient accentuer la présence visuelle des infrastructures industrielles dans le paysage. Ces transformations soulèvent des questions quant à leur intégration harmonieuse dans un environnement urbain et patrimonial distinctif.

1.9. Retombées économiques et impacts résiduels

Les retombées économiques annoncées par QSL soulèvent des questions quant à la répartition des bénéfices du projet et aux coûts qui pourraient être assumés par les collectivités touchées. Au-delà des investissements et des emplois projetés, les effets sur la qualité de vie, la santé, les infrastructures publiques et les activités économiques locales doivent être considérés dans l'appréciation globale du projet.

Les impacts négatifs qui subsisteraient après la mise en œuvre des mesures d'atténuation suscitent également des préoccupations quant aux préjudices durables que pourrait subir la population. La question des compensations financières pour les collectivités touchées se pose ainsi, particulièrement lorsque les retombées économiques du projet ne bénéficient pas directement à la population qui en supporterait les nuisances.

2. Ce que l'évaluation environnementale doit inclure

Pour répondre aux préoccupations exposées dans le présent mémoire, l'évaluation environnementale doit inclure les éléments suivants :

2.1. Qualité de l'air et santé

- Établir un portrait de référence complet de la qualité de l'air et de la santé de la population dans les quartiers concernés, en intégrant les constats du projet MEMS, du rapport du Groupe de travail sur les contaminants atmosphériques[2] et des avis pertinents de Santé Canada produits dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet Laurentia[3].
- Caractériser les concentrations initiales des principaux contaminants atmosphériques, notamment les particules fines (PM2,5), les particules respirables et le nickel (PM10) ainsi que le dioxyde d'azote (NO_2), en tenant compte des variations géographiques de l'exposition, des sources de pollution existantes et des populations vulnérables.
- Évaluer les émissions atmosphériques associées à l'ensemble des activités du projet, notamment les navires, la machinerie portuaire, les trains et les camions, en portant une attention particulière aux émissions issues de la combustion diesel, y compris celles liées à la marche au ralenti et à l'immobilisation des véhicules aux passages à niveau.
- Évaluer les effets cumulatifs du projet sur la qualité de l'air en considérant les concentrations initiales des contaminants, les autres sources d'émissions présentes dans les quartiers concernés et les effets additionnels du projet, y

[2] Groupe de travail sur les contaminants atmosphériques, *Rapport sur le portrait de la qualité de l'air du secteur Limoilou-Basse-Ville, proposition de mesures d'atténuation et recommandations*, 2023, URL https://bibliotheque.cecile-rouleau.gouv.qc.ca/documents/archives/pgq/E5A1_A29_C65_2023.pdf

[3] Santé Canada, *Réponse à votre demande d'avis concernant les nouvelles informations déposées par l'Administration portuaire de Québec dans le contexte de l'évaluation environnementale du projet Laurentia*, 2020, URL https://iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p80107/138936F.pdf

compris lorsque les concentrations existantes dépassent déjà certaines valeurs de référence.
- Traduire les résultats des modélisations atmosphériques en impacts sanitaires potentiels pour la population exposée, notamment en ce qui concerne l'asthme chez les enfants, les maladies cardiovasculaires et les risques de cancer associés aux émissions des moteurs diesel. L'analyse devra tenir compte des populations vulnérables et des risques sanitaires résiduels après l'application des mesures d'atténuation.

2.2. Bruit

- Caractériser les niveaux sonores actuels et projetés associés au transport ferroviaire et au camionnage, conformément aux normes pertinentes de la série ISO 1996, et évaluer leurs effets potentiels sur la santé en tenant compte des lignes directrices relatives à la gestion du bruit environnemental du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.
- Évaluer les effets potentiels des nuisances sonores sur la santé et le bien-être des populations vivant à proximité des voies ferrées, en portant une attention particulière aux enfants fréquentant les écoles et les garderies situées dans les secteurs concernés.
- Évaluer les vibrations générées par l'augmentation du transport ferroviaire et leurs effets potentiels sur les résidences et les autres bâtiments situés à proximité des voies ferrées.
- Inclure le camionnage, le transport ferroviaire et la manutention des conteneurs, et ne pas limiter l'étude au site de QSL.
- Couvrir Maizerets, Vieux-Limoilou, Lairet, Vanier, Vieux-Moulin, Vieux-Québec–Cap-Blanc–colline Parlementaire, Saint-Roch, Saint-Sauveur et Chutes-Montmorency.

2.3. Camionnage et circulation

- Évaluer les impacts du projet selon différents scénarios de partage modal entre le transport ferroviaire et le camionnage, plutôt que de limiter les modélisations à l'hypothèse de 80 % par train et 20 % par camion. L'analyse devrait notamment comprendre le scénario annoncé de 80/20, un scénario intermédiaire de 60/40 ainsi qu'un scénario où le camionnage devient majoritaire, par exemple 40/60, et évaluer pour chacun les effets sur la circulation, la sécurité routière, le bruit, la qualité de l'air, les émissions atmosphériques et les infrastructures routières.
- Inclure un scénario où l'autoroute Dufferin-Montmorency est remplacée par un boulevard urbain avec feux de circulation et passages piétonniers.
- Évaluer les effets du camionnage additionnel sur la sécurité routière et la cohabitation avec les piétons, les cyclistes et les autres usagers du réseau, notamment dans le contexte du futur boulevard urbain et des aménagements visant à améliorer l'accès au fleuve.
- Préciser les origines-destinations, les secteurs desservis et les routes susceptibles d'être empruntées.

- Évaluer les effets du camionnage additionnel sur l'usure et la détérioration des infrastructures routières empruntées, ainsi que les besoins et les coûts supplémentaires d'entretien et de réfection qui pourraient en découler.
- Définir des zones de camionnage permettant d'interdire le transit non conforme aux trajets retenus ; faire approuver ce découpage par la Ville de Québec et en faire valider l'applicabilité par les responsables du contrôle routier.
- Préciser les mécanismes par lesquels l'Administration portuaire de Québec et QSL pourront s'assurer que les camionneurs et les transporteurs desservant le terminal, y compris les sous-traitants, possèdent les qualifications requises et respectent les lois, les règlements et les normes applicables, notamment en matière de sécurité routière et d'émissions polluantes.
- Prévoir des mécanismes de traçabilité des camions, y compris ceux des transporteurs sous-traitants, ainsi qu'un suivi à court, moyen et long terme des volumes réels de camionnage et de transport ferroviaire, afin de vérifier leur conformité aux projections initiales et de détecter tout écart significatif.

2.4. Transport ferroviaire et déplacements

- Faire une étude d'impact sur les effets du transport ferroviaire dans les quartiers traversés, notamment le bruit, les émissions et les temps d'attente aux passages à niveau.
- Modéliser les répercussions des passages de trains sur la circulation automobile et les services de transport collectif, notamment les fermetures des passages à niveau, les files de véhicules, les retards et les perturbations des parcours d'autobus, particulièrement dans le secteur de Vanier.
- Documenter les effets sur le corridor du Littoral et la piste cyclable.

2.5. Sécurité publique et criminalité

- Évaluer les risques de criminalité associés à l'exploitation d'un terminal international de conteneurs, notamment ceux liés au crime organisé, à la contrebande et aux activités illicites.
- Préciser les mesures de prévention, de surveillance et de contrôle prévues pour assurer la sécurité des installations portuaires, y compris les installations d'examen des conteneurs situées à l'extérieur du territoire portuaire, ainsi que les mécanismes de coordination envisagés avec les autorités policières compétentes.

2.6. Matières dangereuses et sécurité ferroviaire

- Évaluer les risques associés au transport de matières dangereuses dans les quartiers traversés par les camions et les trains, notamment à proximité des secteurs résidentiels, des écoles et des garderies.
- Préciser la nature des matières dangereuses susceptibles d'être manutentionnées, les conditions et les lieux prévus pour leur entreposage au terminal ainsi que les mesures de prévention et d'intervention en cas d'incident.
- Évaluer les risques associés à l'augmentation du transport ferroviaire et préciser les mécanismes permettant d'assurer la sécurité des opérations et des

infrastructures ferroviaires, notamment en tenant compte des risques liés aux changements climatiques et des responsabilités des différents intervenants.

2.7. Biodiversité et milieu naturel

- Évaluer les effets possibles des navires Post-Panamax, de l'augmentation du trafic maritime et des vagues sur l'érosion des berges et les habitats naturels.
- Évaluer les effets du bruit et de la pollution lumineuse associés aux opérations portuaires sur la biodiversité, notamment sur les populations d'oiseaux fréquentant le secteur.

2.8. Activités aquatiques, récréatives et touristiques

- Évaluer les effets potentiels du projet sur les activités aquatiques, récréatives et touristiques, notamment à la baie de Beauport, en considérant la sécurité des usagers, l'accessibilité, la cohabitation des usages et les nuisances associées aux activités portuaires.

2.9. Patrimoine et intégration visuelle

- Évaluer l'intégration visuelle et patrimoniale du projet dans le contexte de Québec et de la reconnaissance du Vieux-Québec au patrimoine mondial de l'UNESCO, notamment depuis le fleuve Saint-Laurent, en considérant les nouvelles grues, les installations portuaires et les empilements de conteneurs.

2.10. Retombées économiques et impacts résiduels

- Compléter les retombées économiques annoncées par une analyse coûts-bénéfices intégrant les coûts environnementaux et sociaux du projet et précisant la répartition des bénéfices et des coûts entre les différents acteurs et les collectivités touchées.
- Identifier et, lorsque possible, chiffrer les impacts négatifs qui subsisteraient après la mise en œuvre des mesures d'atténuation et examiner la question des compensations financières pour les collectivités concernées.

2.11. Mesures d'atténuation et suivi

- Toute mesure d'atténuation proposée doit être accompagnée d'un effet chiffré, notamment sur le CO_2, les PM2,5 et le niveau de bruit. Les effets annoncés doivent être validés par un tiers possédant les compétences requises.
- Assurer un suivi et une surveillance à court, moyen et long terme des enjeux couverts par l'évaluation environnementale.

3. Demande relative au processus d’évaluation

Dans un souci de transparence, de crédibilité du processus d’évaluation et d’acceptabilité sociale, le CVAP demande à l’Administration portuaire de Québec d’entreprendre des démarches auprès des autorités compétentes afin de solliciter la tenue d’audiences publiques sous l’égide du Bureau d'audiences publiques sur l’environnement (BAPE) concernant le projet de terminal international de conteneurs de QSL.

Le CVAP demande également que les lignes directrices encadrant la réalisation de l’évaluation environnementale soient rendues publiques, afin de permettre aux citoyens et aux organismes concernés de vérifier dans quelle mesure leurs préoccupations ont été prises en compte dans la définition de la portée de l’étude.

4. Sommaire des éléments devant être couverts par l'étude d'impact

1	**Portrait local de l'air et de la santé –** Intégrer le projet MEMS et les données propres aux quartiers touchés à l'état de référence de l'étude.
2	**Impacts sanitaires –** Évaluer les émissions de PM2,5 liées au projet et traduire les résultats de modélisation en impacts sanitaires.
3	**Bruit, vibrations et bien-être –** Caractériser le bruit actuel et projeté et évaluer ses effets sur la santé et le bien-être de la population, particulièrement les enfants fréquentant les écoles et les garderies à proximité des voies ferrées, ainsi que les effets des vibrations sur les bâtiments avoisinants.
4	**Camionnage et boulevard urbain –** Inclure un scénario avec le boulevard urbain projeté, documenter les origines-destinations et les secteurs desservis, et évaluer les effets sur la sécurité des usagers et les infrastructures routières.
5	**Contrôle des trajets –** Définir des trajets et zones de camionnage applicables et contrôlables, les faire valider par la Ville de Québec et les responsables du contrôle routier ainsi qu'assurer la traçabilité des camions.
6	**Scénarios et suivi du partage modal –** Modéliser les impacts selon différents partages entre le transport ferroviaire et le camionnage, notamment les scénarios 80/20, 60/40 et 40/60, puis suivre à court, moyen et long terme la part réelle de chacun des modes afin de vérifier son évolution par rapport aux projections.
7	**Transport ferroviaire –** Évaluer les effets des trains dans les quartiers traversés, aux passages à niveau et sur le corridor du Littoral.
8	**Sécurité et matières dangereuses –** Documenter les enjeux de sécurité publique et l'examen des conteneurs ; évaluer le transport de matières dangereuses dans les quartiers centraux et préciser le lieu d'entreposage des conteneurs dangereux au port.
9	**Berges et navires –** Évaluer les effets possibles des navires Post-Panamax, du nombre de navires et des vagues sur l'érosion des berges et les habitats.
10	**Mesures d'atténuation –** Chiffrer l'efficacité des mesures d'atténuation proposées, notamment sur le CO_2, les PM2,5 et le niveau de bruit, et faire valider les effets annoncés par un tiers compétent.