

## Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes

Projet : Réalisation d'une voie ferrée contournant le centre-ville de Lac-Mégantic

Numéro de dossier : 3211-08-013

### Liste par ministère ou organisme

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire	Date	Nbrepages
1.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	Métropolitain et sud	Monia Prévost	2019-12-09	12
2.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction de santé publique, secteur santé environnementale	Isabelle Samson	2020-01-20	1
3.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'eau potable et des eaux souterraines - Division des eaux souterraines	Philippe Ferron et Caroline Robert	2019-12-02	4
4.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise climatique	Benoît Lacroix, Annie Roy et Alexandra Roio	2019-12-11	12
5.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction adjointe des politiques de la qualité de l'atmosphère	Julien Hotton et Jean Francoeur	2020-02-07	4
6.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'évaluation environnementale des projets miniers et nordiques	Karine Dubé et Dominique Lavoie	2019-12-13	20

**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de la ville de Lac-Mégantic	
Initiateur de projet	Ville de Lac-Mégantic	
Numéro de dossier	3211-08-013	
Dépôt de l'étude d'impact	2018-06-22	
Présentation du projet : Le projet prévoit la construction d'une voie ferroviaire d'environ 12,44 km qui permettrait aux convois de contourner le centre de la ville de Lac-Mégantic par le nord-est. La voie de contournement se rattache à la voie existante à l'ouest dans le village de Nantes et à l'est dans celui de Frontenac. Le projet inclut la construction d'une nouvelle voie d'évitement d'une longueur de 2,88 km dans la portion est de la voie. Il comprend également cinq passages à niveaux publics et deux ponts routiers : un public au croisement de la route 204 et un privé au niveau du 3e Rang qui permettra à six propriétaires privés de conserver un accès à des fonds de terrain. Un nouveau pont sera construit au-dessus de la rivière Chaudière environ 200 m au sud de celui de la route 161 et parallèlement à ce dernier. Finalement, des aménagements permettront de relier la nouvelle voie aux voies du parc industriel.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la Faune, des Forêts et des Parcs	
Direction ou secteur	Métropolitain et sud	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	05 - Estrie	

**RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT**

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentées, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact	
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est non-recevable et je serai reconsulté sur sa recevabilité
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<p>Dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) a sollicité l'avis du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de la Ville de Lac-Mégantic. Les domaines de compétences faune et forêt du MFFP sont interpellés. À la suite de la parution de l'étude d'impact, le MDDELCC a organisé une rencontre de travail avec les ministères concernés, dont le MFFP. Cette rencontre s'est tenue le 11 juillet 2018 par visioconférence. Le MFFP a procédé à l'analyse de l'étude d'impact sur l'environnement. À la lumière de l'information qui y est contenue, le Ministère ne considère pas l'étude recevable, car plusieurs questions demeurent et des renseignements, notamment au sujet des inventaires fauniques, sont à fournir. Ci-après, sont inscrits des questions et des commentaires qui portent, entre autres, sur la description du milieu biologique en matière de faune et de ses habitats et sur l'évaluation des superficies du milieu forestier qui seront touchées.</p> <p>Ce projet consiste en la construction d'une voie ferrée de contournement de la Ville de Lac-Mégantic d'une longueur de plus de 12 kilomètres (km). Plus de trois variantes de tracé ont été étudiées. La variante retenue actuellement se déploie d'ouest en est, de la municipalité de Nantes vers le nord du centre-ville et du parc industriel de la ville de Lac-Mégantic, traverse la rivière Chaudière et bifurque ensuite vers le sud en longeant la route 161 et la traverse à l'est de son intersection avec la route 204, avant de serpenter en milieu forestier et d'entrer dans la municipalité de Frontenac pour rejoindre la voie ferrée existante.</p>	



**ANALYSE ET COMMENTAIRES****Éléments fauniques**

Le MFFP a dûment analysé les éléments fauniques et, au meilleur de sa connaissance, constate que les éléments requis par la directive ont été traités. Toutefois, la description de la faune et de ses habitats ainsi que l'analyse des impacts et des mesures d'atténuation comportent certaines lacunes.

**Information faunique**

Le MFFP a la responsabilité de la faune (chassée, pêchée et à protéger). Les oiseaux migrateurs sont de responsabilité fédérale. Concernant l'information fournie à propos des habitats des espèces fauniques (ex. : tableau 4.16 Potentiel de présence des espèces d'herpétofaune à statut précaire dans la zone de l'emprise), il ne semble pas que l'information faunique disponible au MFFP ait été consultée par l'initiateur du projet, car il n'y a pas de référence en ce sens. Dans l'étude d'impact en général, l'information faunique issue du MFFP est peu citée. Pour obtenir l'information faunique complète qui inclut les données de pêche, il faut s'adresser à M. Alain Lussier de la Direction de la gestion de la faune de l'Estrie, de Montréal, de la Montérégie et de Laval à [alain.lussier@mffp.gouv.qc.ca](mailto:alain.lussier@mffp.gouv.qc.ca).

**Installation de ponceaux**

Concernant l'installation des ponceaux, un minimum d'information est à fournir par l'initiateur du projet sur la période et la technique de pose de ceux-ci, et ce, afin de permettre au MFFP de se prononcer sur ces éléments en amont du processus. Par la suite, l'information détaillée sera fournie lors de la demande de certificat d'autorisation.

**2.2.2.5 Faune ichthyenne et son habitat**

Plusieurs traversées de cours d'eau seront nécessaires dans le projet incluant la rivière Chaudière sur laquelle un pont sera construit. Tout l'argumentaire de cette section est basé sur des rapports qui font suite au déraillement du train de 2013. Une comparaison de l'abondance des espèces de poissons doit être réalisée à partir des données existantes avant le déraillement afin d'avoir un meilleur portrait de la faune ichthyenne du secteur. Pour obtenir de l'information faunique auprès du MFFP, l'initiateur doit se référer à la remarque de la section « Information faunique » ci-dessus.

**4 Analyse des impacts du projet****Impacts du projet sur les habitats fauniques**

Il est demandé de démontrer que la séquence « éviter, minimiser, compenser » les pertes d'habitats fauniques est respectée dans le projet. L'objectif, pour l'ensemble des habitats fauniques, est aucune perte nette d'habitat faunique. Ceci concerne notamment l'habitat du poisson (Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques, 2015<sup>1</sup>).

**Tableau 4.4 Impacts probables du projet sur la qualité des eaux et mesures d'atténuation applicables**

Au sujet de la qualité de l'habitat du poisson, les effets possibles sur la qualité de l'eau à la suite d'une contamination des eaux de surface et souterraines lors d'accidents ferroviaires, du nettoyage de la machinerie, de l'épandage d'herbicides dans l'emprise, etc. peuvent-ils être ressentis dans le lac Mégantic ?

**4.4.2.5 Avifaune et ses habitats****Dérangement des couples nicheurs**

Il a été démontré dans l'étude d'impact que de nombreux couples nicheurs perdront leur habitat à cause du projet. Les chauves-souris seront aussi perturbées par le déboisement. La protection de la nidification des oiseaux et de la période de reproduction des chauves-souris doit être assurée par la mesure d'atténuation suivante : ne pas effectuer de déboisement durant la période de reproduction des oiseaux et des chauves-souris qui s'étend du 15 avril au 15 août en Estrie. L'initiateur du projet devrait s'engager en ce sens.

**4.4.2.6 Faune terrestre et ses habitats****Salamandres à quatre orteils**

D'après l'information fournie dans la section 2.2.2.2.1 Herpétofaune, la salamandre à quatre orteils n'a pas été recherchée dans son habitat, soit les marécages avec butons de tourbe. Cet habitat est bien décrit au tableau 2.3 Espèces d'herpétofaune à statut précaire potentiellement présentes dans la zone d'étude. Par ailleurs, le tableau 4.16 Potentiel de présence des espèces d'herpétofaune à statut précaire dans la zone de l'emprise ne peut indiquer qu'aucun individu de salamandre à quatre orteils n'a été observé dans les inventaires de 2006, car il n'y a pas eu de recherche effectuée dans son habitat. L'affirmation doit être retirée du tableau 4.16 pour être conforme à l'absence de recherche dans le bon habitat.

**Relocalisation des salamandres de ruisseaux**

La pose de ponceaux aura lieu directement dans l'habitat des salamandres de ruisseaux et elle en perturbera l'habitat. Comme mesure d'atténuation pour réduire la mortalité, il est demandé par le MFFP qu'une fouille active soit réalisée aux traversées de cours d'eau, lors de la pose des ponceaux, sur une distance à déterminer, dans le but de relocaliser les individus de salamandre et les autres animaux trouvés en dehors de la zone des travaux. Cette démarche de relocalisation des individus trouvés doit être décrite par l'initiateur du projet.

<sup>1</sup> MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS (2015). *Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques* (4e édition), Direction générale de la valorisation du patrimoine naturel, 41 p.



## Tableau 4.15 Impacts probables du projet sur la faune terrestre et ses habitats et mesures d'atténuation applicables

## Collisions avec la petite faune

Dans le tableau 4.15, il est fait mention des collisions possibles avec la grande faune comme un impact à considérer. Les collisions avec la petite faune (ex. : raton laveur, marmotte, rat musqué, etc.) sont à considérer également dans cette section.

## Connectivité écologique

La Résolution 40-3 sur la connectivité écologique<sup>2</sup> a été signée en août 2016 par les Gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et les premiers ministres de l'Est du Canada. Elle reconnaît la connectivité écologique comme une valeur de société. Albert et al. (2017) ont modélisé la connectivité écologique dans les basses-terres du Saint-Laurent de la région de Montréal dans le but de la préserver. Les questions à poser sont, par exemple : Est-ce que des corridors fauniques de déplacement ou de migration de la faune terrestre ou aquatique sont connus dans le secteur du projet ? Est-ce que la voie ferrée affectera la connectivité écologique pour les espèces fauniques qui auront à franchir la voie ? Est-ce que des projets de passages fauniques aériens pour la grande faune et l'ensemble de la faune terrestre sont à envisager, au même titre que les ponceaux avec tablettes de bois permettront les déplacements de la petite faune d'un côté à l'autre des cours d'eau ?

## Fragmentation et effet de barrière

La connectivité écologique est affectée par la fragmentation des habitats. Bien que l'initiateur du projet aborde la question de la fragmentation des boisés qui sera causée par le déboisement afin de construire la voie ferrée, il est important de préciser que cela engendrera peut-être une perte de forêt d'intérieur (selon les études, la définition varie et peut être 25 hectares (ha) d'un seul tenant, habitat de certaines espèces d'oiseaux forestiers). Cet élément est à vérifier par l'initiateur du projet.

La fragmentation intervient souvent dans des corridors forestiers. Elle entraîne des modifications à la configuration des îlots boisés restants (superficies, isolement et forme). Une fois découpés en îlots séparés les uns des autres, ces boisés sont susceptibles de ne pas répondre convenablement aux besoins de la faune (alimentation, reproduction et autres) et de ne plus remplir adéquatement leurs fonctions écologiques. Ces pertes d'habitats pour la faune causent des pertes de biodiversité.

D'autre part, la voie ferrée comme telle constitue une barrière physique et comportementale au déplacement de certaines espèces fauniques (ex. amphibiens, reptiles, bourdons, abeilles, etc.). Ainsi, les échanges génétiques entre certaines populations, tant animales que végétales, deviennent limités, mettant en jeu le maintien des espèces dans le territoire ainsi modifié.

Il est demandé que la connectivité écologique fasse l'objet d'une caractérisation dans le cadre de ce projet pour savoir si elle sera affectée et ainsi prévoir des mesures d'atténuation, comme des projets de passages fauniques aux endroits les plus fréquentés par la faune, en lien avec la fragmentation de leur habitat. Pour documenter davantage la fragmentation du couvert forestier et l'effet de barrière sur les animaux dû à la construction de la voie ferrée, se référer notamment à Barrientos et Borda-de-Água, 2017.

## Puits de lumière dans les ponceaux

Concernant les ponceaux qui ont une longueur prévue de 56 et 60 mètres (m) (tableau 3.15 Ponceaux majeurs proposés pour la voie de contournement [dimensions préliminaires]), étant donné qu'il s'agit de très longs ponceaux et que certains animaux craindront de s'y engager étant donné leur longueur (noirceur), pourrait-il être envisagé que des puits de lumière soient aménagés pour permettre à la lumière d'y entrer (ex. : ponceaux de l'autoroute 175 au nord de Québec) ?

## Ponceaux avec tablettes de bois

À propos de ce qui est précédemment énoncé concernant la connectivité écologique, le promoteur relève que la construction de la voie ferrée constitue une barrière aux déplacements de certaines espèces animales. Dans les mesures d'atténuation (B26, tableau 4.15 Impacts probables du projet sur la faune terrestre et ses habitats et mesures d'atténuation applicables), il est indiqué que la construction de ponceaux à deux niveaux (avec tablettes de bois) sera préconisée à l'étape de la conception. Il est demandé par le MFFP que la construction des ponceaux à deux niveaux ne soit pas seulement une recommandation, mais bien une exigence de conception afin d'assurer la connectivité des habitats et la libre circulation des espèces fauniques.

## Annexe B Description des méthodes utilisées pour les inventaires fauniques

Dans cette annexe, il est indiqué que des données physico-chimiques ont été mesurées in situ. Il est demandé d'obtenir les résultats de cet inventaire. Ces résultats peuvent, dans certains cas, expliquer pourquoi certaines espèces de poissons sont présentes ou absentes du milieu.

## Éléments forestiers

## Végétation terrestre

## Largeur d'emprise

La largeur nominale de l'emprise sera de 30 m (tableau 3.12 Critères de conception et 3.4.3 Emprise). Le tableau 3.15 Ponceaux majeurs proposés pour la voie de contournement (dimensions préliminaires) indique une largeur de ponceau de 60 m, ce qui signifierait une largeur d'emprise au moins équivalente. Les raisons qui font



varier la largeur de l'emprise peuvent-elles être détaillées davantage que dans la section 3.4.3 Emprise ? Est-ce que les chemins visant l'accès aux terres agricoles et forestières feraient partie de l'emprise, l'élargissant ainsi ?

Tableau 2.1 Classe de végétation, superficies et proportions dans la zone d'étude, selon la photo-interprétation et la carte écoforestière

Dans ce tableau, la végétation forestière de la zone d'étude, soit les types de couverts (feuillus, mélangés, résineux) et les groupements d'essences (ex. : érable à sucre et bouleau jaune), a été décrite en l'accompagnant de statistiques de superficies, grâce à la carte écoforestière (2011). Les terrains forestiers productifs occupent 68 % de la zone d'étude, ce qui fait qu'ils sont importants dans cette étude d'impact. Concernant cette information, parmi les peuplements retrouvés dans la zone d'étude, certains ont-ils une valeur écologique reconnue (ex. composés d'essences en raréfaction<sup>3</sup>, comportant des milieux humides et des corridors forestiers pour la faune, etc.) ? De plus, il est indiqué dans cette section que moins de 2 % du territoire forestier productif a plus de 90 ans. Est-ce que ces vieilles forêts recèlent une valeur écologique plus grande étant donné leur rareté ?

Pourcentage de boisement

À partir de la carte écoforestière, il est demandé de fournir le calcul du pourcentage de boisement des municipalités touchées par le projet (Lac-Mégantic, Nantes et Frontenac) et de la municipalité régionale de comté du Granit. Le pourcentage de boisement est un élément important à considérer dans le maintien de la biodiversité d'un territoire. Un couvert forestier de moins de 50 % peut entraîner une fragmentation des habitats<sup>4</sup>. Le MFFP rappelle également qu'un couvert forestier de moins de 30 % entraîne une perte significative de la biodiversité.

Inventaire forestier au terrain

Un inventaire des peuplements forestiers sera-t-il effectué sur le terrain avant le déboisement ? Cet inventaire au terrain pourrait permettre d'identifier les arbres considérés comme des espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées et de mieux connaître la valeur écologique des peuplements qui en contiennent.

Érablières

Les érablières potentielles et exploitées dans la zone d'étude, dont il est question à la section 4.6.3 Activités agricoles et forestières, devraient apparaître sur une carte comme celle des principaux impacts du projet retenu (section 4.1). Les érablières sont souvent identifiées en étude d'impact, car elles représentent des peuplements de haute valeur.

4.4.2.1 Végétation terrestre

Perte de végétation

Éviter et minimiser

Dans le cadre de l'évaluation des impacts sur l'environnement, il est nécessaire de démontrer dans l'étude d'impact que l'initiateur du projet a cherché à respecter la séquence « éviter et minimiser les pertes forestières ».

Compléter l'évaluation des pertes forestières

L'information fournie dans cette section, dont au tableau 4.5 Type de végétation terrestre dans l'emprise, indique que la superficie des pertes de végétation associées aux aires de chantier et autres installations temporaires n'est pas comptabilisée dans le tableau sur les pertes de végétation, car elles ne sont pas encore connues. L'évaluation des superficies forestières perdues est donc très conservatrice et ne représente pas la réalité. L'évaluation des superficies de pertes de végétation terrestre doit tenir compte des aires de travail, des aires d'empilement des déblais et des chemins qui pourraient être aménagés. Sans avoir un chiffre exact des pertes de végétation terrestre, mais à l'aide d'exemples de projets qui ont déjà eu lieu ou selon l'information disponible à ce jour, il est demandé d'évaluer quelles seraient ces pertes.

Détailler les pertes forestières

Selon les Lignes directrices relatives à la réalisation des avis du MFFP dans le cadre des processus d'évaluation environnementale du Québec (document interne, MFFP, 2017), concernant la forêt privée, il est demandé à l'initiateur du projet de détailler les peuplements perdus en termes de qualité et de quantité (superficie en hectares) en fonction de la carte écoforestière (2011), selon la Norme de stratification écoforestière (MFFP, 2015)<sup>5</sup>. Il est aussi demandé de classer les peuplements perdus en fonction des types de couverts (feuillu, mélangé, résineux et sans couvert), des groupements d'essences et des grands stades de développement (jeune [ $\leq 20$  ans], intermédiaire [ $\geq 21$  ans et  $\leq 100$  ans], vieux [ $\geq 101$  ans]).

Tableau 4.5 Type de végétation terrestre dans l'emprise

Le titre du tableau 4.5 doit permettre de comprendre qu'il s'agit de superficies qui seront perdues. Il est donc à compléter. D'autre part, l'information présentée dans ce tableau doit aussi être complétée par la description détaillée des pertes forestières prévues (emprise et autres aires) en :

- distinguant les pertes qui seraient temporaires de celles qui seraient permanentes ;

<sup>3</sup> Des essences qui étaient davantage présentes dans le passé en Estrie, soit l'épinette rouge, le bouleau jaune, le pin blanc et la pruche du Canada, en fonction du PAFI-T (Plan d'aménagement forestier intégré – tactique, MFFP 2018-2023)

<sup>4</sup> MAMOT. 2005. Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement, La protection du territoire et des activités agricoles, Addenda au document complémentaire révisé, Précisions relatives à l'encadrement des élevages à forte charge d'odeur, en particulier porcins, et à la protection du milieu naturel, 61 p.

<sup>5</sup> Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, 2015. Norme de stratification écoforestière (4<sup>e</sup> inventaire écoforestier du Québec méridional), 101 p.



- classant l'information au sujet des superficies de peuplements feuillus, mélangés et résineux ainsi que les groupements d'essences en fonction des grands stades de développement énoncés précédemment.

Parmi ces pertes, le classement devrait permettre d'apprécier la présence de vieilles forêts dont il est question dans la section 2.2.2.1 Végétation terrestre.

#### Écosystèmes forestiers exceptionnels

Concernant l'absence d'écosystèmes forestiers exceptionnels (EFE) dans la zone d'étude, le répertoire des EFE en terres publiques a été consulté en ligne pour y rechercher les EFE dans la zone d'étude. En terre privée, il faut plutôt s'adresser à M. Normand Villeneuve de la direction de la protection des forêts du MFFP

([Normand.Villeneuve@mffp.gouv.qc.ca](mailto:Normand.Villeneuve@mffp.gouv.qc.ca)) pour obtenir les renseignements (rayon d'existence) au sujet des EFE.

#### 4.6.3 Activités agricoles et forestières

Dans cette section concernant les impacts du projet sur les activités agricoles et forestières, à la sous-section Réduction du potentiel de production forestière et du potentiel de production acéricole, il est indiqué que le déboisement permanent affectera 64,2 ha de la superficie forestière productive (Carte écoforestière, ministère des Ressources naturelles et de la Faune, 2011). Après validation, la superficie forestière productive qui serait perdue de façon permanente correspond plutôt à 69,4 ha. La différence entre ces deux valeurs correspond à 5,15 ha, qui représentent soit des friches arbustives ou arborescentes (3,77 ha) ou des coupes forestières récentes (1,38 ha). Il s'agit de strates encore trop jeunes pour qu'un couvert forestier leur soit associé. Cependant, ces strates sont appelées à redevenir des forêts à moyen terme. Elles se qualifient donc comme superficies forestières productives. Il est demandé à l'initiateur du projet d'ajuster les pertes de superficies forestières productives en ce sens.

#### Bois coupés

Le MFFP est satisfait de constater que l'initiateur s'engage à récupérer et utiliser les bois marchands (de dimension commerciale). Cependant, si le déchiquetage des résidus de bois (branches, rameaux, etc.) est pratiqué, l'initiateur du projet devra veiller à les disséminer dans la forêt, afin de ne pas créer d'accumulation. Dans les sites où il y a présence d'espèces fauniques et floristiques en situation précaire, aucun épandage ne devra cependant être réalisé.

#### Agrile du frêne

L'agrile du frêne, un insecte exotique envahissant qui s'attaque aux frênes (larve se développant sous l'écorce) et cause leur mort, sévit au Québec. S'il y avait abattage de frênes dans le cadre du projet, l'initiateur devrait se référer au règlement relatif à l'abattage des frênes dans les municipalités touchées. À ce sujet, le MFFP collabore avec le Conseil québécois des espèces exotiques envahissantes (CQEEE) concernant la gestion de l'agrile du frêne. De plus, le mouvement de produits du frêne et du bois de chauffage de toutes les essences à l'extérieur des régions réglementées sans l'autorisation préalable de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) est interdit. Il est important de valider la réglementation municipale applicable à la gestion de l'agrile du frêne. Il est fortement recommandé de procéder à l'abattage des frênes infestés durant la période de dormance de l'insecte pour limiter sa propagation, soit entre le 1er octobre et le 15 mars.

Par ailleurs, le MFFP favorise la valorisation des bois de frêne. Elle est une réponse face à la mortalité massive issue de l'agrile du frêne et elle permet également de neutraliser l'insecte et ainsi d'en éviter la propagation. Les bois de frêne associés à la réalisation du projet pourraient être valorisés par des procédés conformes aux standards de l'ACIA tels que dans les industries de bois de sciage, comme pâtes et papiers ou par le broyage permettant l'utilisation en paillis ou en cogénération. Pour plus de détails, le Ministère réfère l'initiateur à consulter la Stratégie métropolitaine de lutte contre l'agrile du frêne<sup>6</sup> et les sites Internet de l'ACIA et du CQEEE.

#### Reboisement des pertes forestières temporaire

##### Mesures d'atténuation

#### Tableau 4.6 Impacts probables du projet sur la végétation terrestre et mesures d'atténuation applicables

Il est indiqué dans ce tableau qu'une remise en état des aires de travail et autres aires où seront enregistrées des pertes temporaires sera faite par l'ensemencement d'espèces indigènes. Le MFFP est satisfait de constater que les aires temporaires seront régénérées. Cependant, bien que l'ensemencement de graines d'arbres représente une solution moins coûteuse que la plantation d'arbres, cette méthode est peu utilisée au Québec. Le MFFP ne recommande pas cette technique de reboisement qui donne des résultats variables. Le MFFP privilégie plutôt la plantation d'arbres afin d'assurer la reconstitution du couvert forestier. Par ailleurs, si l'ensemencement était quand même retenu, les sites devraient bénéficier d'une préparation de terrain afin de maximiser les résultats de l'opération. Ceci dit, malgré la technique de reboisement retenue, quel suivi sera effectué afin que les pertes temporaires se régénèrent adéquatement selon la composition présente avant les travaux ?

En vue du reboisement, le MFFP fournit, en pièce jointe, un tableau de recommandations (choix des essences plantées, densité et emplacement, suivi et correctifs à apporter, etc.) qui accompagnent les projets. Notamment, le MFFP recommande que le reboisement soit effectué avec au moins trois essences indigènes longévives et que l'initiateur du projet prenne les dispositions nécessaires pour assurer le succès de la plantation sur une période de dix ans. Concernant les pertes permanentes, est-ce que l'initiateur a l'intention de déployer des efforts supplémentaires à ceux concernant les pertes temporaires, afin de limiter les pertes de superficies forestières et de favoriser les gains dans les municipalités touchées par le projet ?

<sup>6</sup> [http://www.mffp.gouv.qc.ca/documents/20170209\\_agrile\\_bilan2010.pdf](http://www.mffp.gouv.qc.ca/documents/20170209_agrile_bilan2010.pdf)



**Compensation des producteurs forestiers**

Une entente sera établie avec les propriétaires forestiers dans le but de les dédommager monétairement pour les pertes d'investissements sylvicoles et de productivité de leur forêt. Le MFFP souhaite recevoir une copie de l'entente qui sera conclue avec les producteurs forestiers. D'autre part, il est demandé de connaître les superficies forestières perdues associées à des producteurs forestiers enregistrés à l'Agence de la forêt privée de l'Estrie. Bien que des actions soient proposées en 3.4.2 Description générale du tracé, la voie ferrée rendra difficile l'accès des producteurs forestiers à leurs terres et en compliquera l'aménagement. Ainsi, le tracé, le long de la fin des lots, qui est proposé dans le secteur de Frontenac (variante 2B en 3.3.3.2, parmi les variantes supplémentaires) pourrait s'avérer une option intéressante pour limiter les impacts du projet sur les producteurs forestiers.

**Favoriser le matériau bois**

Le MFFP favorise l'utilisation du bois dans la construction de voies ferrées et d'autres structures ou bâtiments. Le matériau bois est écologique, durable, solide et polyvalent. Lors de sa croissance, l'arbre produit du bois qui capte le carbone, un des gaz à effet de serre, et l'emprisonne à long terme, lorsqu'il est coupé et utilisé dans les constructions. Ceci constitue un bon moyen de lutter contre les changements climatiques.

**RECOMMANDATIONS**

Le MFFP attendra les réponses à ses questions et commentaires au regard des éléments fauniques et forestiers. Il jugera alors de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement. Le Ministère est disponible pour répondre à toute question concernant son avis et il contribuera à la bonne marche de la procédure d'évaluation environnementale.

p.j. Tableau de recommandations en reboisement

**Personnes-ressources**

Sylvain Roy

Responsable des aspects faune

Téléphone : 819 820-3883, poste 279

Hugues Rompré, ing.f., et Kateri Lescop-Sinclair

Responsables des aspects forestiers

Téléphone : 514 873-2140, poste 248 et 278

Pour toute autre question, vous pouvez communiquer avec M. Jean-François Bergeron, responsable du dossier à la Direction de la planification et de la coordination, au 418 266-8171, poste 3122.

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Monia Prévost	Directrice Planification et coordination		2018-08-01

**Clause(s) particulière(s) :**

Cliquez ici pour entrer du texte.



2

## Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

L'étude d'impact est recevable, conditionnellement à l'obtention des éléments demandés ci-dessous

- Thématiques abordées : Éléments fauniques

Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) a dûment analysé les éléments fauniques et, au meilleur de sa connaissance, constate que les réponses aux questions posées sont satisfaisantes, mais qu'il reste quelques éléments de réponse à préciser.

#### Installation de ponceaux et période des travaux

Il est demandé de décrire l'installation des ponceaux et d'indiquer la période des travaux, dans le respect de la période de restriction pour les salmonidés, comme indiqué à la mesure d'atténuation B21 associée au tableau 4.11 Impacts probables du projet sur l'ichtyofaune et son habitat et mesures d'atténuation applicables de l'étude d'impact, soit entre le 15 juin et le 15 septembre.

#### QC-18 Portrait de la faune ichtyenne du secteur

Même s'il n'y a pas eu de nouvelle approche de la part de l'initiateur du projet afin d'obtenir de l'information faunique auprès du MFFP, il est considéré que l'information sur les espèces de poisson est maintenant plus complète, en réponse à cette question, et qu'elle permettra de bien prendre en compte cette composante à l'étape de l'acceptabilité environnementale.

#### QC-82 Trottoirs pour la faune dans les ponceaux

Il n'y aurait pas de ponceaux avec des tablettes de bois étant donné que presque tous les ponceaux seront de grands tubes en aluminium, ce qui représente un désavantage pour la faune. L'initiateur du projet peut-il expliquer ce qui fait qu'il ne peut choisir des ponceaux en béton qui permettraient la création de trottoirs pour la faune ?

D'autre part, dans le ponceau rectangulaire en béton au chaînage 24+363, une tablette en bois doit être prévue. Les clôtures de déviation ne sont pas présentes pour tous les passages fauniques associés aux ponceaux avec tablette dans le tracé de l'autoroute 410 à Sherbrooke, alors qu'ils sont utilisés par la faune.

#### QC-83 Circulation faunique en lien avec le puits de lumière dans les ponceaux

Il a été indiqué que l'utilisation de longs ponceaux par la faune était diminuée lors de la présence de puits de lumière. L'initiateur du projet peut-il expliquer cette baisse d'utilisation par la faune? L'information sur Internet en lien avec l'étude de Jaeger et al. 2017 ne permet pas de connaître les raisons de cette affirmation.

#### QC-85 Protocole de recherche et relocalisation de salamandres de ruisseau

Il est satisfaisant de constater qu'une recherche active des salamandres de ruisseau sera faite avant l'installation des ponceaux. Il est important de rappeler que le protocole à suivre lors de la recherche et de la relocalisation suivant devra être adapté et soumis au MFFP pour approbation préalable à la réalisation des travaux : [ftp://ftp.mrn.gouv.qc.ca/Public/Reg06/Monteregie/Protocoles\\_standardises](ftp://ftp.mrn.gouv.qc.ca/Public/Reg06/Monteregie/Protocoles_standardises).

#### QC-87

Il y a reconnaissance de la fragmentation des boisés et des habitats par la construction de la voie ferrée, dans la réponse à cette question. En conséquence, une mesure de compensation pour cet impact en lien avec la faune peut-elle être envisagée?

#### Éléments forestiers

Le MFFP a dûment analysé les éléments forestiers et, au meilleur de sa connaissance, constate que les réponses aux questions posées sont satisfaisantes, mais il reste quelques éléments de réponse à préciser.

#### QC-67

Le tableau 4.5 Type de végétation terrestre dans l'emprise a été révisé de façon satisfaisante. De plus, lorsqu'elles seront connues, il sera important de distinguer les pertes temporaires des pertes permanentes en mettant à jour ce tableau et en indiquant les unités de mesure et un titre plus explicite, soit les pertes de superficies forestières.

#### QC-69

Le MFFP comprend que l'initiateur du projet explore plusieurs options afin de favoriser les gains de superficies forestières dans le cadre de son engagement à compenser les pertes de superficies forestières productives. S'il choisit le reboisement un pour un des pertes permanentes, comme privilégié par le MFFP, il sera important qu'un suivi accompagné d'un rapport soit produit à dix ans. Le MFFP a fourni, dans son avis initial sur la recevabilité de l'étude d'impact, les recommandations à considérer dans l'établissement d'un plan de reboisement. Cette façon de faire est garante du succès de la plantation. Parmi les options impliquant du reboisement, il est important de cibler des superficies qui ne sont pas considérées comme des superficies forestières productives. Par exemple, le choix de friches comme sites de plantation doit nécessairement impliquer des friches herbacées ou des friches arbustives qui ne sont pas considérées comme des superficies forestières productives en fonction de la carte écoforestière. En terminant, le MFFP souhaite suivre les mesures qui seront prises pour compenser les superficies forestières perdues.

#### RECOMMANDATIONS

Le MFFP jugera l'étude d'impact sur l'environnement recevable à la réception des réponses à ses questions et commentaires au regard des éléments fauniques et forestiers. Le Ministère est disponible pour répondre à toute question concernant son avis et il contribuera à la bonne marche de la procédure d'évaluation environnementale.

- Référence à l'étude d'impact : Cliquez ici pour entrer du texte.
- Texte du commentaire : Cliquez ici pour entrer du texte.



Souhaitez-vous être consulté à nouveau lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet?		Oui, je souhaite être consulté lors de l'analyse environnementale du projet	
<b>Signature(s)</b>			
<b>Nom</b>	<b>Titre</b>	<b>Signature</b>	<b>Date</b>
Monia Prévost	Directrice		2019-03-11
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			
Cliquez ici pour entrer du texte.			

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

<b>3</b>	<b>Avis d'acceptabilité environnementale du projet</b>
<p>Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?</p>	<p>Le projet est acceptable, conditionnellement à l'obtention des éléments ci-dessous</p>
<p>Dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) a sollicité l'avis du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) sur la l'acceptabilité environnementale du projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de la Ville de Lac-Mégantic. Les domaines de compétences faune et forêt du MFFP sont interpellés.</p> <p>Le MFFP a procédé à l'analyse du projet dans son ensemble dont les réponses à la dernière série de questions en deuxième recevabilité, « Réponses aux questions et commentaires du MELCC – 2e série (...) Réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de la ville de Lac-Mégantic sur le territoire des municipalités de Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac. Stantec, 16 juillet 2019 » et à « Ville de Lac-Mégantic. Réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de la Ville de Lac-Mégantic sur le territoire des municipalités de Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac. Étude d'impact sur l'environnement. Réponses à la deuxième série de questions et commentaires du MELCC. Complément no1 à la deuxième série de questions et commentaires (...) AECOM, Le 12 juillet 2019 ».</p> <p>À la lumière de l'analyse du projet, le MFFP le considère acceptable, conditionnellement au respect des exigences en matière faunique et des réponses à ses commentaires au point de vue forestier.</p> <p>Ce projet consiste en la construction d'une voie ferrée de contournement de la Ville de Lac-Mégantic d'une longueur de plus de 12 kilomètres. La variante retenue actuellement se déploie d'ouest en est, de la Municipalité de Nantes vers le nord du centre-ville et du parc industriel de la Ville de Lac-Mégantic, traverse la rivière Chaudière et bifurque ensuite vers le sud en longeant la route 161 avant de serpenter en milieu forestier et entrer dans la Municipalité de Frontenac pour rejoindre la voie ferrée existante.</p>	
<h2>2. ANALYSE ET COMMENTAIRES</h2> <h3>Éléments fauniques</h3> <p>Le MFFP a dûment analysé les éléments fauniques et, au meilleur de sa connaissance, juge que le projet est acceptable considérant les engagements pris par l'initiateur du projet à respecter les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Effectuer les travaux en eau (ex. pose de ponceaux) dans le respect de la période de protection des poissons (salmonidés), soit de les réaliser entre le 15 juin et le 15 septembre.</li> <li>• Rechercher et relocaliser les salamandres de ruisseau dans le secteur des emplacements où des ponceaux seront installés et selon le protocole approprié à ce sujet au lien suivant : <a href="ftp://transfert.mffp.gouv.qc.ca/Public/Reg16/Protocoles_standardises/">ftp://transfert.mffp.gouv.qc.ca/Public/Reg16/Protocoles_standardises/</a>.</li> <li>• Faire approuver le plan d'inventaire et de relocalisation des salamandres, inspiré du protocole standardisé, par le MFFP, précédemment aux travaux.</li> <li>• Demander un permis SEG à la Direction de la gestion de la faune de l'Estrie, de Montréal, de la Montérégie et de Laval pour manipuler des animaux, dont les salamandres.</li> <li>• Installer une tablette pour les déplacements de la faune dans le ponceau en béton armé.</li> <li>• N'effectuer du déboisement qu'en dehors de la période de protection de la nidification des oiseaux qui est du 15 avril au 31 août. S'il advenait que du déboisement soit absolument nécessaire durant cette période, s'entendre avec le MFFP sur les mesures d'atténuation à appliquer pour protéger les oiseaux au nid.</li> </ul> <h3>Éléments forestiers</h3> <p>Le MFFP a dûment analysé les éléments forestiers et, au meilleur de sa connaissance, constate que le projet est acceptable, notamment grâce à l'engagement ci-dessous, mais émet deux commentaires, dont une demande de précision.</p>	



Parmi les réponses au document daté du 16 juillet 2019 :

#### 4.4.2 Milieu biologique

QC-2-10, au sujet de la réponse à la QC-67

L'initiateur s'est engagé à mettre à jour le tableau 4.5 Type de végétation terrestre dans l'emprise, afin de distinguer les superficies de pertes temporaires de celles des pertes permanentes à l'étape de la première demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE, ce qui est satisfaisant.

QC-2-11, au sujet de la réponse à la question QC-69

Le MFFP est satisfait de la réponse de l'initiateur du projet à cette question et propose des documents qui pourront orienter les travaux de reboisement du promoteur. Voir les documents joints ci-après.

Avis63.pdf

MFFP\_Rebois\_Recomm\_20190717.pdf

Cependant, en lien avec les deux documents de réponses aux questions analysés (QC-2-11, au sujet de la réponse à la question QC-69 (document du 16 juillet 2019) et QC-2-21, au sujet de la réponse à la question QC-69 (document du 12 juillet 2019), il est important de préciser que la compensation financière des pertes de superficies forestières versées aux propriétaires forestiers ainsi qu'à l'agence de mise en valeur de la forêt privée de l'Estrie, est versée par l'initiateur du projet de son propre chef. Celle-ci sert à compenser la perte de valeur foncière et le remboursement de sommes attribuées sous la forme de subventions gouvernementales. Par ailleurs, au sujet de la volonté de l'initiateur du projet de compenser pour la perte de couvert forestier et de puits de carbone, il serait intéressant de connaître, à cette étape de la procédure, ses choix d'engagements en ce sens. Si ce n'est pas possible à cette étape, l'initiateur du projet pourrait s'engager à préciser ses choix d'engagements pour compenser la perte de couvert forestier et de puits de carbone à l'étape de la première demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.

### 3. RECOMMANDATIONS

Le MFFP juge le projet acceptable tel que présenté, conditionnellement au respect des engagements de l'initiateur du projet du point de vue faunique et des réponses à ses commentaires au regard des éléments forestiers. Le MFFP est disponible pour répondre à toute question concernant cet avis et souhaite ainsi contribuer à la bonne marche de la procédure d'évaluation environnementale.

#### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Monia Prévost	Directrice Direction de la planification et de la coordination		2019-08-12

Clause(s) particulière(s) : la forme de subventions gouvernementales. Par ailleurs, au sujet de la volonté de l'initiateur

Cliquez ici pour entrer du texte.

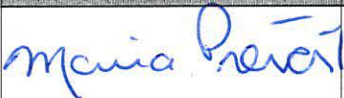
### 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable tel que présenté

Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) a analysé les deux réponses à ses dernières questions au regard du volet forestier, dans le cadre de l'acceptabilité environnementale du projet de voie ferroviaire contournant le centre-ville de la Ville de Lac-Mégantic. Les réponses aux questions sont satisfaisantes et le MFFP réitère son intérêt à être consulté sur le plan de compensation pour les pertes forestières.

#### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Monia Prévost	Directrice		2019-12-09

Clause(s) particulière(s)

Cliquez ici pour entrer du texte.







**Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures.**

**Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux.**

Choisissez un bloc de construction.

Choisissez un bloc de construction.

Choisissez un bloc de construction.







# 4

## Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable, conditionnellement à l'obtention des éléments ci-dessous

Référence : Réponses aux questions et aux demandes d'engagement concernant l'acceptabilité environnementale – 5e série, QC-5-1

### JUSTIFICATION :

Puisqu'aucun nouvel engagement n'a été obtenu, nous reconduisons notre avis du 22 juillet 2019. Nous souhaitons également faire part que notre lecture du climat sonore est différent de ce que souligne l'Initiateur dans sa réponse à la question QC-5-1.

Il nous semblait que plusieurs citoyens, même des secteurs SS02 et SS05 (partie Sud), subissaient une hausse de 10 dB(a) sans bénéficier d'aucune mesure de mitigation. Également, pour certains secteurs où le bruit ambiant est parfois élevé, il demeure que le bruit ferroviaire peut être particulièrement nuisible (bruit fluctuant, forte intensité, basses fréquences, à toute heure de la journée même la nuit) comparativement au bruit industriel et routier (voir nos 4 références).

1. En route vers le sommet sur le transport ferroviaire : Mémoire présenté dans le cadre des Consultations régionales sur le Cadre d'intervention en transport ferroviaire par les directrices et directeurs régionaux de santé publique - 3. L'aménagement du territoire et la cohabitation harmonieuse et sécuritaire aux abords des voies ferrées, lien internet:

[https://www.santeestrie.qc.ca/clients/SanteEstrie/Publications/Rapports/Memoire\\_associe\\_a\\_lamenagement\\_du\\_territoire.pdf](https://www.santeestrie.qc.ca/clients/SanteEstrie/Publications/Rapports/Memoire_associe_a_lamenagement_du_territoire.pdf)


2. ENVIRONMENTAL NOISE GUIDELINES for the European Region, World Health Organization, 2018 [En ligne]

[http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf?ua=1](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf?ua=1)

3. Conseils pour l'évaluation des impacts du bruit sur la santé humaine dans le cadre des évaluations environnementales, Santé Canada [En ligne] <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/publications/vie-saine/conseils-levaluation-impacts-sante-humaine-cadre-bruit.html>

4. Méthodologie de mesure et de présentation d'un rapport sur le bruit ferroviaire, Comité consultatif technique sur le bruit et les vibrations de l'Office des transports du Canada [En ligne] [https://www.otc-cta.qc.ca/fra/mesure\\_bruit\\_ferroviaire](https://www.otc-cta.qc.ca/fra/mesure_bruit_ferroviaire).

### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Isabelle Samson, M.D., M.Sc., FRPC	Médecin conseil, spécialiste en santé publique et médecine préventive		2020-01-20



## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de la ville de Lac-Mégantic	
Initiateur de projet	Ville de Lac-Mégantic	
Numéro de dossier	3211-08-013	
Dépôt de l'étude d'impact	2018-06-22	
Présentation du projet : Le projet prévoit la construction d'une voie ferroviaire d'environ 12,44 km qui permettrait aux convois de contourner le centre de la ville de Lac-Mégantic par le nord-est. La voie de contournement se rattache à la voie existante à l'ouest dans le village de Nantes et à l'est dans celui de Frontenac. Le projet inclut la construction d'une nouvelle voie d'évitement d'une longueur de 2,88 km dans la portion est de la voie. Il comprend également cinq passages à niveaux publics et deux ponts routiers : un public au croisement de la route 204 et un privé au niveau du 3e Rang qui permettra à six propriétaires privés de conserver un accès à des fonds de terrain. Un nouveau pont sera construit au-dessus de la rivière Chaudière environ 200 m au sud de celui de la route 161 et parallèlement à ce dernier. Finalement, des aménagements permettront de relier la nouvelle voie aux voies du parc industriel.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	MDDELCC	
Direction ou secteur	Direction de l'eau potable et des eaux souterraines - Division des eaux souterraines	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région		

### RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentées, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Cliquez ici pour entrer du texte.
- Référence à l'étude d'impact : Cliquez ici pour entrer du texte.
- Texte du commentaire : Cliquez ici pour entrer du texte.

### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

### Clause(s) particulière(s) :

Cliquez ici pour entrer du texte.

## 2

### Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

- Thématiques abordées : Cliquez ici pour entrer du texte.
- Référence à l'étude d'impact : Cliquez ici pour entrer du texte.
- Texte du commentaire : Cliquez ici pour entrer du texte.

Souhaitez-vous être consulté à nouveau lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet?

Choisissez une réponse

#### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

#### Clause(s) particulière(s) :

Cliquez ici pour entrer du texte.

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## 3

### Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable, conditionnellement à l'obtention des éléments ci-dessous

Afin d'évaluer l'impact potentiel du déversement d'hydrocarbures survenu suite au déraillement du train de MMA au centre-ville de Lac-Mégantic le 6 juillet 2013 sur les puits municipaux, une caractérisation hydrogéologique régionale a été réalisée par la firme LNA. Les résultats de cette caractérisation démontrent qu'il y a une couche d'argile avec une épaisseur de plus d'une dizaine de mètres servant à fournir une protection naturelle à l'aquifère exploité par les puits municipaux.

Afin de confirmer la présence de cette protection naturelle à une échelle locale (à l'emplacement des puits privés proches du nouveau tracé de train et les puits municipaux) prenant en considération les caractéristiques de chaque puits, le promoteur doit fournir un rapport contenant les éléments suivants :

- Un inventaire exhaustif de tous les puits qui se trouvent dans la zone à l'étude;
- Une évaluation de l'impact potentiel du projet (qualité et quantité) sur les puits inventoriés et les puits municipaux. L'analyse d'impact devrait être réalisée pour les périodes de construction et d'exploitation en plus dans un cas de déversement accidentel;
- Le programme de suivi, s'il y a lieu;
- Les mesures de mitigation.

Le début des travaux de construction est conditionnel à l'acceptation de ce rapport par le MELCC.

Pour l'inventaire exhaustif des puits existants, il est recommandé de recueillir le plus d'information possible afin d'établir l'état initial des puits et d'anticiper l'impact du projet sur ces derniers. Une liste non exhaustive des informations que le professionnel devrait présenter dans son rapport est suggérée (d'autres paramètres peuvent être ajoutés selon le contexte hydrogéologique local et les particularités du projet) :

- Nom du propriétaire et coordonnées (adresse civique, numéro de téléphone et/ou adresse courriel);
- Localisation du puits : coordonnées GPS, adresse et schéma de localisation du puits sur la propriété par rapport aux infrastructures existantes;
- Données sur la construction générale du puits : année de construction, profondeur totale, diamètre, présence ou non d'une crépine, profondeur de la pompe, longueur du tubage, hauteur de la margelle, niveau statique de l'eau et rapport de forage si disponible;
- Type d'aquifère pompé : roc fracturé ou sédiments;



- Utilisation générale de l'eau : eau potable (nombre de personnes desservies), alimentation du bétail, irrigation, inutilisée, utilisée en continu ou de façon temporaire (à quelle fréquence);
- Qualité générale de l'eau selon le propriétaire : transparence, goût, odeur, caractéristiques spécifiques, est-ce que la qualité de l'eau varie sur une base récurrente (ou saisonnière);
- En présence d'un système de traitement, décrire le type du ou des traitements utilisé(s);
- Le propriétaire manque-t-il d'eau sur une base récurrente (ou saisonnière)?

Les puits privés qui font partie de l'inventaire doivent être échantillonnés selon les recommandations de la dernière version du Guide d'échantillonnage du MELCC. Les échantillons devraient être analysés, par un laboratoire accrédité, idéalement pour les paramètres suivants :

- Paramètres physico-chimiques (température, pH, conductivité électrique et turbidité);
- Paramètres microbiologiques (coliformes totaux et bactéries entérocoques ou E. coli);
- Analyses inorganiques (bicarbonates, chlorures, chlore résiduel total, couleur vraie, solides dissous et totaux, sulfates et dureté calculée);
- Métaux totaux (antimoine, arsenic, baryum, bore, bromates, cadmium, calcium, chloramines, chlorates, chlorites, chrome, cuivre, cyanures, fer, fluorures magnésium, manganèse, mercure, nitrates-nitrites, nitrites, plomb, sélénium, sodium, strontium, uranium et zinc).

D'autres paramètres pourraient être ajoutés à cette liste pour couvrir toute source potentielle de contamination (naturelle ou anthropique), susceptible d'être rencontrée près du site, en considérant les particularités du projet.

Le rapport de l'inventaire devrait présenter l'ensemble des informations demandées précédemment de même que :

- Une carte de localisation du projet et des puits inventoriés;
- Une synthèse de l'inventaire des puits sous forme de tableau;
- Une synthèse des résultats analytiques de la qualité d'eau des puits sous forme de tableau;
- Une liste des observations visuelles et des problèmes particuliers rencontrés lors de travaux de terrain;
- Une copie des fiches descriptives pour chaque puits inventorié qui comporte les informations générales sur le puits;
- Les copies des certificats d'analyses officiels des échantillons d'eau des puits inventoriés (voir annexe).

#### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Ihssan Dawood	ing., Ph. D.		2019-08-07
Caroline Robert	Directrice		2019-08-07

#### Clause(s) particulière(s)

Nous vous rappelons que la responsabilité de l'analyse et ses conclusions demeure entièrement à la charge du consultant et du promoteur. Dans ce type de mandat, le rôle des ingénieurs de la Direction de l'eau potable et des eaux souterraines (DEPES) du MELCC se limite à informer la Direction de l'évaluation environnementale (DÉE) du MELCC à savoir si les règles de l'art et les principes généralement admis en hydrogéologie sont respectés dans les études qui leur sont fournies. Les ingénieurs de la DEPES ne peuvent attester que les résultats sont bons, ou que les calculs faits sont exacts puisqu'ils prendraient alors la responsabilité professionnelle de travaux qu'ils n'ont pas effectués ni supervisés personnellement. Aucune visite de terrain ni des tests (in-situ ou en laboratoire) n'a été réalisé par les ingénieurs de la DEPES.

### 3



#### Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable tel que présenté

Dans sa réponse à la question 4-8 présentée au document intitulé "Réponses aux questions et commentaires du MELCC - 4e série", l'initiateur s'engage à mettre en place un protocole de suivi des puits d'eau potable, tel qu'initialement recommandé à la section 3 du présent formulaire.

#### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Philippe Ferron	Analyste, DEPES		2019-12-02
Caroline Robert	Directrice, DEPES		2019-12-02

#### Clause(s) particulière(s)

Nous vous rappelons que la responsabilité de l'analyse et ses conclusions demeure entièrement à la charge du consultant et du promoteur. Dans ce type de mandat, le rôle des ingénieurs et des géologues de la Direction de l'eau potable et des eaux souterraines (DEPES) du MELCC se limite à informer la Direction de l'évaluation environnementale (DÉE) du MELCC à savoir si les règles de l'art et les principes généralement admis en hydrogéologie sont respectés dans les études qui leur sont fournies. Les ingénieurs et géologues de la DEPES ne peuvent attester que les résultats sont bons, ou que les calculs faits sont exacts puisqu'ils prendraient alors la responsabilité professionnelle de travaux qu'ils n'ont pas effectués ni supervisés personnellement. Aucune visite de terrain ni des tests (in-situ ou en laboratoire) n'a été réalisé par les ingénieurs et géologues de la DEPES.



## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de la Ville de Lac Mégantic sur le territoire des municipalités de Nantes, Lac Mégantic et Frontenac	
Initiateur de projet	Ville de Lac-Mégantic	
Numéro de dossier	3211-08-013; SCW-1100277	
Dépôt de l'étude d'impact	2018-06-19	
<p>Présentation du projet : La Ville de Lac-Mégantic a entrepris une vaste démarche connue sous le nom de « Réinventer la ville » afin de concevoir le réaménagement des espaces touchés par la catastrophe ferroviaire qu'elle a vécue en 2013. Le plan particulier d'urbanisme qui en découle exclut l'usage ferroviaire, témoignant ainsi de la volonté ferme des autorités municipales de sortir la voie ferrée du centre-ville. À cette fin, la Ville a obtenu l'appui du gouvernement du Québec pour lancer une étude de faisabilité sur la réalisation d'une voie ferrée contournant le centre-ville de Lac-Mégantic. Cette étude adopte le modèle de développement de projet préconisé par le ministère des Transports du Québec comprenant une étude d'opportunité, un avant-projet préliminaire, la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement ainsi qu'un avant-projet définitif. Au moment d'écrire le présent avis de projet, l'étude d'opportunité est en cours. L'option de conserver la voie ferrée sera évaluée au même titre que les options visant le contournement du centre-ville, mais on peut d'ores et déjà conclure qu'un statu quo, même amélioré, pour amener le corridor ferroviaire existant aux normes modernes d'aménagement en milieu urbain ne saurait satisfaire certains critères tout en ne correspondant pas aux orientations municipales ni au souhait majoritaire de la population.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	MELCC	
Direction ou secteur	Direction de l'expertise climatique	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région		

## RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

### 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.

Réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

Entrez du contenu à répéter, par exemple, d'autres contrôles de contenu. Vous pouvez également insérer ce contrôle autour de lignes d'un tableau pour répéter des parties de ce dernier.

<b>Signature(s)</b>			
<b>Nom</b>	<b>Titre</b>	<b>Signature</b>	<b>Date</b>
	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			
Cliquez ici pour entrer du texte.			



## 2

**Avis de recevabilité à la suite  
du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires**

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

L'étude d'impact est recevable, conditionnellement à l'obtention des éléments demandés ci-dessous

- Thématiques abordées : Rapport de quantification signé
- Référence à l'étude d'impact : PR5.3 Réponses aux questions et commentaires - Bilan des gaz à effet de serre
- Texte du commentaire : La demande du MELCC, incluse dans le document "Quantification des GES" et fournie à l'initiateur en juin 2018, indique que: "La quantification doit être présentée dans un rapport signé par une personne qui a les compétences nécessaires pour quantifier les réductions des émissions de GES selon des méthodes crédibles et vérifiables avec les références afférentes, en s'inspirant de la norme ISO 14064-1".

L'initiateur doit s'assurer, pour tous les éléments exigés, de fournir le détail de ses hypothèses et, le cas échéant, de présenter les justifications ayant mené à négliger une source ou à répondre de manière partielle à une exigence.

Par ailleurs, concernant la compétence de la personne responsable de la préparation et de la signature du rapport de quantification, voici quelques éléments pouvant guider l'initiateur: On entend par personne compétente dans le domaine, toute personne physique ou morale qui démontre avoir les connaissances et les compétences en matière de quantification d'émissions de GES ou de réductions d'émissions de GES. Cette personne peut provenir de l'interne ou de l'externe à l'organisation et son accréditation n'est pas obligatoire mais souhaitable.

Sans être obligatoires, voici quelques exemples permettant d'apprécier la compétence de la personne responsable de l'évaluation des émissions de GES :

- la personne connaît ou a suivi une formation sur une des trois parties de la norme ISO 14 064 sur les gaz à effet de serre :  
14 064-1 : Principes essentiels des inventaires de gaz à effet de serre pour les organisations  
14 064-2 : Spécifications et lignes directrices, au niveau des projets, pour la quantification, la surveillance et la déclaration des réductions d'émissions ou d'accroissements de suppressions des gaz à effet de serre;  
14 064-3 : Spécifications et lignes directrices pour la validation et la vérification des déclarations des gaz à effet de serre.
- la personne possède une accréditation selon la norme ISO 14 065 pour la validation et la vérification des gaz à effet de serre;
- la personne démontre qu'elle a déjà réalisé la quantification des émissions de GES dans le cadre de ses fonctions. Ex. : dans le cadre du Règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l'atmosphère (RDOCECA), de programmes du Plan d'action sur les changements climatiques, du marché du carbone, d'autorisations environnementales, etc.

- Thématiques abordées : Section "Notes générales" - Atténuation des impacts
- Référence à l'étude d'impact : PR5.3 Réponses aux questions et commentaires - Bilan des gaz à effet de serre
- Texte du commentaire : Dans la section "Notes générales", l'initiateur présente certains éléments liés à des mesures d'atténuation des impacts en termes d'émissions de GES du projet. Toutefois, il n'est pas clair à savoir quelles mesures il compte prendre et à combien se chiffraient les réductions d'émissions de GES de ces mesures potentielles d'atténuation.

Tel que demandé précédemment à l'initiateur, celui-ci doit fournir un plan de réduction des émissions de GES qui présente des exemples d'actions ou de mesures dans le but de prévenir, supprimer ou réduire les impacts négatifs, ou bien pour accroître les bénéfices des impacts positifs des émissions de GES reliées au projet. Ces mesures doivent viser prioritairement les sources d'émission les plus importantes identifiées lors de la quantification.

Ce plan d'atténuation peut inclure, entre autres :

- l'utilisation de sources d'énergie de remplacement à faible empreinte carbone;
- l'optimisation dans la logistique du transport;
- le reboisement dans le cadre d'un plan d'aménagement paysager avec des essences adaptées aux milieux concernés pour suppléer aux effets du déboisement qui pourrait être nécessaire, notamment lors de la construction du projet.

De plus, le plan doit notamment présenter:

- une description des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre que l'initiateur prévoit mettre en place lors des différentes phases du projet ainsi qu'une quantification des réductions des émissions de GES en résultant par une personne compétente dans le domaine et en s'inspirant de la norme ISO 14 064;
- comment les possibilités de réduction des émissions de GES sont incorporées dans la conception ou dans les opérations subséquentes du projet;
- si applicable, les mesures applicables aux puits de carbone sur le site du projet ou hors du site du projet;
- si applicable, les mesures d'atténuation qui seront mises en place avec leur impact quantitatif sur la réduction des émissions indirectes des GES;
- s'il appert que des mesures d'atténuation à fort potentiel de réduction ne peuvent être appliquées pour des raisons économiques, sociales ou environnementales, l'initiateur devra apporter les justificatifs requis.

- Thématiques abordées : Sections "Notes générales" et "Émissions de GES reliées aux opérations régulières" - Impact du projet sur le transport des marchandises
- Référence à l'étude d'impact : PR5.3 Réponses aux questions et commentaires - Bilan des gaz à effet de serre
- Texte du commentaire : Dans la section "Notes générales", l'initiateur indique que le projet pourrait favoriser une augmentation du transport ferroviaire. Toutefois, cet impact n'est pas mentionné dans la section "Émissions de GES reliées aux opérations régulières du projet" (phase d'exploitation). L'initiateur doit décrire clairement l'impact du projet sur le transport des marchandises et l'impact sur les émissions de GES. À cet effet, il peut se référer à l'Annexe A ci-jointe, section B.8.

- Thématiques abordées : Cliquez ici pour entrer du texte.
- Référence à l'étude d'impact : Cliquez ici pour entrer du texte.
- Texte du commentaire : Cliquez ici pour entrer du texte.

- Thématiques abordées : Sections "Émissions de GES liées aux opérations régulières" - Potentiel de réchauffement planétaire des différents GES
  - Référence à l'étude d'impact : PR5.3 Réponses aux questions et commentaires - Bilan des gaz à effet de serre
  - Texte du commentaire : L'initiateur doit utiliser dans ces calculs les valeurs de potentiels de réchauffement planétaire des différents GES présentés à l'Annexe B ci-jointe plutôt que celles utilisées dans les calculs présentés. Les valeurs présentées à l'Annexe B sont les mêmes que celles des références ayant été précédemment fournies à l'initiateur.
- 
- Thématiques abordées : Sections "Émissions de GES liées aux opérations régulières" / Facteur d'émission pour les camions et autres équipements mobiles
  - Référence à l'étude d'impact : PR5.3 Réponses aux questions et commentaires - Bilan des gaz à effet de serre
  - Texte du commentaire : L'initiateur doit utiliser dans ses calculs les facteurs d'émission pour les équipements mobiles présentés à l'Annexe A plutôt que ceux utilisés dans le document de réponses aux questions. L'initiateur doit aussi inclure le détail complet des calculs effectués, incluant les valeurs des différents facteurs d'émission appliqués. Par ailleurs, pour le calcul des émissions de GES des travaux de maintenance, l'initiateur doit clarifier le titre des deux colonnes présentant la consommation de carburant des équipements. En effet, deux colonnes portent actuellement le même titre "Consommation de carburant (L)", mais présentent deux valeurs différentes: 3660 et 3650.
- 
- Thématiques abordées : Sections "Émissions de GES liées aux travaux de construction" - Identification des sources et justifications pour les sources négligées
  - Référence à l'étude d'impact : PR5.3 Réponses aux questions et commentaires - Bilan des gaz à effet de serre
  - Texte du commentaire : L'initiateur doit présenter ses calculs par catégories de sources, selon les types de sources identifiées à l'Annexe A et dans le document "Quantification des GES" fourni précédemment par le MELCC (systèmes de combustion fixes, systèmes de combustion mobile, émissions indirectes liées à la consommation d'électricité, transport de matériaux de construction...). Si certaines de ces sources sont négligées par l'initiateur dans ces calculs, celui-ci doit fournir la justification sous-jacente dans la section correspondante (ex.: activités de déboisement, utilisation d'explosifs...).
- 
- Thématiques abordées : Plan de surveillance et de suivi des émissions de GES
  - Référence à l'étude d'impact : PR5.3 Réponses aux questions et commentaires - Bilan des gaz à effet de serre
  - Texte du commentaire : L'initiateur doit présenter un plan de surveillance et de suivi des émissions de GES. Le plan de surveillance permet de quantifier les émissions de GES engendrées par le projet et de suivre leur évolution à travers le temps. Typiquement, un plan de surveillance inclut notamment le type de données à recueillir (ex. : la consommation de carburant d'un équipement), le processus et les méthodes pour recueillir ces données, la fréquence, etc.

Le plan de surveillance et de suivi des GES vise à faciliter le travail d'un initiateur et peut évoluer sur la durée de vie du projet. L'initiateur peut référer à la norme ISO 14 064 ou au document Mitigation Goal Standard du GHG Protocol (World Resources Institute, 2018). Le plan de surveillance des GES s'inscrit plutôt dans une optique de mise en place de bonnes pratiques et n'a pas de portée coercitive. À titre d'exemples des données à inclure dans un tel plan, celui-ci peut se référer à l'Annexe C.

Souhaitez-vous être consulté à nouveau lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet? Oui, je souhaite être consulté lors de l'analyse environnementale du projet

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Benoît Lacroix	Ingénieur		Cliquez ici pour entrer une date.
Nom	Titre	Signature	Date
Alexandra Roio	Directrice de la Direction de l'expertise climatique		Cliquez ici pour entrer une date.
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Conformément au champ d'expertise de la Direction de l'Expertise Climatique, les commentaires portent uniquement sur le volet des émissions de gaz à effet de serre (GES) en lien avec le projet.

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable, conditionnellement à l'obtention des éléments ci-dessous



La DEC recommande que le projet soit jugé acceptable en ce qui concerne les exigences en matière de quantification des émissions de GES, sous certaines conditions présentées ici-bas.

En regard de l'application du principe de prudence prévu à la norme ISO 14064-2, l'évaluation des émissions de GES liées à l'exploitation de la voie ferroviaire devrait être revue à la hausse par l'initiateur. En effet, les calculs sont actuellement basés sur un trafic égal à 1,5 millions de tonnes brutes par an (MTPA). Selon les données présentées dans l'étude d'opportunité du projet déposé au dossier, ce chiffre correspond au trafic réduit qui prévalait après l'accident ferroviaire. Le trafic avant l'accident était plutôt de 4,5 MTPA et l'étude d'opportunité prévoit que ce niveau de trafic devrait être atteint lors de la mise en service de la voie de contournement. Considérant également que l'initiateur a évoqué, selon son « appréciation qualitative », que le trafic pourrait ensuite augmenter, et que cette hypothèse semble plausible puisque, notamment, la voie de contournement devrait être plus sécuritaire que la voie précédente, on peut s'attendre à ce que les émissions d'exploitation soient plus élevées que celles évoquées jusqu'à maintenant. Notons toutefois que cette augmentation du trafic ferroviaire, si elle provenait d'une diminution du transport lourd sur route résulterait au final en une diminution des émissions de GES, le transport ferroviaire étant moins émissif que le transport routier. L'initiateur devrait donc revoir ses calculs en fonction d'un trafic de 4,5 MTPA, majoré d'un certain pourcentage d'augmentation.

Par ailleurs, pour la phase de construction du projet, il faut noter que les émissions liées à l'utilisation d'explosifs n'ont pas été estimées faute de suffisamment d'informations disponibles, selon l'initiateur. Ce dernier doit malgré tout fournir une estimation des émissions liées à l'utilisation d'explosifs comme il se fait dans d'autres projets. Si jamais cette estimation s'avérait représenter moins de 3% des émissions du projet, cette source pourrait alors être jugée négligeable.

Dans sa réponse à la question QC-2-21 concernant son plan de réduction des émissions de GES, l'initiateur indique que « si 50% du bois des surfaces déboisées était valorisé, près de 60% des GES issus du déboisement pourraient être évités ». Selon nos calculs, il s'agirait plutôt de 40% des GES issus du déboisement qui pourraient ainsi être évités. L'initiateur du projet devrait donc apporter les modifications nécessaires.

Enfin, pour la question de la compensation des émissions de GES, étant donné que des orientations sont en cours d'élaboration au MELCC en ce moment, il serait souhaitable que l'initiateur soumette son projet au MELCC préalablement à sa concrétisation.

Nous considérons pertinent d'être consultés pour la suite du projet.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Benoît Lacroix	Ingénieur		2019-08-01
Annie Roy	Ingénieure, coordonnatrice		2019-08-01
Claudine Gingras	Directrice p.i.		2019-08-02

Clause(s) particulière(s)

Cliquez ici pour entrer du texte.

### 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

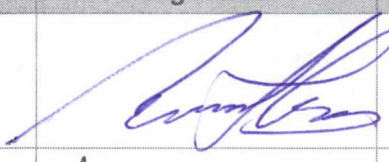
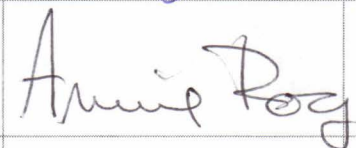

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable tel que présenté

La DEC recommande que le projet soit jugé acceptable, en ce qui concerne les exigences en matière de quantification des émissions de GES. Toutefois, en regard de l'application du principe de prudence prévu à la norme ISO 14064-2, les émissions de GES liées à l'exploitation de la voie ferroviaire ont été recalculées en tenant compte du facteur d'émission recommandé par la DEC (0,0191 kg CO<sub>2</sub>/TKT) pour le transport ferroviaire, celui-ci étant plus conservateur que celui utilisé par l'initiateur, ce qui établit les émissions totales pour la phase d'exploitation à 1 183 t éq CO<sub>2</sub>/an au lieu des 464 t éq CO<sub>2</sub>/an calculées par l'initiateur.

De plus, tel que convenu lors de l'élaboration du projet de compensation des émissions de GES du projet, l'initiateur collaborera avec le MELCC, afin de tenir compte de ses orientations et recommandations en la matière.

AVIS D'EXPERT  
PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Benoît Lacroix	Ingénieur		2019-12-11
Annie Roy	Ingénieure, coordonnatrice		2019-12-11
Alexandra Roio	Directrice de la Direction de l'expertise climatique		2019-12-11
Clause(s) particulière(s)			
Cliquez ici pour entrer du texte.			



**Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures.**

**Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux.**

#### Annexe A

La présente annexe vise à présenter des précisions supplémentaires au regard des émissions de GES du projet en addition aux éléments inclus au « Complément d'information pour la prise en compte des changements climatiques » transmis par la Direction générale des évaluations environnementales et stratégiques (DGÉES). À noter que le guide pour l'évaluation de gaz à effet de serre dans le cadre d'une étude d'impact sur l'environnement « Les changements climatiques et l'autorisation environnementale – Guide à l'intention de l'initiateur de projet » en cours de réalisation remplacera éventuellement le Complément d'information de la DGÉES.

L'annexe A comporte les deux sections suivantes : la méthodologie générale pour la quantification des émissions de GES (section A) et les formules de calcul des émissions de GES (section B).

#### Méthodologie générale pour la quantification des émissions de GES

##### A.1) Sources d'émissions de GES à considérer (non limitatives)

À titre indicatif, des sources spécifiques d'émission de GES à considérer dans l'étude d'impact sont présentées ci-dessous. Il est à noter que cette liste est non exhaustive et qu'il est de la

responsabilité de l'initiateur du projet d'établir la liste complète des sources potentielles d'émissions de GES.

Toutes les sources jugées non pertinentes ainsi que toutes les sources qui, cumulativement, représentent moins de 3 % des émissions totales de GES du projet, peuvent être considérées comme négligeables. Pour ces dernières, une quantification sommaire de ces sources devra être effectuée, à titre de justification. Dans tous les cas, le retrait d'une source doit être justifié.

#### Phase de construction

- système de combustion fixe;
- systèmes de combustion mobiles (tels que les véhicules et la machinerie utilisés);
- émissions indirectes reliées à la consommation d'électricité;
- transport des matériaux de construction;
- transport des matériaux d'excavation et de remblai;
- activités de déboisement, incluant la consommation de combustibles ou de carburants des équipements fixes ou mobiles utilisés lors des activités de déboisement;
- l'utilisation d'explosifs, si applicable.

#### Phase d'exploitation

- impacts du projet sur le transport des marchandises;
- système de combustion fixe;
- systèmes de combustion mobiles (tels que les véhicules et la machinerie utilisés);
- émissions indirectes reliées à la consommation d'électricité;
- émissions fugitives, si applicable.

### B) Formules de calcul des émissions de GES

La présente section donne les formules de calcul pour les sources d'émissions de GES potentiellement applicables au projet. Pour les sources d'émissions qui ont déjà été quantifiées par l'initiateur de projet, ce dernier doit seulement s'assurer que les émissions quantifiées sont comparables aux résultats obtenus à l'aide des présentes formules.

#### B.1) Calcul des émissions des systèmes de combustion fixes

Les émissions de GES des sources de combustion fixes peuvent être calculées pour chaque type de combustible (i) :

$$\begin{aligned} & \text{Émissions de gaz à effet de serre} \\ & = \sum_{i=1}^{i=n} \text{Quantité de combustible } i \text{ consommée} \times \text{Facteur d'émission}_i \end{aligned}$$

Pour ce qui est des facteurs d'émission de GES des différents types de combustibles, veuillez référer aux tableaux 1-1 à 1-8 du Règlement sur la déclaration obligatoire de certaines émissions de contaminants dans l'atmosphère.

#### B.2) Calcul des émissions des systèmes de combustion mobiles

Les sources visées sont tous les équipements mobiles sur le site d'une installation ou d'un établissement utilisés pour le transport ou le déplacement de substances, de matériaux ou de produits, ainsi que tout autre équipement mobile tels les tracteurs, les grues mobiles, l'équipement de transbordement, les équipements miniers, les niveleuses, les chargeuse-pelleuses, les bulldozers, et autres équipements mobiles industriels utilisés lors des activités de construction, d'exploitation ou de démantèlement du projet.

Bien que l'utilisation d'équipements mobiles soit ordinairement plus importante en période de construction, si pendant l'exploitation du projet l'initiateur était responsable directement ou indirectement (à travers de sous-traitants) de certaines activités comme le transport des travailleurs, des matières premières ou des produits finis, ces émissions doivent être également quantifiées.

Les émissions des activités de combustion mobiles sont estimées à partir de l'équation suivante pour chaque type de combustible (i) :

$$\begin{aligned} & \text{Émissions de gaz à effet de serre} \\ & = \sum_{i=1}^{i=n} \text{Quantité de carburant } i \text{ consommée} \times \text{Facteur d'émission}_i \end{aligned}$$

Pour ce qui est des facteurs d'émission de GES des carburants, veuillez référer aux tableaux ci-après.



Facteurs d'émission des carburants ou des combustibles, en équivalent CO2					
Carburants et combustibles liquides	gCO2/litre	gCH4/litre	gN2O/litre	gCO2e/litre	Référence
Essence automobile	2307	0,14	0,022	2317	*
Carburant diesel	2681	0,11	0,151	2729	*
Propane	1515	0,64	0,028	1539	*
Véhicules hors route à essence	2307	10,61	0,013	2576	*
Véhicules hors route au diesel	2681	0,073	0,022	2689	*
Véhicules au gaz naturel	1,9	0,009	0,00006	2,143	*, ***
Essence d'aviation	2365	2,2	0,23	2489	*
Carburacteur	2560	0,029	0,071	2582	*
Trains alimentés au diesel	2681	0,15	1	2983	*
Bateaux à essence	2307	0,22	0,063	2331	*
Navires à moteur diesel	2681	0,25	0,072	2709	*
Navires au mazout léger	2753	0,26	0,073	2781	*
Navires au mazout lourd	3156	0,29	0,082	3188	*

Facteurs d'émission des biocarburants, en équivalent CO2				
Biocarburants liquides	Émissions biogéniques	Émissions non biogéniques		Référence
	Facteur d'émission (gCO2/litre)	Facteur d'émission (gCH4/litre)	Facteur d'émission (gN2O/litre)	
Éthanol (100 %)	1508	0,14	0,022	*
Biodiesel (100 %)	2474	0,11	0,151	*
Biocarburants gazeux	Émissions biogéniques	Émissions non biogéniques		Référence
	Facteur d'émission (gCO2/m3)	Facteur d'émission (gCH4/m3)	Facteur d'émission (gN2O/m3)	
Biogaz	1887	0,037	0,033	**

\* Rapport d'inventaire national (RIN) 1990-2016. Partie II. Tableau A6-12 – Emission Factors for Energy Mobile Combustion Sources.

\*\* RIN 1990-2016. Partie II. Tableaux A6-1 et A6-2.

\*\*\* Aux conditions standards de température et pression.

Si des biocarburants sont utilisés pour réduire les émissions de GES, les émissions biogéniques de CO2 dues à leur utilisation doivent être présentées à part dans les tableaux de résultats.

Pour ce qui est des émissions de GES attribuables à l'utilisation d'équipements mobiles hors route, l'initiateur a aussi la possibilité d'estimer la consommation de combustible à partir du facteur BSFC1 qui représente la consommation du diesel des équipements par puissance (HP) et par heure d'utilisation. Ce facteur est exprimé en livres de diesel par HP et par heure et peut être déterminé à partir des tableaux A4, C1 et C2 du document « Exhaust and Crankcase Emission Factors for Nonroad Engine Modeling-Compression-Ignition in MOVES201X », publié par l'United States Environmental Protection Agency (USEPA)2.

### B.3) Calcul des émissions indirectes de GES attribuables à l'utilisation d'énergie électrique

Les émissions annuelles de GES attribuables à la consommation électrique reliée au projet peuvent être déterminées à partir de la consommation annuelle d'électricité et du facteur d'émission de GES de la production d'électricité au Québec. Le tableau A13-6 du RIN d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) donne les grammes d'équivalents CO2 émis par kilowattheure d'électricité générée au Québec. Dans la version 2018 du RIN3, cette valeur est de 1,7 g CO2 éq/kWh. Il est de la responsabilité de l'initiateur d'utiliser le facteur d'émission le plus à jour.

<sup>1</sup> Brake-Specific Fuel Consumption.

<sup>2</sup> <https://nepis.epa.gov/EPA/html/DLwait.htm?url=/Exe/ZyPDF.cgi/P10005BI.PDF?Dockey=P10005BI.PDF>

<sup>3</sup> Canada—National Inventory Report 1990–2016—Part 3.

**B.4) Calcul des émissions de GES attribuables au transport des matériaux de construction**

Les émissions attribuables au transport des matériaux de construction du projet doivent être calculées en utilisant la méthodologie présentée à la section sur les systèmes de combustion mobiles.

**B.5) Calcul des émissions de GES attribuables au transport des matériaux d'excavation et de remblai**

Les émissions attribuables au transport des matériaux d'excavation et de remblai du projet doivent être calculées en utilisant la méthodologie présentée à la section sur les systèmes de combustion mobiles.

**B.6) Calcul des émissions de GES attribuables aux activités de déboisement lors de la construction du projet**

Les activités de déboisement peuvent avoir des impacts importants sur les changements climatiques, lesquels sont bien documentés notamment par le GIEC sous le vocable « changement d'affectation des terres ». Le déboisement contribue à retirer des puits de carbone (ex. : les arbres) qui ont comme avantage de capter et de séquestrer naturellement le CO<sub>2</sub> sur de longues périodes. Pour certains projets de grande envergure spatiale (ex. : construction de routes, exploitation d'une mine, construction d'un lieu d'enfouissement technique, exploitation et transport des hydrocarbures, etc.), cette « perte » de puits de carbone peut être importante.

Si, lors de la phase de construction du projet, des activités de déboisement sont réalisées, un calcul des émissions de GES attribuables au déboisement doit être effectué.

Pour calculer les émissions de GES liées au déboisement, l'initiateur de projet peut utiliser les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de GES. Volume 4 : Agriculture, foresterie et autres affectations des terres<sup>4</sup>.

Les émissions de CO<sub>2</sub> attribuables au déboisement peuvent être calculées à partir de l'équation :

$$\text{Émissions de GES (tonnes}_{CO_2}) = N_H \times t_{MSh} \times (1 + T_x) \times CC \times \frac{44}{12}$$

Où :

NH = Nombre d'hectares déboisés;

tMSh = Tonnes de matières sèches par hectare;

Tx = Taux de biomasse souterraine par rapport à la biomasse aérienne;

CC = Contenu en carbone du bois, en tonnes de carbone par tonne de matières sèches;

44/12 = Ratio masse moléculaire de CO<sub>2</sub> par rapport à la masse moléculaire de C.

Étant donné les particularités propres à un projet et qu'il n'est pas possible de toutes les présenter dans ce guide, le tableau suivant présente les références suggérées pour déterminer les valeurs des variables de l'équation précédente.

Paramètres de l'équation pour déterminer les émissions de CO <sub>2</sub> liées aux activités de déboisement	
Paramètre	Référence
tMSh	Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de GES. Volume 4 : Agriculture, foresterie et autres affectations des terres. Tableau 4.7.
Tx	Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de GES. Volume 4 : Agriculture, foresterie et autres affectations des terres. Tableau 4.4.
CC	Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de GES. Volume 4 : Agriculture, foresterie et autres affectations des terres. Valeur par défaut = 0,47.

Il importe de mentionner que l'initiateur de projet doit également quantifier les émissions de GES dues à la consommation de combustibles ou de carburants des équipements fixes ou mobiles utilisés lors des activités de déboisement, à l'aide des méthodologies présentées à la section sur les systèmes de combustion mobiles.

De plus, le cas échéant, le promoteur devra quantifier les émissions (ou réductions) de GES dues à l'utilisation du bois coupé ou à la décomposition des résidus de coupe laissés sur place.

**B.7) Calcul des émissions de GES attribuables à l'utilisation d'explosifs**

Les explosifs émettent des quantités non négligeables de GES par la réaction découlant notamment de la détonation. Les explosifs sont utilisés principalement dans les projets miniers et

<sup>4</sup>[http://www.ipcc-](http://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/french/pdf/4_Volume4/V4_04_Ch4_Forest_Land.pdf)

[nggip.iges.or.jp/public/2006gl/french/pdf/4\\_Volume4/V4\\_04\\_Ch4\\_Forest\\_Land.pdf](http://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/french/pdf/4_Volume4/V4_04_Ch4_Forest_Land.pdf)



dans les projets routiers ou d'infrastructures de transport en général (ports, aéroports, transport collectif, etc.).

Si des explosifs sont utilisés lors d'une des phases du projet, les émissions de GES attribuables à leur utilisation peuvent être calculées à partir de l'équation qui suit.<sup>5</sup>

$$E_{CO2\_Exp} = \sum_{n=1}^{n=12} 3,664 \times (FFexp_n \times CC_n) \times 0,001$$

Où :

ECO2\_Exp = Émissions annuelles de CO2 dues à la consommation de combustibles fossiles utilisés dans les explosifs en tonnes par année;

FFexp<sub>n</sub> = Masse de combustible fossile contenue dans les explosifs utilisés dans le mois n, exprimée en kilogramme de combustible;

CC<sub>n</sub> = Contenu en carbone moyen du combustible fossile utilisé dans l'explosif au mois n, exprimé en kilogramme de carbone par kilogramme de combustible fossile;

n = Mois;

3,664 = Ratio de poids moléculaire du CO2 par rapport au carbone;

0,001 = Facteur de conversion de kilogrammes à tonnes.

#### B.8) Calcul des émissions indirectes attribuables aux différents modes de transport des marchandises

Le transport de marchandises par bateau ou par train produit généralement moins d'émissions de GES que le transport par camion.

Si un projet peut occasionner un changement dans les modes de transport des marchandises, les émissions (ou réductions) de GES peuvent être déterminées par la différence des émissions de GES du scénario de transport de marchandises proposé par le projet (scénario futur) par rapport au scénario de transport de marchandises sans le projet (scénario actuel).

L'équation qui suit, développée par Ressources naturelles Canada (RNCan) permet de calculer la différence des émissions de GES attribuables au transport de marchandises associées au projet par rapport au scénario actuel.

$$\Delta E_{TMM} = E_{TMP} - E_{TMA} = [(t_{cam} \times d_{cam} \times FE_{cam} + t_{tra} \times d_{tra} \times FE_{tra} + t_{bat} \times d_{bat} \times FE_{bat})_P - (t_{cam} \times d_{cam} \times FE_{cam} + t_{tra} \times d_{tra} \times FE_{tra} + t_{bat} \times d_{bat} \times FE_{bat})_{AVP}] \times 0,001$$

Où :

ΔETMM = Variation des émissions de GES attribuables aux impacts du projet sur le transfert modal du transport de marchandises, exprimée en tonnes d'équivalents CO2 par année;

ETMP = Émissions de GES attribuables au transport de marchandises prévues, après la mise en place du projet, exprimées en tonnes d'équivalents CO2 par année;

ETMA = Émissions de GES attribuables au transport de marchandises dans le scénario actuel, soit avant la mise en place du projet, exprimées en tonnes d'équivalents CO2 par année;

P = Scénario du projet;

AVP = Scénario avant le projet

t<sub>Cam</sub> = Tonnage annuelle total transporté par camion;

t<sub>train</sub> = Tonnage annuelle total transporté par train;

t<sub>bat</sub> = Tonnage annuelle total transporté par bateau;

d<sub>Cam</sub> = Distance annuelle totale transportée par camion, exprimée en kilomètres;

d<sub>train</sub> = Distance annuelle totale transportée par train, exprimée en kilomètres;

d<sub>bat</sub> = Distance annuelle totale transportée par bateau, exprimée en kilomètres;

FE<sub>Cam</sub> = Facteur d'émission de transport par camion, exprimé en kilogrammes d'équivalents CO2 par tonne et par kilomètre;

FE<sub>train</sub> = Facteur d'émission de transport par train, exprimé en kilogrammes d'équivalents CO2 par tonne et par kilomètre;

FE<sub>bat</sub> = Facteur d'émission de transport par bateau, exprimé en kilogrammes d'équivalents CO2 par tonne et par kilomètre.

Le tableau qui suit présente les facteurs d'émission de GES des différents modes de transport de marchandises.

Type de transport	Facteur d'émission (kgCO2e/TKT*)	Source : Ressources naturelles Canada
-------------------	----------------------------------	---------------------------------------

<sup>5</sup> A Guidance Document for Reporting Greenhouse Gas Emissions for Large Industry in Newfoundland and Labrador. Government of Newfoundland and Labrador. Office of Climate Change. March 2017. [http://www.execc.gov.nl.ca/execc/occc/greenhouse-gas-data/GHG\\_Reporting\\_Guidance\\_Document.pdf](http://www.execc.gov.nl.ca/execc/occc/greenhouse-gas-data/GHG_Reporting_Guidance_Document.pdf).

Camion	0,1873	Heavy duty diesel trucks. GHGenius, version 4.03, page « freight emissions »
Train	0,0191	GHGenius, version 4.03, page « freight emissions »
Bateau	0,0057	GHGenius, version 4.03, page « freight emissions »

\*TKT = Tonnes-km transportés

#### Annexe B

Les PRP présentés au tableau suivant, découlant du quatrième rapport du GIEC, doivent être utilisées pour réaliser la quantification des émissions de GES des projets.

Type de GES	Quantité (tonne métrique)	PRP (sans unité)	Équivalent CO2 (tCO2e)
CO2	1	1	1 tCO2e
CH4	1	25	25 tCO2e
N2O	1 tonne	298	298 tCO2e
SF6	1	22 900	22 900 tCO2e
NF3	1	17 200	17 200 tCO2e
HFC	1	Peut varier de 12 à presque 15 000	Variable, selon les molécules considérées <sup>6</sup>
PFC	1	peut varier de 7 000 à près de 18 000	Variable, selon les molécules considérées

Une liste complète des PRP des GES est présentée dans l'Inventaire québécois des émissions de GES, mis à jour chaque année par le MELCC, et disponible à l'adresse suivante :

<http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/index.nim>

#### Annexe C

Exemple de données à inclure dans un plan de surveillance et de suivi des émissions de GES (non exhaustif)

Catégorie	Types de données	Unités	Source des données	Fréquence
Équipements motorisés	Consommation de carburant de chacun des véhicules	litres	Factures	Mensuelle/annuelle
	Kilométrage de chacun des véhicules	km	Odomètres	Mensuelle/annuelle
	Heures d'utilisation des véhicules hors route	h	Registre des opérations	Mensuelle/annuelle
	Acquisition de nouveaux véhicules	litres/100 km	Factures	Annuelle

Choisissez un bloc de construction.

Choisissez un bloc de construction.

<sup>6</sup> Environnement et changement climatique Canada : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/emissions-gaz-a-effet-serre/orientation-quantification/potentiels-rechauffement-planetaire.html>



**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de la ville de Lac-Mégantic	
Initiateur de projet	Ville de Lac-Mégantic	
Numéro de dossier	3211-08-013	
Dépôt de l'étude d'impact	2018-06-22	
Présentation du projet : Le projet prévoit la construction d'une voie ferroviaire d'environ 12,44 km qui permettrait aux convois de contourner le centre de la ville de Lac-Mégantic par le nord-est. La voie de contournement se rattache à la voie existante à l'ouest dans le village de Nantes et à l'est dans celui de Frontenac. Le projet inclut la construction d'une nouvelle voie d'évitement d'une longueur de 2,88 km dans la portion est de la voie. Il comprend également cinq passages à niveaux publics et deux ponts routiers : un public au croisement de la route 204 et un privé au niveau du 3e Rang qui permettra à six propriétaires privés de conserver un accès à des fonds de terrain. Un nouveau pont sera construit au-dessus de la rivière Chaudière environ 200 m au sud de celui de la route 161 et parallèlement à ce dernier. Finalement, des aménagements permettront de relier la nouvelle voie aux voies du parc industriel.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Vous devez choisir votre ministère ou organisme	
Direction ou secteur	Direction adjointe des politiques de la qualité de l'atmosphère	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale Nationale	

**RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT**

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

**1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact**

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Cliquez ici pour entrer du texte.
- Référence à l'étude d'impact : Cliquez ici pour entrer du texte.
- Texte du commentaire : Cliquez ici pour entrer du texte.

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

**Clause(s) particulière(s) :**

Cliquez ici pour entrer du texte.



## 2

### Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

- Thématiques abordées : Cliquez ici pour entrer du texte.
- Référence à l'étude d'impact : Cliquez ici pour entrer du texte.
- Texte du commentaire : Cliquez ici pour entrer du texte.

Souhaitez-vous être consulté à nouveau lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet?

Choisissez une réponse

#### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

#### Clause(s) particulière(s) :

Cliquez ici pour entrer du texte.

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

## 3

### Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable, conditionnellement à l'obtention des éléments ci-dessous

Conclusion de l'avis en pj:

En comparant les résultats de simulation avec les critères d'acceptabilité décrits à 3.2.1, on constate que, pour plusieurs points récepteurs (habitations), les critères d'acceptabilités ne sont pas satisfaits.

Pour ces points, nous concluons que le projet n'est pas acceptable pour le volet climat sonore en phase exploitation.

Est-ce que l'initiateur s'engage à adopter des mesures d'atténuation afin de respecter les lignes directrices recommandées par l'OMS(2018), soit moins de 44dBA Lnight et moins de 54dBA Lden, et quelles mesures d'atténuation seront-elles appliquées?

Est-ce que l'initiateur s'engage à limiter l'augmentation du niveau sonore de moins de 10 dBA la nuit pour tous les points sensibles, et quelles seront les mesures d'atténuation appliquées?

#### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Julien Hotton, ing. M.Sc.	ingénieur		2019-10-21
Hamed Chaabouni, ing. jr, M.Sc.	ingénieur jr		
William Larouche	dir. adj.		2019-10-21

#### Clause(s) particulière(s)

Cliquez ici pour entrer du texte.

### 3



#### Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet n'est pas acceptable, tel que présenté

Suite à la consultation du document «Réponses aux questions et aux demandes d'engagement concernant l'acceptabilité environnementale – 5e série» (daté du 20 décembre 2019), nous constatons que l'initiateur n'a pas répondu aux demandes formulées dans l'avis du 2019-10-21. Nous maintenons notre position de non acceptabilité pour le volet climat sonore en phase d'exploitation.

#### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Julien Hotton, ing. M.Sc.			2020-02-07
Jean Francoeur, ing. M.Sc.	Directeur adjoint par intérim		2020-02-07

#### Clause(s) particulière(s)





## RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de la ville de Lac-Mégantic	
Initiateur de projet	Ville de Lac-Mégantic	
Numéro de dossier	3211-08-013	
Dépôt de l'étude d'impact	2018-06-22	
Présentation du projet : Le projet prévoit la construction d'une voie ferroviaire d'environ 12,44 km qui permettrait aux convois de contourner le centre de la ville de Lac-Mégantic par le nord-est. La voie de contournement se rattache à la voie existante à l'ouest dans le village de Nantes et à l'est dans celui de Frontenac. Le projet inclut la construction d'une nouvelle voie d'évitement d'une longueur de 2,88 km dans la portion est de la voie. Il comprend également cinq passages à niveaux publics et deux ponts routiers : un public au croisement de la route 204 et un privé au niveau du 3e Rang qui permettra à six propriétaires privés de conserver un accès à des fonds de terrain. Un nouveau pont sera construit au-dessus de la rivière Chaudière environ 200 m au sud de celui de la route 161 et parallèlement à ce dernier. Finalement, des aménagements permettront de relier la nouvelle voie aux voies du parc industriel.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	MDDELCC	
Direction ou secteur	Direction de l'évaluation environnementales des projets miniers et nordiques (aspects sociaux)	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région		

### RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

## 1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.

L'étude d'impact est non-recevable et je serai reconsultée sur sa recevabilité

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Impacts sociaux - mesures d'atténuation
- Référence à l'étude d'impact (ÉIE) : section 4.6.2 (p. 4-57) et section 7.2.1 (pp. 7-2 et 7-3)
- Texte du commentaire : Dans le cadre du projet, il est prévu qu'un service de soutien psychosocial professionnel soit mis en place « afin d'assurer une disponibilité rapide et adéquate aux personnes directement touchées par la voie de contournement (soit les personnes qui vivent et travaillent dans un rayon de 500 m de la voie ferrée ainsi que celles visées par le processus d'acquisition de terrains et/ou résidentielle) qui en ressentiraient le besoin, et ce, durant toute la durée des travaux de construction du projet et durant une période d'un an suite à la mise en exploitation de la voie ferrée » (mesure S1, ÉIE, p. 4-57). Aux pages 7-2 et 7-3 de l'ÉIE, il est précisé que « si le plan d'action pour le développement d'une communauté en santé à Lac-Mégantic et dans la MRC du Granit se concrétise, et donc que la mise sur pied d'une équipe permanente de professionnels de la santé et des services sociaux se concrétise, le soutien psychosocial offert aux personnes touchées par la voie de contournement pourrait s'arrimer à cet axe et faire partie des mandats de cette équipe permanente ».

À la lumière de ces informations, l'initiateur doit indiquer si la mise en place du service de soutien psychosocial prévu dans le cadre du projet (mesure S1) repose sur la mise en œuvre du plan d'action mentionné ci-dessus. Autrement dit, si la mise sur pied d'une équipe permanente de professionnels de la santé et des services sociaux ne se concrétise pas, est-ce qu'un service de soutien psychosocial sera quand même offert aux personnes touchées par la voie de contournement et si c'est le cas, qui sera responsable de dispenser ce service?

- Thématiques abordées : Impacts sociaux - mesures d'atténuation et suivi
- Référence à l'étude d'impact (ÉIE) : section 4.6.2 (p. 4-57) et section 7.2.1 (pp. 7-2 et 7-3)
- Texte du commentaire : Dans le cadre du projet, la mesure d'atténuation suivante est prévue au regard des impacts potentiels sur la santé (incluant les impacts sociaux) : « Consulter les personnes touchées par la voie de contournement afin de documenter précisément les conditions socio-économiques et de santé des groupes de cette population, de recueillir leurs préoccupations, leurs craintes, d'identifier de façon détaillée les enjeux sociaux associés à la construction de cette voie de contournement, de préciser davantage la nature des impacts potentiels du projet ainsi que des mesures d'atténuation et de bonification supplémentaires qui pourraient être mises en œuvre. Le même exercice devra être effectué avec un groupe témoin composé de personnes vivant dans un rayon de 500 mètres de la voie ferrée existante. » (mesure S2, ÉIE, p. 4-57)



Cette mesure correspond en fait au suivi de la santé des personnes touchées par la voie de contournement que l'initiateur prévoit effectuer un an après la mise en exploitation de la voie ferrée, puis trois ans et cinq ans après l'ouverture de celle-ci (ÉIE, p. 7-2).

L'initiateur a déposé un document décrivant la démarche méthodologique envisagée pour la réalisation de ce suivi (AECOM, 2017). Ce document est le même que celui qui avait été déposé au BAPE en 2017 dans le cadre de la consultation publique sur les options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic. À ce moment-là, il était prévu que la démarche décrite dans ce document soit mise en œuvre avant le dépôt de l'étude d'impact au MDDELCC afin de recueillir les préoccupations et les craintes des personnes touchées par la voie de contournement, d'identifier de façon détaillée les enjeux sociaux associés à la construction de celle-ci et de préciser davantage la nature des impacts potentiels du projet ainsi que les mesures d'atténuation et de bonification supplémentaires qui pourraient être mises en œuvre. Cette démarche n'a cependant pas pu être réalisée avant le dépôt de l'étude d'impact, mais il est prévu qu'elle soit mise en œuvre dans le cadre du suivi de la santé de la population touchée par le projet. Le contenu du document déposé par l'initiateur soulève toutefois plusieurs questions et commentaires :

1) La description de la démarche doit être mise à jour puisque son objectif sera différent de ce qui était envisagé en 2017, alors que l'enquête auprès des personnes touchées par le projet visait à recueillir leurs préoccupations et leurs craintes afin de prendre celles-ci en considération dans l'étude d'impact et la conception du projet. L'objectif et la description de la démarche doivent être redéfinis pour clarifier les intentions de l'initiateur quant au suivi qui sera réalisé ainsi que son utilité pour atténuer les impacts négatifs du projet, s'il y a lieu, puisque cette démarche est présentée comme une mesure d'atténuation dans l'étude d'impact (mesure S2).

2) Lors de l'identification de la population à l'étude et de la constitution de l'échantillon, l'initiateur devra s'assurer d'inclure des résidents de Nantes et de Frontenac, car plusieurs d'entre eux vivent et travaillent à proximité de la future voie de contournement, dans un rayon de 500 mètres, et ils risquent donc d'en subir les impacts. Le suivi de la santé qui sera effectué ne doit pas se limiter à la population de Lac-Mégantic, ce que laisse entendre le document décrivant la démarche méthodologique envisagée pour ce suivi.

3) À des fins de comparaison et pour être en mesure de bien interpréter les résultats du suivi qui sera effectué sur les six déterminants de la santé identifiés dans l'étude d'impact (ÉIE, p. 4-55), un état de référence (soit un portrait de la situation initiale) doit être réalisé. L'initiateur doit donc s'engager à réaliser cet état de référence le plus tôt possible, avant le début des travaux de construction (advenant l'autorisation du projet).

4) L'initiateur doit s'engager à déposer au MDDELCC les rapports de suivi qui seront produits dans le cadre du suivi de la santé des personnes touchées par la voie de contournement. Tel que mentionné dans la Directive (p. 20), les résultats de ce suivi permettront d'évaluer la justesse de l'évaluation des impacts présentée dans l'étude d'impact sur l'environnement et de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation appliquées.

Référence :

AECOM. (2017). Étude d'impact d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic. Analyse des impacts sur la santé de la population - Mise à jour du 31 mai 2017. Collecte d'informations auprès de la population directement touchée par le projet : plan de travail.

- Thématiques abordées : Impacts sociaux - mesures d'atténuation
- Référence à l'étude d'impact (ÉIE) : section 4.6.2.1 (pp. 4-59 et 4-60)
- Texte du commentaire : Dans la description des mesures prévues pour atténuer les impacts d'une possible diminution du sentiment de sécurité et de l'augmentation du stress pour les personnes touchées par la voie de contournement, il est mentionné qu'un service de soutien psychosocial professionnel « devrait » être mis en place et qu'une collecte d'informations auprès de la population directement touchée par la voie de contournement « devrait » être effectuée. Cela correspond aux mesures d'atténuation S1 et S2 identifiées à la page 4-57 de l'étude d'impact. L'utilisation de verbes au conditionnel laisse toutefois entendre que la mise en œuvre de ces mesures n'est pas certaine. L'initiateur doit prendre des engagements fermes quant à la mise en œuvre de ces mesures, compte tenu de l'importance de celles-ci pour atténuer les impacts sociaux potentiels du projet.

- Thématiques abordées : Retombées économiques et création d'emplois
- Référence à l'étude d'impact (ÉIE) : section 4.6.2.3 (pp. 4-61 et 4-62)
- Texte du commentaire : À la section 4.6.2.3 de l'étude d'impact (activités économiques et emploi), il est expliqué de quelle manière la réalisation des travaux de construction devrait entraîner une stimulation de l'économie locale et régionale. Toutefois, aucune mesure concrète n'est indiquée à la suite du tableau 4-21 (ÉIE, p. 4-57), à l'endroit où se trouve la liste des mesures d'atténuation applicables par rapport aux impacts potentiels du projet sur les déterminants de la santé (notamment en ce qui concerne les activités économiques et l'emploi).

Bien qu'il ne s'agisse pas à proprement parler de « mesures d'atténuation », mais plutôt de « mesures de bonification », les actions prévues dans le cadre du projet pour maximiser l'apport de retombées économiques et la création d'emplois à l'échelle locale et régionale doivent être clairement identifiées comme étant des mesures qui seront appliquées, à la suite du tableau 4-21 ainsi que dans la section 4.6.2.3 (sous-section « Mesures d'atténuation » à la page 4-62).

- Thématiques abordées : Compensations financières
- Référence à l'étude d'impact (ÉIE) : sections 4.6.1 et 4.6.3 (pp. 4-51 et 4-73)
- Texte du commentaire : Pour les besoins du projet, de nombreux terrains devront être acquis, de manière partielle pour la plupart (78 terrains sur 82 feront l'objet d'une acquisition partielle). Une compensation financière visera à indemniser chacun des propriétaires concernés par l'acquisition d'un terrain ou d'une parcelle de terrain. Tel que mentionné à la p. 4-51 de l'étude d'impact, certains terrains résiduels pourraient éventuellement perdre de la valeur parce qu'ils seront alors de moins grande superficie ou morcelés. Il est également précisé que les compensations versées dédommageront les propriétaires pour la perte de superficie de leurs terrains, mais ne compenseront pas l'éventuelle perte de valeur des superficies résiduelles (ÉIE, p. 4-51). Toutefois, en ce qui concerne les terres agricoles, il est indiqué à la page 4-73 qu'« une compensation monétaire pourra être versée aux propriétaires concernés [...] par la diminution possible de la valeur du terrain découlant du morcellement du territoire agricole cultivé ».

L'initiateur doit donc préciser ses intentions à ce sujet : est-ce que des compensations financières seront versées à tous les propriétaires des terrains qui feront l'objet d'une acquisition partielle afin de compenser l'éventuelle perte de valeur des superficies résiduelles, ou est-ce que seuls les propriétaires de terrains utilisés à des fins agricoles auront droit à ce type de compensation?

- Thématiques abordées : Gestion des plaintes
- Référence à l'étude d'impact (ÉIE) : section 4.6.10 (p. 4-94)
- Texte du commentaire : Au cours de la phase de construction de la voie ferrée, l'initiateur prévoit mettre en place un mécanisme d'enregistrement des plaintes et de suivi immédiat à ces plaintes (mesure CS9, ÉIE, p. 4-94). Est-ce que ce mécanisme sera maintenu en phase d'exploitation? Si tel est le cas, qui sera responsable de la réception et du traitement des plaintes reçues?

L'initiateur doit en outre indiquer quels seront les moyens utilisés pour la transmission des plaintes et commentaires (par exemple : ligne téléphonique, adresse courriel, formulaire en ligne, etc.) et fournir une description de la procédure qui sera appliquée en cas de réception de plaintes afin de traiter celles-ci adéquatement.



- Thématiques abordées : Impacts sonores en phase d'exploitation - mesures d'atténuation
- Référence à l'étude d'impact (ÉIE) : section 4.6.10
- Texte du commentaire : Les résultats de l'analyse des impacts sonores en phase d'exploitation démontrent que, dans le secteur sensible 01 (SS01), situé à l'extrémité nord de la zone d'étude (aux alentours de l'intersection de la route 161 et de la rue Laval), les résidents de cinq maisons sont susceptibles de subir un impact moyen (modéré) ou fort (sévère) advenant la réalisation du projet (ÉIE, p. 4-102). Il est également mentionné que « la principale source de bruit correspond à l'utilisation des sifflets de locomotives à l'approche des passages à niveau » (ÉIE, p. 4-99).

Ceci dit, malgré qu'un dépassement des normes de bruit applicables soit anticipé dans ce secteur (pour cinq maisons), aucune mesure d'atténuation n'est prévue car la réalisation du projet entraînerait tout de même une diminution du bruit perçu par les résidents de ce secteur en raison d'un éloignement accru de la nouvelle voie ferrée par rapport à la voie existante (ÉIE, p. 4-98).

Or, il est mentionné ailleurs dans l'étude d'impact que « pour une partie de la population, l'opération normale de la voie ferrée continue d'être associée à la tragédie de 2013, ne serait-ce que par le bruit des wagons qui roulent, les sifflets des locomotives ou les signaux des passages à niveau » (ÉIE, p. 4-55). Les enquêtes menées en 2014, 2015 et 2016 par la Direction de santé publique de l'Estrie ont notamment révélé qu'une partie des personnes touchées par la tragédie de 2013 expriment de l'hypersensibilité aux bruits émis par le roulement et le crissement des roues ainsi que les coups de sirène et de sifflet, entre autres, ce qui affecte leur sentiment de sécurité et se traduit même, dans certains cas, par des problèmes de santé physique et psychologique (ÉIE, p. 1-5).

Étant donné que le croisement de la voie ferrée et de la route 161 serait situé presque au même endroit qu'actuellement advenant la réalisation du projet, les résidents du secteur sensible 01 (SS01), en particulier ceux pour lesquels des dépassements sonores sont anticipés, risquent d'être encore affectés par les bruits associés au passage des trains. Dans ce contexte, est-ce que des mesures pourraient être mises en place pour atténuer ces bruits dans le secteur SS01? Par exemple, puisque la principale source de bruit provient de l'utilisation des sifflets de locomotives à l'approche des passages à niveau, serait-il possible de demander une dérogation afin d'interdire l'utilisation des sifflets à l'approche du passage à niveau de la route 161, comme cela est prévu pour les passages à niveau de la rue Pie-XI et de la rue Wolfe?

- Thématiques abordées : Suivi de la santé des personnes touchées par la voie de contournement
- Référence à l'étude d'impact (ÉIE) : section 7.2.1 (pp. 7-2 et 7-3)
- Texte du commentaire : Dans la description du suivi de la santé des personnes touchées par la voie de contournement, il est indiqué que ce suivi « prendrait » plusieurs formes. Notamment, un comité de suivi « serait » mis sur pied et une enquête sur la santé des personnes touchées par la voie de contournement « devrait » être effectuée un an après la mise en exploitation de la voie ferrée, puis à intervalles réguliers, soit trois ans et cinq ans après l'ouverture de la voie de contournement. Cette enquête « prendrait » pour modèle l'ESPE (Enquête de santé populationnelle estrienne), à une échelle et une envergure moindres.

L'utilisation de verbes au conditionnel laisse entendre que la mise en œuvre de ces activités de suivi n'est pas certaine. L'initiateur doit prendre des engagements fermes quant à la mise sur pied d'un comité de suivi et la réalisation d'une enquête sur la santé des personnes touchées par la voie de contournement.

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Karine Dubé, M.A. Anthropologie	Conseillère en évaluation des impacts sociaux		2018-07-19

**Clause(s) particulière(s) :**

Cliquez ici pour entrer du texte.



## 2

### Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

L'étude d'impact est recevable

- Thématiques abordées : Impacts sociaux - mesures d'atténuation - service de soutien psychosocial
  - Référence à l'étude d'impact : Réponse à la QC-94
  - Texte du commentaire : La réponse à cette question est satisfaisante. Un service de soutien psychosocial est déjà en place au sein de la communauté de Lac-Mégantic et, tel qu'il est mentionné dans la réponse à la QC-94, l'initiateur s'engage à continuer de soutenir sa population en collaboration avec une équipe de professionnels de la santé et des services sociaux d'ici la mise en service de la nouvelle voie de contournement ainsi que pour les années futures.
- Thématiques abordées : Impacts sociaux - suivi des impacts sur la santé de la population
  - Référence à l'étude d'impact : Réponse à la QC-95
  - Texte du commentaire : La réponse à cette question est satisfaisante. Toutefois, à la page 7 du « Complément no 2 : Erratum aux réponses aux questions QC-02, QC-19, QC-40, QC-94 et QC-95 et réponse à la question QC-118 », déposé le 5 mars 2019, il est indiqué que, pour le moment, l'initiateur ne peut pas assurer la réalisation de la mesure d'atténuation S2, soit le suivi de la santé des personnes touchées par la voie de contournement, car le financement requis pour la mise en œuvre de cette mesure n'a pas encore été précisé. Cet aspect du projet sera examiné attentivement au cours de l'analyse environnementale et un engagement à réaliser ce suivi pourrait être demandé.
    - 1) Tel que demandé, la démarche méthodologique envisagée pour la réalisation du suivi des impacts sur la santé a été mise à jour et les objectifs ont été clarifiés. Quant à l'utilité de ce suivi, il est mentionné que les résultats serviront à « évaluer la réelle teneur, envergure et profondeur des impacts du projet sur la santé de la population ainsi que vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation et de bonification mises en place au fil des ans » (Complément no 2, annexe 1, p. 7).
    - 2) Des résidents de Nantes et de Frontenac seront intégrés dans la population à l'étude. (Complément no 2, p. 7)
    - 3) Deux autres groupes seront considérés à des fins comparatives : un premier groupe composé de gens de Lac-Mégantic, de Nantes et de Frontenac, mais vivant loin de la voie ferrée actuelle, et un deuxième groupe composé de gens d'une autre MRC et vivant dans un milieu semblable à l'actuelle zone d'étude (sans voie ferrée). (Complément no 2, p. 7)
    - 4) À des fins de comparaison et pour être en mesure de bien interpréter les résultats du suivi qui sera effectué, l'initiateur s'assurera de réaliser un état de référence, soit un portrait de la situation initiale, dans les meilleurs délais possibles, avant le début des travaux de construction (advenant l'autorisation du projet). (Complément no 2, p. 7)
    - 5) L'initiateur s'assurera de déposer au MELCC les rapports de suivi qui seront produits dans le cadre du suivi de la santé des personnes touchées par la voie de contournement. (Complément no 2, p. 7)
- Thématiques abordées : Impacts sociaux - mesures d'atténuation
  - Référence à l'étude d'impact : Réponse à la QC-93
  - Texte du commentaire : La réponse à cette question est satisfaisante. L'initiateur s'est engagé à mettre en place un service de soutien psychosocial professionnel et à effectuer une collecte d'informations auprès de la population directement touchée par la voie de contournement. Toutefois, dans le « Complément no 2 : Erratum aux réponses aux questions QC-02, QC-19, QC-40, QC-94 et QC-95 et réponse à la question QC-118 », déposé le 5 mars 2019, il est indiqué que, pour le moment, l'initiateur ne peut pas assurer la réalisation de la collecte d'informations auprès de la population directement touchée par la voie de contournement - soit la mesure d'atténuation S2 identifiée à la page 4-57 de l'étude d'impact - car le financement requis pour la mise en œuvre de cette mesure n'a pas encore été précisé. (Complément no 2, p. 7) Cet aspect du projet sera examiné attentivement au cours de l'analyse environnementale et un engagement à réaliser ce suivi pourrait être demandé.
- Thématiques abordées : Retombées économiques et création d'emplois
  - Référence à l'étude d'impact : Réponse à la QC-97
  - Texte du commentaire : L'initiateur a répondu de manière satisfaisante à cette question, en identifiant clairement les mesures qui seront appliquées dans le cadre du projet pour maximiser l'apport de retombées économiques et la création d'emplois à l'échelle locale et régionale, durant la phase de construction.
- Thématiques abordées : Compensations financières
  - Référence à l'étude d'impact : Réponse à la QC-91
  - Texte du commentaire : La réponse à cette question est satisfaisante. L'initiateur a précisé que l'intention de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) était de verser une indemnité pour la perte de valeur des terrains résiduels à TOUS les propriétaires de terrains qui feront l'objet d'une acquisition partielle. Cette indemnité ne sera donc pas versée uniquement aux propriétaires de terrains utilisés à des fins agricoles.
- Thématiques abordées : Gestion des plaintes
  - Référence à l'étude d'impact : Réponse à la QC-116
  - Texte du commentaire : La réponse à cette question est incomplète, car l'initiateur ne peut pas fournir les éléments demandés pour l'instant. En effet, puisqu'il reviendra à l'exploitant ferroviaire et à Transports Canada d'établir un système pour recueillir les plaintes et commentaires et en faire le suivi, l'initiateur ne peut pas fournir de renseignements sur le système de gestion des plaintes qui sera mis en place au cours de la phase de construction, ni préciser s'il sera maintenu en phase d'exploitation. Un engagement à fournir ces renseignements au moment du dépôt de la première demande d'autorisation pour la construction sera demandé au cours de l'analyse environnementale du projet.



Souhaitez-vous être consulté à nouveau lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet?		Oui, je souhaite être consulté lors de l'analyse environnementale du projet	
<b>Signature(s)</b>			
<b>Nom</b>	<b>Titre</b>	<b>Signature</b>	<b>Date</b>
Karine Dubé, M.A. Anthropologie	Conseillère en évaluation des impacts sociaux		2019-03-19
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			
Cliquez ici pour entrer du texte.			

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

**3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet**

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable, conditionnellement à l'obtention des éléments ci-dessous

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE), le présent avis porte sur l'acceptabilité du projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de la Ville de Lac-Mégantic, en ce qui concerne les aspects sociaux. L'initiateur du projet du projet est la Ville de Lac-Mégantic, mais le projet est financé à 60% par Transports Canada et à 40% par le ministère des Transports du Québec.

Cet avis repose sur la consultation et l'analyse des documents suivants :

- l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE, juin 2018);
- les documents de réponses aux trois séries de questions et commentaires du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC);
- les documents déposés dans le cadre de l'audience publique tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et les transcriptions des séances;
- d'autres références pertinentes répertoriées à la fin de cet avis.

L'analyse de ces documents a permis de faire ressortir deux principaux enjeux sociaux soulevés par ce projet, relativement à l'acceptabilité sociale pour la population concernée et à l'altération de la qualité de vie et du bien-être psychologique des personnes résidant à proximité de la voie projetée (voir sections 2 et 3 du présent avis). À la lumière des informations dont nous disposons à ce jour, le projet peut difficilement être considéré acceptable au plan social, du moins dans sa forme actuelle.

En effet, lors de l'audience publique tenue par le BAPE, de nombreux citoyens se sont montrés favorables au projet de voie de contournement ferroviaire à condition que des modifications soient apportées au tracé dans certains secteurs et que les opérations ferroviaires (triage et entreposage) se fassent dans le parc industriel de Lac-Mégantic plutôt qu'à Nantes ou Frontenac comme c'est le cas actuellement. L'apport de ces modifications pourrait donc accroître l'acceptabilité sociale du projet et réduire de manière considérable les impacts sociaux qui risquent d'être assez importants pour certains citoyens si le projet est autorisé dans sa forme actuelle. Le présent avis fera donc état des préoccupations et des arguments soulevés par certains participants à l'audience publique, au sujet d'aspects du projet qui mériteraient d'être examinés plus en profondeur afin d'améliorer la conception de ce dernier et de limiter autant que possible les impacts négatifs sur le milieu humain.

Finalement, la section 4 comprend quelques demandes de renseignements supplémentaires et d'engagements à adresser à l'initiateur. Ces renseignements nous permettront de compléter notre analyse de l'acceptabilité du projet au plan social.

**1. JUSTIFICATION DU PROJET**

Afin de bien contextualiser notre avis, il convient de rappeler brièvement la raison d'être du projet. Le 6 juillet 2013, un train de 72 wagons de pétrole brut a déraillé dans le centre-ville de Lac-Mégantic, provoquant un incendie suivi d'explosions qui ont entraîné le décès de 47 personnes ainsi que la destruction d'une quarantaine de bâtiments et d'infrastructures urbaines, sans compter les dommages environnementaux. Comme l'ont démontré les enquêtes de santé populationnelle réalisées en 2014, 2015 et 2018 par la Direction de santé publique (DSP) de l'Estrie, la population de Lac-Mégantic a été fortement ébranlée par cet événement tragique en raison des pertes humaines et matérielles qu'elle a subies. Au cours des années qui ont suivi la tragédie, de nombreux résidents de cette ville ont éprouvé des symptômes associés au trouble de stress post-traumatique, tels que « les cauchemars, les flashbacks ou les souvenirs récurrents (réminiscence), l'évitement, la perte de plaisir et d'intérêt, les troubles du sommeil, l'hypervigilance, l'hypersensibilité, l'évitement de situations remémorant l'événement, etc. Ces manifestations cliniques sont vécues à la suite d'une exposition directe ou indirecte à un événement traumatisant. » (Généreux, Perreault et Petit, 2016 : 8) Bien que les résultats de la dernière enquête réalisée en 2018 révèlent une stabilisation,



voire une légère amélioration, pour plusieurs indicateurs de santé mentale (ex. : détresse psychologique, troubles anxieux, troubles de l'humeur), il existe encore une prévalence élevée de manifestations de stress post-traumatique chez la population méganticoise (Généreux et Maltais, 2019 : 4). Les résultats de cette enquête démontrent également que l'annonce du projet de voie de contournement a contribué à l'amélioration du bien-être psychologique d'une portion significative de la population de Lac-Mégantic (32 % des adultes sondés) en raison de l'espoir et du sentiment de sécurité générés par cette annonce (Samson et Généreux, 2019 : 4).

La volonté de déplacer la voie ferrée à l'extérieur du centre-ville est d'ailleurs bien présente au sein de la population de Lac-Mégantic, comme en témoignent les résultats de la démarche de participation citoyenne qui a été initiée par la Ville de Lac-Mégantic dans les mois qui ont suivi la tragédie du 6 juillet 2013. Cette démarche, ayant pour thème « Réinventer la ville », visait à définir collectivement le plan directeur de reconstruction du centre-ville. Un consensus à l'effet que le train devait sortir du centre-ville est fortement ressorti de cet exercice de planification. Cet objectif est clairement énoncé dans le plan directeur, avec l'explication suivante : « La population de Lac-Mégantic ne veut plus qu'un train traverse le secteur le plus fréquenté de la ville. À leurs yeux, la morphologie du terrain et la géométrie de la voie ferrée maintiennent un niveau de risque trop élevé. Les élus et les citoyens réclament une voie de contournement ferroviaire qui permettrait d'éliminer le passage du train au centre-ville. » (Ville de Lac-Mégantic, 2014 : 22) Plusieurs autres manifestations citoyennes ayant eu lieu entre 2013 et 2016 témoignent également de la volonté de la population de Lac-Mégantic d'avoir une voie de contournement ferroviaire (Ville de Lac-Mégantic, 2019a : 10).

Dans ce contexte, le projet vise notamment à :

- éloigner la voie ferroviaire du centre-ville, où se trouve une forte densité de population;
- répondre au sentiment d'insécurité qui anime une partie de la population;
- améliorer la sécurité ferroviaire pour la population de Lac-Mégantic;
- contribuer au rétablissement de la santé psychologique des résidents affectés par la tragédie de 2013.

Compte tenu du contexte dans lequel s'inscrit ce projet et des objectifs visés par ce dernier, il est de toute évidence souhaitable qu'il se réalise, ne serait-ce que pour diminuer la gravité des conséquences en cas d'accident ferroviaire en raison de la plus faible densité de population autour de la nouvelle emprise par rapport à celle de la voie ferrée actuelle (quatorze résidences à moins de 100 mètres du tracé envisagé comparativement à 258 pour le tracé actuel) (ÉIE, p. 3-7). Il faudra cependant s'assurer que le projet diminue réellement les risques pour la population en considérant tous les facteurs de risque (pentes, courbes, activités ferroviaires envisagées, matières transportées, etc.), ce qui ne relève pas de notre expertise.

Bien que nous considérons le projet acceptable de prime abord pour la population de Lac-Mégantic, nous sommes d'avis que le maximum d'efforts doit être fait afin d'en améliorer la conception et de limiter les impacts négatifs pour les résidents des trois municipalités concernées (Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac) qui auront à vivre à proximité de la nouvelle voie ferrée. Il s'agira pour eux d'une proximité « subie » car ces résidents n'ont pas fait le choix de vivre à proximité d'une voie ferrée. Celle-ci leur sera imposée, ce qui accentue l'importance de tenir compte de leurs préoccupations – tout à fait légitimes – dans le cadre de la conception du projet. Les éléments soulevés dans cet avis visent donc à optimiser le projet ainsi que les mesures prévues pour éviter ou atténuer le plus possible les impacts potentiels sur les citoyens qui seront les plus directement touchés par la nouvelle voie ferrée.

## 2. ACCEPTABILITÉ SOCIALE DU PROJET

Dans le contexte de la PÉIE, le MELCC définit l'acceptabilité sociale comme étant un « jugement collectif globalement favorable à l'égard d'un projet, celui-ci étant cohérent avec les valeurs, les besoins et les aspirations des acteurs interpellés par l'implantation du projet » (MELCC, 2018 : 5). L'objectif est la recherche d'un consensus sur la définition des conditions de réalisation du projet, dans le but de limiter ses impacts négatifs et de maximiser ses retombées positives, favorisant ainsi la meilleure insertion possible du projet au sein de son milieu d'accueil.

Actuellement, il y a un consensus à l'effet que la voie ferrée doit être retirée du centre-ville de Lac-Mégantic et passer dans un milieu moins densément peuplé. Le besoin de sécurité de la population ressort comme un élément majeur justifiant la construction d'une voie de contournement. Le tracé qui a été retenu ne fait cependant pas l'objet d'un consensus, en particulier dans les secteurs de Nantes et de Frontenac, et la pertinence même du projet est remise en question compte tenu qu'il n'a pas encore été confirmé que les opérations de triage se feraient dans le parc industriel de Lac-Mégantic.

### 2.1 DANS LE SECTEUR DE NANTES

De nombreux participants à l'audience publique tenue par le BAPE ont exprimé le souhait que le tracé de la nouvelle voie soit déplacé au nord de la route 161 pour s'éloigner encore plus des résidences. La plupart de ces participants sont des résidents du 10<sup>e</sup> rang et du quartier Laval-Nord à Nantes qui se retrouveraient à proximité de la voie de contournement. Bien que, dans les faits, la plupart des résidences du quartier Laval-Nord seraient situées plus loin de la nouvelle voie ferrée par rapport à la situation actuelle (Ville de Lac-Mégantic, 2019b : annexe 1), plusieurs citoyens craignent d'être victimes d'un autre déraillement de train s'il se produit dans ce secteur. De plus, certains d'entre eux ont perdu un proche lors de la tragédie du 6 juillet 2013 et le passage du train à proximité de leur résidence serait un constant rappel des pertes qu'ils ont subies.

En plus d'accroître le sentiment d'insécurité et le stress ressenti par la population de ce secteur, la construction de la voie de contournement au sud de la route 161 à Nantes risque de compromettre les projets d'expansion d'une cabane à sucre commerciale située sur le 10<sup>e</sup> rang, à 122 mètres de la future voie ferrée (Ville de Lac-Mégantic, 2019b : 2). Le mémoire déposé par les propriétaires de cette entreprise résume bien tous les impacts que la voie de



contournement aurait sur celle-ci si le tracé demeure à l'emplacement prévu actuellement : perte d'espaces de stationnement, expérience client moins intéressante, sécurité des enfants compromise, projets de développement mis en péril (Tremblay et Charrier, 2019). Plusieurs autres arguments en faveur d'un déplacement du tracé au nord de la route 161 ont été soulevés par le conseil municipal de Nantes dans une résolution adoptée le 11 septembre 2018, visant à refuser le tracé pour la portion située dans cette municipalité et à demander aux gouvernements de reconsidérer la variante proposée au nord où, dit-on, « seulement quatre résidences seraient à moins de 500 mètres et, socialement, serait plus acceptable pour la population » (Municipalité de Nantes, 2018). Cette résolution a été appuyée par une pétition signée par plus de 130 personnes. Une lettre a donc été transmise à Transports Canada par la municipalité de Nantes en décembre 2018, afin de demander le déplacement de la voie de contournement au nord de la route 161, mais cette demande a été refusée en raison des coûts supplémentaires et de certains enjeux de sécurité.

Il faut préciser qu'avant cette demande, deux variantes (2C et 2Ci) avaient été analysées pour la portion du tracé située à Nantes afin de répondre aux préoccupations soulevées par cette municipalité et examiner la possibilité de construire la voie ferrée au nord de la route 161. Les résultats de l'analyse de la variante 2C sont inclus dans l'étude d'impact déposée en juin 2018 (annexe E de l'ÉIE). Un document présentant une analyse sommaire de la variante 2Ci a par la suite été déposé au MELCC (Ville de Lac-Mégantic, 2018). La variante 2C a été rejetée principalement en raison des coûts de construction et d'entretien plus élevés par rapport à la variante 2, qui est la variante qui a été retenue. La variante 2C impliquait notamment la construction de trois ponts d'étagement, au croisement du 10e rang, de la route 161 et de la rue Pie-XI, ce qui explique en partie les coûts supplémentaires de 38 M\$ par rapport à la variante 2. La variante 2Ci consistait à aménager des passages à niveau au lieu des ponts d'étagement, ce qui aurait permis de réduire considérablement les coûts (coûts supplémentaires de 5 M\$ par rapport à la variante 2). Elle a tout de même été rejetée notamment en raison des enjeux de sécurité liés à l'aménagement d'un passage à niveau avec un angle de 137 degrés au croisement de la route 161, à un endroit où la vitesse affichée est de 90 km/h, augmentant ainsi le risque de collision trains/véhicules. Le rejet de cette variante s'explique également par la présence d'une pente maximale de 1,2% entre le passage à niveau qui serait situé au croisement de la route 161 et le raccordement à l'antenne ferroviaire du parc industriel de Lac-Mégantic (soit sur près de 2,6 km). L'objectif de conception (pente maximale) est de 1,0%. À titre comparatif, la pente maximale de la variante 2 qui a été retenue est de 1,06% pour le même segment (Ville de Lac-Mégantic, 2019c) et la pente maximale du tracé actuel au centre-ville de Lac-Mégantic est de 1,4%.

D'autres arguments ont été soulevés par l'initiateur pour expliquer le rejet des variantes au nord de la route 161, notamment le risque d'enclavement du secteur du Lac de l'Orignal et le risque de blocage à la circulation des véhicules d'urgence advenant l'arrêt d'un train sur la voie ferrée à la hauteur du croisement avec le 10e rang. Cet argument a cependant été réfuté par un ambulancier dans l'un des mémoires déposés lors de l'audience publique, démontrant qu'un problème d'enclavement serait possible même si la voie de contournement passait au sud de la route 161 (Côté, 2019). Ce mémoire soulève d'autres points qui dépassent notre champ de compétence, mais qui devraient à notre avis être portés à l'attention des experts concernés ou de l'initiateur de projet afin que soit réévaluée la possibilité de déplacer le tracé de la voie de contournement au nord de la route 161.

Tout compte fait, nous estimons que les coûts supplémentaires associés à la variante 2Ci seraient somme toute minimales (5 M\$ de plus par rapport au tracé à 133 M\$ qui a été retenu), considérant que cette option permettrait de réduire de manière significative les impacts négatifs pour certains résidents du 10e rang et ceux du quartier Laval-Nord à Nantes. Cette variante devrait, à notre avis, être réexaminée en cherchant des solutions aux contraintes qui ont été identifiées lors de l'analyse. Nous suggérons notamment d'examiner la possibilité de construire un seul pont d'étagement pour assurer la sécurité au croisement de la route 161, ce qui serait moins coûteux que la variante 2C comprenant trois ponts d'étagement. L'économie de coûts susceptible d'être occasionnée en évitant de passer au sud de la route 161 (indemnités à verser aux propriétaires, coûts de compensation pour l'atteinte aux milieux humides, entre autres) devrait également être considérée dans l'estimation des coûts nécessaires pour construire la voie de contournement au nord de cette route dans le secteur de Nantes.

## 2.2 DANS LE SECTEUR DE FRONTENAC

Du côté de Frontenac, un enjeu d'acceptabilité sociale se pose également car le tracé qui a été retenu aura pour effet de morceler des terres forestières et agricoles, pouvant rendre certaines parcelles de terres inintéressantes à exploiter, et certains exploitants pourraient devoir faire de longs détours pour accéder à des portions de terres enclavées (ÉIE, p. 4-67). Bien que des passages à niveau de ferme seront aménagés sur certaines terres, l'accès pourrait être bloqué si des wagons sont mis en arrêt sur la voie ferrée.

Afin de limiter les impacts sur les activités agricoles et forestières, la municipalité de Frontenac a demandé que le tracé de la nouvelle voie ferrée soit situé sur le trait-carré (ligne de propriété) des lots. Une variante de tracé a donc été analysée (variante 2Bi) et cette analyse démontre que le nombre de lots coupés loin du trait-carré des terres serait de trois, au lieu de sept pour la variante 2 qui a été retenue (Ville de Lac-Mégantic, 2018). Toutefois, compte tenu de la topographie montagneuse à cet endroit, la variante 2Bi nécessiterait la construction d'un tunnel sur une distance de près d'un kilomètre, à une profondeur variant entre 30 et 50 mètres. Cette variante impliquerait des coûts supplémentaires d'environ 65 M\$, en plus de coûts d'entretien plus élevés, et un retard important sur l'échéancier actuel (plus d'un an). Pour ces raisons, Transports Canada a rejeté la demande de modification du tracé à Frontenac.

De plus, comme en témoignent les interventions de certains participants lors de l'audience publique ainsi que le mémoire déposé par la municipalité de Frontenac (Municipalité de Frontenac, 2019), la construction d'une nouvelle voie d'évitement d'une longueur totale de 2880 mètres dans cette localité, pour remplacer la voie d'évitement actuelle (appelée « desserte Vachon »), est jugée inacceptable par de nombreux citoyens et par les autorités de cette municipalité, car certaines parcelles de terres deviendraient inaccessibles lorsque des wagons seraient laissés en



attente sur la voie d'évitement (parfois pour plusieurs jours). Il s'agit même d'un enjeu de sécurité publique car les exploitants de ces terres pourraient se retrouver coincés sur la partie enclavée si un train bloque l'accès aux chemins agricoles et forestiers. Pour éviter que de telles situations se produisent, plusieurs participants à l'audience publique ont demandé que cette nouvelle voie d'évitement ne soit pas construite et que les manœuvres ferroviaires (évitement, triage, entreposage) se fassent dans le parc industriel de Lac-Mégantic (nous y reviendrons au point 2.3).

Par ailleurs, il faut mentionner que des mesures de compensation et d'atténuation (listées à la page 4-69 de l'ÉIE) sont prévues pour dédommager les producteurs agricoles et forestiers dont les activités d'exploitation seront affectées par l'implantation de la nouvelle voie ferrée : « Afin d'assurer l'accessibilité pour les propriétaires des terrains concernés et pour le futur opérateur du chemin de fer, plusieurs mesures seront mises en place, notamment l'achat de superficies résiduelles de faibles superficies et leur conservation par le promoteur ou leur revente aux propriétaires adjacents, la négociation de servitudes et la mise en place de passages à niveau de ferme. Par ailleurs, le cas échéant, une compensation monétaire pourra être versée aux propriétaires concernés par de plus grandes difficultés reliées aux opérations culturales ou par la diminution possible de la valeur du terrain découlant du morcellement du territoire agricole cultivé. » (ÉIE, p. 4-73)

### 2.3 LOCALISATION DES OPÉRATIONS DE TRIAGE

Au cours de l'audience publique, plusieurs intervenants (citoyens et élus locaux et régionaux) se sont montrés favorables au projet de réalisation d'une voie de contournement ferroviaire à condition que les opérations de triage se fassent au point géographique le plus bas, c'est-à-dire dans le parc industriel de Lac-Mégantic. Depuis la tragédie du 6 juillet 2013, les voies de triage et d'entreposage du centre-ville de Lac-Mégantic n'ont pas été reconstruites, obligeant ainsi l'exploitant de la voie ferrée à effectuer ses opérations de triage et d'entreposage à Nantes et à Frontenac afin de desservir la région. Par conséquent, des trains sont parfois immobilisés sur la voie principale, en haut des pentes de part et d'autre de Lac-Mégantic, et le stationnement de trains à ces endroits augmente les risques que l'un d'entre eux parte à la dérive en direction de Lac-Mégantic et qu'un autre accident ferroviaire s'y produise.

En janvier 2019, les municipalités de Frontenac, Nantes et Lac-Mégantic, la MRC du Granit, la Société de développement économique du Granit (représentant les entreprises du parc industriel) ainsi que la Coalition des citoyens engagés pour la sécurité ferroviaire ont demandé à Transports Canada d'inclure, dans le projet de voie de contournement, la construction de voies ferroviaires dans le parc industriel de Lac-Mégantic afin d'y centraliser les opérations de triage et d'entreposage : « [...] amener le triage au bas des pentes demeure la seule option pour cesser tout risque de trains à la dérive pouvant mener à une tragédie humaine, économique et environnementale telle que nous l'avons connue. Cela demeure le seul moyen de donner aux Granitais le sentiment de sécurité essentiel dans le processus de rétablissement des familles. » (Ville de Lac-Mégantic, MRC du Granit, Municipalité de Frontenac et Municipalité de Nantes, 2019). En appui à cette demande, un document a été produit par la Société de développement économique du Granit afin de montrer les avantages sociaux, économiques, opérationnels et environnementaux ainsi que les avantages en matière de sécurité, liés à la relocalisation des opérations de triage au parc industriel de Lac-Mégantic (Société de développement économique du Granit, 2019).

En réponse à cette demande, Transports Canada a mandaté une firme d'ingénierie afin d'évaluer la faisabilité technique et financière des options potentielles pour relocaliser les activités de triage dans le parc industriel de Lac-Mégantic. Cette étude n'ayant pas été finalisée, aucune décision n'a encore été prise à ce sujet (Transports Canada, 2019a), ce qui compromet sérieusement l'acceptabilité du projet pour la population concernée. Le conseil municipal de Frontenac a d'ailleurs affirmé, dans son mémoire, qu'il s'opposerait fortement à la réalisation d'une voie de contournement si les activités de triage n'étaient pas relocalisées dans le parc industriel (Municipalité de Frontenac, 2019).

Enfin, puisque le projet vise essentiellement à améliorer la sécurité pour la population de Lac-Mégantic et à répondre au sentiment d'insécurité qui anime une partie de celle-ci, nous sommes d'avis que le maintien des activités de triage et d'entreposage au sommet des pentes à Nantes et à Frontenac serait incohérent avec les objectifs du projet puisque les risques qu'un autre accident ferroviaire se produise demeureraient présents. Par ailleurs, si les activités de triage et d'entreposage sont relocalisées dans le parc industriel de Lac-Mégantic, la mise en place de mesures devrait être considérée afin d'atténuer le plus possible les nuisances – en particulier le bruit – ainsi que les risques pour la population avoisinante.

## 3. ALTÉRATION DE LA QUALITÉ DE VIE ET DU BIEN-ÊTRE PSYCHOLOGIQUE DE LA POPULATION

### 3.1 SENTIMENT DE SÉCURITÉ ET PERCEPTION DES RISQUES

Pour les résidents de Lac-Mégantic qui se trouvent actuellement à proximité de la voie ferrée, la construction de la voie de contournement aurait probablement un effet positif car elle se traduirait par une augmentation de leur sentiment de sécurité (ÉIE, p. 4-58). Un rapport produit par la DSP de l'Estrie mentionne d'ailleurs que la voie de contournement faciliterait le rétablissement psychologique des personnes dont la santé mentale s'est détériorée à cause de la tragédie (Samson, 2015 : 33). Ce ne sera pas le cas, cependant, pour les résidents qui se retrouveront à proximité de la nouvelle voie ferrée. Certains d'entre eux ont aussi souffert de la perte d'un enfant ou d'un proche faisant partie des victimes de la tragédie du 6 juillet 2013, comme il a été mentionné par quelques intervenants lors de l'audience publique tenue par le BAPE.

Bien que le nombre de bâtiments résidentiels situés à moins de 500 mètres de la voie de contournement sera considérablement réduit par rapport à la voie ferrée actuelle (de 1346 à 186) (ÉIE, p. 1-60), il n'en demeure pas moins que les personnes qui vivront ou travailleront désormais à proximité de la nouvelle voie ferrée pourraient connaître une diminution de leur sentiment de sécurité et la crainte ressentie par certains citoyens pourrait être



exacerbée par le souvenir des événements tragiques de 2013. Les enquêtes de santé populationnelle réalisées par la DSP de l'Estrie et les interventions de plusieurs participants à l'audience publique démontrent d'ailleurs que, pour une partie de la population, l'opération normale de la voie ferrée continue d'être associée à la tragédie de 2013, ne serait-ce que par le bruit des wagons qui roulent, les sifflets des locomotives ou les signaux des passages à niveau (ÉIE, p. 4-55).

Le sentiment d'insécurité, lié à la perception que le transport ferroviaire représente un risque pour la santé et la sécurité de la population, est susceptible d'influencer la qualité de vie des citoyens et leur bien-être psychologique (Ricard, 2003). Si le risque est défini comme la probabilité qu'un événement aux conséquences négatives (décès, blessures, maladies, etc.) se produise, la perception des risques correspond à la façon dont les individus ou les groupes perçoivent la source du risque (le danger), sa probabilité et ses conséquences (Brunet, 2007; Raude, 2007). Qu'elles soient fondées ou non sur des données et des faits objectifs, les perceptions n'en demeurent pas moins une partie constituante de la réalité vécue et ressentie par les personnes et elles peuvent engendrer une diversité d'impacts psychologiques et sociaux : stress, sentiments de colère et d'impuissance, perte de quiétude, insécurité, perte de confiance envers les autorités, etc. (Nove Environnement Inc., 2003; Lopez-Navarro, Llorens-Monzonis et Tortosa Edo, 2013; Bouchard-Bastien et Gervais, 2016).

### 3.2 NUISANCES SONORES ET VIBRATIONS

La qualité de vie des citoyens qui se retrouveront à proximité de la nouvelle voie ferrée et leur bien-être psychologique risquent également d'être affectés en raison des nuisances associées aux passages des trains en phase d'exploitation (bruit et vibrations). D'après le scénario d'exploitation présenté dans l'étude d'impact (p. 3-28), il pourrait y avoir quatre trains régionaux d'une longueur de 1600 m (90 wagons) qui passeraient quotidiennement sur la voie de contournement sans s'arrêter (incluant un passage durant la nuit) et deux mouvements de trains (de 5 à 10 wagons) par jour entre le parc industriel de Lac-Mégantic et la connexion avec la voie existante à Nantes. Dans certains secteurs où les trains passeront à proximité des résidences, les nuisances ressenties par les occupants de celles-ci pourraient être significatives en raison des niveaux de bruit anticipés. Ce sera le cas particulièrement dans les secteurs sensibles 01, 02, 03 et 04, d'après les résultats des simulations sonores qui ont été réalisées (ÉIE, p. 4-102). Les principales sources de bruit sont les sifflets des locomotives et les signaux sonores des passages à niveau.

En plus de constituer une source de stress pour les résidents à proximité de la voie de contournement en leur rappelant les événements de 2013, ces bruits risquent de nuire à leur bien-être et leur qualité de vie. En effet, des études ont démontré que si elles affectent de façon significative la quiétude des personnes qui les subissent, les nuisances sonores peuvent être à l'origine de toute une gamme d'émotions négatives (par exemple, gêne, irritation, exaspération, sentiment d'impuissance, appréhension, inconfort, agitation, anxiété, colère, etc.) (Martin, Deshaies et Poulin, 2015 : 20). Le bruit peut également avoir des répercussions sur la santé physique et mentale, en particulier s'il perturbe les habitudes de sommeil.

En ce qui concerne les vibrations émises lors du passage des trains, aucune évaluation des impacts sur les bâtiments à proximité de l'emprise ferroviaire n'a été faite (Ville de Lac-Mégantic, 2019d). Ces vibrations peuvent constituer une source de nuisance pour certaines personnes, en particulier durant la nuit (Peris et al., 2011). En réponse à une question du MELCC à ce sujet, l'initiateur a fait référence à un document produit par la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada, qui recommande une distance minimale de 30 mètres entre la limite d'une nouvelle emprise ferroviaire et la façade des bâtiments existants afin de limiter les effets des vibrations (Ville de Lac-Mégantic, 2019d : 71). Ce document a été utilisé comme référence afin d'établir les critères de conception (ÉIE, p. 4-44). Il est également mentionné dans ce document que les vibrations peuvent être ressenties jusqu'à une distance de 75 mètres (FCM/ASFC, 2013 : 34). D'après les renseignements fournis par l'initiateur, deux résidences de la rue Pie-XI se trouveraient à moins de 75 mètres de la voie de contournement, ainsi qu'une autre résidence située sur la rue Wolfe (Ville de Lac-Mégantic, 2019e : 4). Il est prévu que cette dernière soit acquise, mais ce n'est pas le cas de celles situées sur la rue Pie-XI, bien que l'une de ces deux résidences se trouve à 24 mètres seulement de la limite de l'emprise et à 57 mètres de la ligne de centre de la voie de contournement (Transports Canada, 2019b; ÉIE, p. 4-44). Or, dans l'étude d'impact, il était mentionné que cette résidence serait probablement acquise ou relocalisée (ÉIE, p. 4-44).

### 3.3 MESURES D'ATTÉNUATION PRÉVUES

#### 3.3.1 Climat sonore :

Afin de réduire les impacts sur le climat sonore dans les secteurs sensibles 03 et 04 (aux croisements de la rue Pie-XI et de la rue Wolfe), il est prévu qu'une demande de dérogation soit faite afin d'interdire l'utilisation des sifflets à l'approche des passages à niveau et que des buttes-écrans soient aménagées de part et d'autre de la voie ferrée au croisement de la rue Pie-XI et au sud de la voie ferrée au croisement de la rue Wolfe (ÉIE, p. 4-103). Cependant, aucune mesure d'atténuation n'est prévue dans les secteurs 01 et 02 (aux abords de la route 161 et du rang 10), bien que certaines résidences situées dans ces secteurs risquent de subir un impact moyen (modéré) ou fort (sévère) selon la grille d'analyse utilisée dans l'étude d'impact (ÉIE, p. 4-102).

Dans les secteurs 03 et 04, les valeurs limites (55 dBA le jour et 50 dBA la nuit) de la grille d'analyse seront respectées après l'application des mesures d'atténuation, mais six résidences situées sur la rue Wolfe subiront tout de même un impact moyen (modéré) et une résidence de la rue Pie-XI, située à 24 mètres de l'emprise de la voie de contournement, subira un impact sonore au-delà des valeurs limites de la grille d'analyse utilisée (ÉIE, p. 4-103). Il était mentionné, dans l'étude d'impact, que cette résidence serait probablement acquise ou relocalisée, mais d'après des renseignements fournis récemment par Transports Canada, il n'est plus prévu que cette résidence soit acquise (Transports Canada, 2019b).



### 3.3.2 Vibrations :

Aucune mesure n'est prévue à l'heure actuelle pour atténuer l'impact des vibrations qui seront émises lors du passage des trains en phase d'exploitation. Cependant, lors de la préparation des plans et devis, l'initiateur s'engage à faire appel à un consultant spécialisé en vibrations pour déterminer si des mesures d'atténuation sont nécessaires dans le secteur de la rue Pie-XI compte tenu de la situation particulière de la voie ferrée à cet endroit (topographie, sols en place, profondeur du roc, etc.) (Ville de Lac-Mégantic, 2019e : 4).

### 3.3.3 Sentiment de sécurité et perception des risques :

En ce qui concerne la possible diminution du sentiment de sécurité pour les résidents qui se retrouveront à proximité de la nouvelle voie ferrée et les impacts psychologiques et sociaux qu'ils risquent de subir, la mise en place d'un service de soutien psychosocial professionnel est prévue (mesure S1) de même que la réalisation d'un suivi sur la santé des personnes touchées par la voie de contournement (mesure S2) (ÉIE, p. 4-57, 7-2 et 7-3). Toutefois, en réponse à une question du MELCC, l'initiateur a indiqué qu'il ne pouvait pas assurer la réalisation de ce suivi car le financement requis pour la mise en œuvre de cette mesure n'avait pas été précisé (Ville de Lac-Mégantic, 2019f : 7).

La démarche méthodologique envisagée pour la réalisation du suivi sur la santé est décrite à l'annexe 1 d'un document de réponses aux questions et commentaires du MELCC qui a été déposé par l'initiateur du projet (Ville de Lac-Mégantic, 2019f). L'objectif est de réaliser une évaluation spécifique des impacts sur les six déterminants de la santé identifiés dans l'ÉIE (sécurité et sentiment de sécurité, habitudes de vie, activités économiques et emploi, accès aux services et au logement, nuisances associées au bruit et aux vibrations, soutien et cohésion sociale). Ce suivi serait effectué auprès des personnes qui vivent et qui travaillent à proximité de la voie de contournement, dans un rayon de 500 mètres, incluant celles qui résident sur les territoires de Nantes et de Frontenac. Il permettrait de recueillir leurs préoccupations et leurs craintes, d'identifier de façon détaillée les enjeux sociaux liés à l'exploitation de la nouvelle voie de contournement et de documenter les impacts vécus par la population à l'étude. L'ensemble des informations collectées auprès des personnes directement touchées par le projet pourrait servir à élaborer, le cas échéant, des mesures d'atténuation supplémentaires (Ville de Lac-Mégantic, 2019f : annexe 1, p. 6). À des fins de comparaison et pour être en mesure de bien interpréter les résultats du suivi qui serait effectué, l'initiateur s'est engagé à réaliser un état de référence, soit un portrait de la situation initiale, dans les meilleurs délais possibles (Ville de Lac-Mégantic, 2019f : 7). Par la suite, il est prévu que le suivi sur la santé soit fait un an, trois ans et cinq ans après la mise en service de la voie de contournement. De plus, l'initiateur s'est engagé à déposer au MELCC les rapports de suivi qui seraient produits (Ville de Lac-Mégantic, 2019f : 7).

Il est également prévu qu'un système de gestion des plaintes et commentaires soit mis en place au cours de la phase de construction (ÉIE, p. 7-2). Toutefois, il n'est pas précisé si ce système sera maintenu au cours de la phase d'exploitation. Des renseignements supplémentaires ont été demandés au sujet de ce système, mais l'initiateur n'a pas pu les fournir puisque la responsabilité d'établir un système pour recueillir les plaintes et commentaires et en faire le suivi reviendra à l'exploitant ferroviaire et à Transports Canada. Il a cependant pris l'engagement de fournir les renseignements demandés (moyens utilisés pour la transmission des plaintes et commentaires, procédure de traitement des plaintes et mécanisme de suivi auprès des plaignants) au moment du dépôt de la première demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (Ville de Lac-Mégantic, 2019g : 11).

Par ailleurs, un comité de suivi sera mis sur pied lors de la phase d'exploitation (ÉIE, p. 7-2). Ce comité sera composé de résidents situés à proximité de la nouvelle voie de contournement, de représentants des trois municipalités (Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac) et de représentants de l'exploitant de la voie ferrée. Il se réunira au moins à quatre reprises à chaque année. Les résidents concernés pourront y exprimer leurs préoccupations, leurs craintes, y poser leurs questions et y exposer leurs éventuelles doléances vis-à-vis de la voie ferrée et de son exploitation.

## 4. RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES REQUIS ET DEMANDES D'ENGAGEMENTS

Quelques renseignements supplémentaires sont requis pour que nous puissions compléter notre analyse de l'acceptabilité du projet au regard des aspects sociaux. Des engagements sont également demandés afin de minimiser les impacts négatifs sur les citoyens qui seront directement touchés par la voie de contournement et d'assurer le maintien des communications entre ces derniers et l'initiateur du projet (ou l'exploitant ferroviaire) au cours des phases de construction et d'exploitation du projet.

### 4.1) ACQUISITION D'UNE RÉSIDENCE SUR LA RUE PIE-XI

L'initiateur doit expliquer pour quelle raison il n'est plus prévu d'acquérir la résidence située sur la rue Pie-XI à 24 mètres de l'emprise de la voie de contournement, compte tenu que celle-ci risque de subir un impact sonore au-delà des valeurs limites de la grille d'analyse utilisée dans l'étude d'impact (ÉIE, p. 4-103) et qu'elle se situe à moins de 30 mètres de l'emprise, soit la distance minimale recommandée entre une nouvelle emprise ferroviaire et la façade des bâtiments existants afin de limiter les effets des vibrations (Ville de Lac-Mégantic, 2019d : 71).

### 4.2) SERVICE DE SOUTIEN PSYCHOSOCIAL

Dans le cadre du projet, il est prévu qu'un service de soutien psychosocial professionnel soit mis en place « afin d'assurer une disponibilité rapide et adéquate aux personnes directement touchées par la voie de contournement (soit les personnes qui vivent et travaillent dans un rayon de 500 mètres de la voie ferrée ainsi que celles visées par le processus d'acquisition résidentielle) qui en ressentiraient le besoin, et ce, durant toute la durée des travaux de construction du projet et durant une période d'un an suite à la mise en exploitation de la voie ferrée » (mesure S1) (ÉIE, p. 4 57).



Un service de soutien psychosocial est déjà en place au sein de la communauté de Lac-Mégantic depuis les événements de 2013 et, tel que mentionné dans la réponse à une question du MELCC, la Ville de Lac-Mégantic s'engage « à continuer de soutenir sa population en collaboration avec une équipe de professionnels de la santé et des services sociaux d'ici la mise en service de la nouvelle voie de contournement ainsi que pour les années futures » (Ville de Lac-Mégantic, 2019d : 99).

Considérant ces informations, l'initiateur doit préciser si les citoyens de Nantes et de Frontenac, faisant partie des personnes directement touchées par la voie de contournement, pourront aussi bénéficier de ce service de soutien psychosocial, même s'il est offert par la Ville de Lac-Mégantic.

#### 4.3) FERMETURE POTENTIELLE DE LA RUE PIE-XI

Au cours de l'audience publique (BAPE, 2019 : 14-15), il a été mentionné que la rue Pie-XI serait possiblement scindée en deux une fois que la voie de contournement sera construite, ce qui obligerait les utilisateurs de cette route à faire un détour et isolerait les résidents situés au nord de la nouvelle voie ferrée. La Ville de Lac-Mégantic a procédé à un sondage afin de connaître les préférences des citoyens quant aux options analysées en vue du réaménagement de la rue Pie-XI pour permettre le passage de la voie de contournement ferroviaire (Ville de Lac-Mégantic, 2019h). Parmi les quatre scénarios qui ont été présentés aux citoyens, trois impliquent une fermeture de la rue Pie-XI de part et d'autre du tracé de la voie ferrée, mais deux d'entre eux proposent une déviation qui nécessiterait cependant la construction d'un nouveau segment de route. En réponse au sondage réalisé par la Ville, 21 répondants (sur les 31 qui ont donné suite aux lettres envoyées) ont indiqué une préférence pour une segmentation de la rue Pie-XI (culs-de-sac aménagés de part et d'autre de la voie ferrée avec possibilité de passage pour piétons et vélos) (Ville de Lac-Mégantic, 2019i). Seize lettres (sur les 47 qui avaient été envoyées) sont toutefois demeurées sans réponse.

La fermeture éventuelle de cette rue constitue une préoccupation importante pour certains résidents, en particulier pour ceux qui se retrouveraient isolés au nord de la rue Pie-XI, comme en témoigne cet extrait d'une lettre d'opinion : « Là, maintenant, on veut fermer ma rue (Pie-XI) à cause du nouveau tracé. Cette rue où je circule depuis 65 ans et qui est déjà un cul-de-sac à l'autre bout. Il nous resterait la voie de contournement [la route 161], mais ça rallonge de beaucoup notre parcours. C'est une question de sécurité pour moi et mes voisins, en plus des ambulances qui empruntent régulièrement cette rue pour la rapidité à se rendre à l'hôpital. [...] je m'oppose fermement à la fermeture de la rue pour des raisons de sécurité et de civisme envers les résidents et où plus de mille voitures empruntent ce trajet à tous les jours. » (Roy, 2019)

Compte tenu que l'étude d'impact ne contient aucun renseignement sur les impacts que la fermeture de cette rue est susceptible d'occasionner, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes :

- a) Pourquoi est-il envisagé de fermer cette rue à la circulation routière? Ne serait-il pas possible d'aménager un passage à niveau ou un étagement?
- b) Quel est le débit de circulation sur cette rue, dans les deux directions?
- c) Quels seraient les impacts de la fermeture de cette rue pour les usagers (ex. : modification du temps de parcours, incidence sur le temps de réponse des services d'urgence, etc.), selon les différents scénarios de réaménagement envisagés?

#### 4.4) SUIVI SUR LA SANTÉ DES PERSONNES TOUCHÉES PAR LA VOIE DE CONTOURNEMENT

Tel qu'il a été mentionné à la section 3.3.3 du présent avis, l'initiateur a indiqué qu'il ne pouvait pas assurer la réalisation de ce suivi car le financement requis pour la mise en œuvre de cette mesure n'avait pas été précisé (Ville de Lac-Mégantic, 2019f : 7). Considérant l'importance des enjeux sociaux soulevés par ce projet et les impacts potentiels sur la qualité de vie et le bien-être psychologique des personnes qui se retrouveront à proximité de la nouvelle voie ferrée, l'initiateur doit s'engager à réaliser ce suivi en suivant la démarche méthodologique décrite dans l'un des documents de réponses aux questions et commentaires du MELCC qui a été déposé (Ville de Lac-Mégantic, 2019f) et en respectant les engagements pris en réponse à la QC-95 (à la page 7 du document).

#### 4.5) SYSTÈME DE GESTION DES PLAINTES ET COMMENTAIRES

Compte tenu des nuisances que le projet est susceptible d'occasionner pour les résidents qui se retrouveront à proximité de la voie de contournement et des craintes que le transport ferroviaire risque de susciter, l'initiateur doit s'engager à maintenir son système de gestion des plaintes et commentaires en fonction durant la phase d'exploitation du projet, du moins pour les premières années. En cas de nuisances ou d'inquiétudes, ce système permettra aux citoyens de communiquer rapidement avec l'exploitant ferroviaire afin de formuler des plaintes ou d'obtenir des réponses à leurs questions, ce qui devrait atténuer les impacts sur leur qualité de vie et leur bien-être psychologique.

#### 4.6) COMITÉ DE SUIVI

Comme il a été mentionné à la section 3.3.3 du présent avis, un comité de suivi sera mis sur pied lors de la phase d'exploitation (ÉIE, p. 7-2). Afin de connaître la nature des préoccupations, des craintes et des plaintes exprimées, le cas échéant, par les résidents siégeant sur ce comité et par les représentants des municipalités, l'initiateur doit s'engager à déposer au MELCC un bilan annuel des activités du comité de suivi, une fois qu'il sera entré en fonction, dans lequel il sera expliqué comment les plaintes reçues et les préoccupations exprimées ont été traitées (réponses données, mesures appliquées, suivis effectués, etc.).



#### 4.7) COMMUNICATION D'INFORMATION SUR LES RISQUES LIÉS AU TRANSPORT FERROVIAIRE

À la section 3.1 du présent avis, nous avons mentionné que les personnes qui vivront ou travailleront désormais à proximité de la nouvelle voie ferrée pourraient connaître une diminution de leur sentiment de sécurité, ce qui pourrait affecter leur qualité de vie et leur bien-être psychologique. Les craintes et les inquiétudes des citoyens pourraient d'ailleurs avoir été amplifiées par certains déraillements de trains survenus au Québec en 2018 (Radio-Canada, 2018a et b) et, plus récemment, entre Nantes et Lac-Mégantic, près de la route 161 (Radio-Canada, 2019). D'autres articles de presse faisant état de lacunes importantes en matière de sécurité ferroviaire ont certainement dû alimenter le sentiment d'insécurité chez certains citoyens et leur perception à l'effet que le transport ferroviaire représente un risque pour la santé et la sécurité publique (Beaudoin, 2018; Roberge, 2019).

Afin de rassurer la population relativement aux risques appréhendés, il est essentiel de maintenir les communications et de transmettre de l'information, de manière ouverte et transparente, sur la nature des risques, les conséquences potentielles, les probabilités d'occurrence, les mesures de prévention et d'intervention et la gestion de la sécurité. Considérant l'importance des impacts psychologiques et sociaux susceptibles d'être engendrés par la perception des risques, l'initiateur doit s'engager à diffuser de l'information à la population de Nantes, de Lac-Mégantic et de Frontenac, sur les mesures appliquées et celles qu'il compte mettre en place afin d'assurer la sécurité du transport ferroviaire. Il doit également indiquer quels moyens seront employés à cette fin (ex. : diffusion d'information sur un site web, envoi d'infolettres, communiqués de presse, séances d'information publique, etc.). Il est également recommandé à l'initiateur d'organiser des rencontres d'information avec les représentants des communautés concernées afin de présenter le plan des mesures d'urgence une fois que celui-ci sera complété, pour que les intervenants locaux soient bien préparés à réagir adéquatement en situation d'urgence.

#### 4.8) INDEMNITÉS POUR DOMMAGES COLLATÉRAUX

Il est mentionné, dans l'étude d'impact, que la valeur marchande des propriétés résidentielles situées à proximité de la nouvelle voie ferrée pourrait éventuellement diminuer, en raison des inconvénients qui en découleront (bruit des trains, vibrations, poussières, etc.) et de la crainte qui peut être associée au passage des trains depuis la tragédie du 6 juillet 2013 (ÉIE, p. 4-48).

D'après les renseignements additionnels fournis par l'initiateur en réponse à une question de la commission d'enquête du BAPE portant sur l'évaluation de la perte de valeur potentielle des résidences situées dans un rayon de 500 mètres par rapport à la voie de contournement, il s'agit d'un impact très probable mais difficile à évaluer de manière précise, car la diminution de la valeur dépend de plusieurs facteurs, notamment de la proximité des résidences par rapport à la voie ferrée, de la fréquence des passages de trains et du poids des convois (Ville de Lac-Mégantic, 2019j : 4). La diminution de la valeur des résidences pourrait varier de 2% à 10%, d'après les études qui ont été recensées sur la valeur des résidences situées à proximité de voies ferrées utilisées pour le transport de marchandises (Ville de Lac-Mégantic, 2019j : 5).

Lors de l'audience publique tenue par le BAPE, de nombreux citoyens ont fait part de leurs préoccupations au sujet de la diminution potentielle de la valeur de leur résidence en raison de la proximité de celle-ci par rapport à la voie de contournement et de leur crainte de voir leur qualité de vie affectée par les nuisances engendrées par le passage des trains. Certains ont réclamé d'être indemnisés pour les dommages qu'ils subiront. La réponse du représentant de Transports Canada fut celle-ci : « [...] lorsqu'on parle d'acquisition de terrains, la loi prévoit des indemnités pour les propriétaires qui sont directement visés par le projet, mais malheureusement, pour tous les autres propriétaires qui sont à l'extérieur, qui ne sont pas directement visés par l'acquisition des terrains, il n'y a aucune indemnité qui est prévue pour ces propriétaires-là. » (BAPE, 2019 : 123)

En réponse à une question de la commission d'enquête du BAPE, Transports Canada a affirmé n'avoir aucune information indiquant que des personnes ayant subi des dommages suite à la construction d'une voie ferroviaire auraient reçu des compensations du gouvernement fédéral alors qu'ils n'étaient pas propriétaires de lots directement touchés par le projet (Transports Canada, 2019c).

Or, dans le cadre du projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse à Saguenay, des compensations financières ont été offertes par l'Administration portuaire du Saguenay (APS) à certains propriétaires dont les résidences étaient situées à plus de 60 mètres de la voie ferrée (Administration portuaire du Saguenay, 2012 : 3). L'APS envisageait également de proposer des compensations, négociées de gré à gré, à d'autres propriétaires de résidences localisées jusqu'à un maximum de 250 mètres de la voie ferrée projetée (Administration portuaire du Saguenay, 2012 : 3).

Compte tenu que des indemnités ont déjà été offertes par le gouvernement fédéral dans le cadre d'un projet comparable à celui de la voie de contournement à Lac-Mégantic, nous sommes d'avis que la possibilité de verser de telles indemnités devrait être considérée par Transports Canada afin de dédommager les citoyens qui seront contraints de subir les nuisances liées à la présence de la voie ferrée à proximité de leur résidence et qui risquent de voir la valeur de celle-ci diminuer.

#### 4.9) PRESSION SUR LE MILIEU EN PHASE DE CONSTRUCTION

L'initiateur a bien identifié les mesures qui seront appliquées dans le cadre du projet pour maximiser l'apport de retombées économiques et la création d'emplois à l'échelle locale et régionale, durant la phase de construction (Ville de Lac-Mégantic, 2019d : 103).



Cependant, dans sa réponse à la QC-96, l'initiateur affirme que « la construction d'une voie ferrée est un projet ponctuel qui requiert généralement de la main-d'œuvre relativement spécialisée, laquelle ne proviendra probablement pas majoritairement de la région » (Ville de Lac-Mégantic, 2019d : 103). Il est donc probable que la main-d'œuvre proviendra surtout de l'extérieur de la région durant la phase de construction qui s'échelonne sur une période de quatre ans, d'autant plus que la région est très susceptible de faire face à une pénurie de main-d'œuvre selon les indicateurs socioéconomiques présentés dans la réponse à la QC-96. Il est estimé que 137 employés à temps plein travailleront sur le projet à chaque année durant les travaux de construction.

Puisque l'arrivée massive de travailleurs en provenance de l'extérieur risque d'amener une grande pression sur le milieu de l'hébergement et une demande accrue pour les services publics et communautaires (santé, services de garde, etc.), l'initiateur devra collaborer avec les organismes locaux et régionaux pour : 1) faire connaître les besoins d'hébergement à l'avance pour accommoder les travailleurs provenant de l'extérieur; 2) optimiser les services existants afin de répondre à la demande accrue des résidents et des travailleurs, s'il y a lieu.

## CONCLUSION

Considérant qu'un certain nombre de renseignements demeurent manquants et que des engagements supplémentaires sont requis, le projet ne peut pas, pour le moment, être jugé acceptable à l'égard des aspects sociaux. Des réponses aux demandes formulées dans la section 4 sont nécessaires pour que nous puissions compléter notre analyse de l'acceptabilité du projet au plan social.

## RÉFÉRENCES

- Administration portuaire du Saguenay (2012). Réponses aux questions du BAPE. Document déposé dans le cadre de l'audience publique sur le projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse à Saguenay (cote DQ17.1).
- BAPE (2019). Enquête et audience publique sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic par Ville de Lac-Mégantic. Transcription de la séance tenue le 12 juin 2019 à 13h30 (cote DT2).
- BEAUDOIN, C. (2018). « Cinq ans après Lac-Mégantic : les trains à la dérive atteignent un sommet ». Radio-Canada, article publié le 28 juin 2018. [En ligne]. [<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1106487/cinq-ans-apres-lac-megantic-les-trains-a-la-derive-atteignent-un-sommet>].
- BOUCHARD-BASTIEN, E., et GERVAIS, M.-C. (2016). Relation entre les activités de l'industrie des hydrocarbures, la qualité de vie et la santé psychologique et sociale. Québec : Institut national de santé publique du Québec (INSPQ).
- BRUNET, S. (2007). Société du risque : quelles réponses politiques? Paris : L'Harmattan.
- CÔTÉ, S. (2019). Mémoire déposé dans le cadre de l'audience publique sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic (cote DM43).
- FCM/ACFC (2013). Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires. Ottawa : Fédération canadienne des municipalités et Association des chemins de fer du Canada. [En ligne]. [[https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/03/2013\\_05\\_27\\_Guidelines\\_NewDevelopment\\_F.pdf](https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2017/03/2013_05_27_Guidelines_NewDevelopment_F.pdf)].
- GÉNÉREUX, M., G. PERREault et G. PETIT (2016). « Portrait de la santé psychologique de la population du Granit en 2015 », Bulletin Vision Santé publique no 27. Sherbrooke : Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke. [En ligne]. [[https://www.santeestrie.qc.ca/uploads/media/Bulletin\\_vision\\_sante\\_publique\\_27\\_Lac\\_Megantic.pdf](https://www.santeestrie.qc.ca/uploads/media/Bulletin_vision_sante_publique_27_Lac_Megantic.pdf)].
- GÉNÉREUX M. et D. MALTAIS (2017). « Plus de trois ans après la tragédie : comment la communauté du Granit se porte-t-elle ? », Bulletin Vision Santé publique no 34. Sherbrooke : Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke. [En ligne]. [[https://www.santeestrie.qc.ca/clients/SanteEstrie/Publications/Sante-publique/Bulletin-vision/2017/34\\_Vision\\_sante\\_publique\\_Lac-Megantic\\_enquete\\_3.pdf](https://www.santeestrie.qc.ca/clients/SanteEstrie/Publications/Sante-publique/Bulletin-vision/2017/34_Vision_sante_publique_Lac-Megantic_enquete_3.pdf)].
- GÉNÉREUX M. et D. MALTAIS (2019). « La reconstruction sociale de la communauté de Lac-Mégantic suivant la tragédie : bilan des six premières années », Bulletin Vision Santé publique no 52. Sherbrooke : Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke. [En ligne]. [[https://www.santeestrie.qc.ca/clients/SanteEstrie/Publications/Sante-publique/Bulletin-vision/2019/52\\_Vision\\_sante\\_publique\\_Lac-Megantic\\_6ans\\_FR.pdf](https://www.santeestrie.qc.ca/clients/SanteEstrie/Publications/Sante-publique/Bulletin-vision/2019/52_Vision_sante_publique_Lac-Megantic_6ans_FR.pdf)].
- LOPEZ-NAVARRO, M.A., LLORENS-MONZONIS, J. et TORTOSA-EDO, V. (2013). « The effect of social trust on citizens' health risk perception in the context of a petrochemical industrial complex ». International Journal of Environmental Research and Public Health, 10 : 399-416.
- MARTIN, R., DESHAIES, P., et POULIN, M. (2015). Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains. Québec : Institut national de santé publique du Québec.



MELCC (2018a). L'information et la consultation du public dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement : guide à l'intention de l'initiateur de projet. Québec : Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique. [En ligne]. [[www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf](http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf)].

MUNICIPALITÉ DE FRONTENAC (2019). Mémoire déposé dans le cadre de l'audience publique sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic (cote DM39).

MUNICIPALITÉ DE NANTES (2018). Procès-verbal de la séance ordinaire du Conseil municipal tenue le 11 septembre 2018. Document déposé dans le cadre de l'audience publique sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic (cote DC2).

NOVE ENVIRONNEMENT INC. (2003). Évaluation de la perception des risques et des impacts psychosociaux. Étude sectorielle réalisée pour Hydro-Québec Production dans le cadre du projet de modification des installations de stockage des déchets radioactifs et réfection de la centrale nucléaire de Gentilly-2.

PERIS E. et al. (2011). « Community reaction to railway vibration at different times of the day » : 822-829, dans Griefahn B. (dir.), Proceedings of the 10th Congress of the International Commission on Noise as a Public Health Problem. London : International Commission on Biological Effects of Noise (ICBEN) & Institute of Acoustics.

RADIO-CANADA (2018a). « Déraillement de train à Saint-Constant : le transport toujours perturbé ». Article publié le 10 juillet 2018. [En ligne]. [<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1111750/deraillement-train-saint-constant-exo>].

RADIO-CANADA (2018b). « Le déraillement de Saint-Polycarpe inquiète à Lac-Mégantic ». Article publié le 17 juillet 2018. [En ligne]. [<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1113290/deraillement-saint-polycarpe-inquiete-lac-megantic-train>].

RADIO-CANADA (2019). « Un wagon déraille entre Nantes et Lac-Mégantic ». Article publié le 24 août 2019. [En ligne]. [<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1273451/accident-train-deraillement-rail-chemin-fer-estrie>].

RAUDE, J. (2007). « La perception du risque : Théories et données empiriques », Revue des sciences sociales, 38 : 20-29.

RICARD, S. (2003). Cadre de référence en gestion des risques pour la santé dans le réseau québécois de la santé publique. Québec : Institut national de santé publique du Québec.

ROBERGE, S. (2019). « Plus de 250 rails défectueux en 2018 entre Farnham et Lac-Mégantic ». Le Soleil, article publié le 17 août 2019. [En ligne]. [<https://www.lesoleil.com/actualite/plus-de-250-rails-defectueux-en-2018-entre-farnham-et-lac-megantic-d851e2df3740bf16a1b46955a565a3a8>].

ROY, R. (2019). « Voie ferrée : un message clair! ». L'Écho de Frontenac. Lettre d'opinion publiée le 6 juin 2019. [En ligne]. [<http://www.echodefrentenac.com/actualitedujour.asp?ldNouv=6363&ldate=>].

SAMSON, I. (2015). Emplacement de la voie ferroviaire à Lac-Mégantic : pertinence d'une évaluation d'impact sur la santé. Sherbrooke : Agence de la santé et de services sociaux de l'Estrie, Direction de santé publique de l'Estrie.

SAMSON, I. et M. GÉNÉREUX (2019). La sécurité ferroviaire et le bien-être psychologique. Mémoire déposé dans le cadre de l'audience publique sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic (cote DM20). Sherbrooke : Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke.

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU GRANIT (2019). Projet de relocalisation des cours de triage des municipalités de Lac-Mégantic, Nantes et Frontenac. Ce document se trouve sur le Registre des évaluations environnementales (cote PR5.11) : <http://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-013/3211-08-013-26.pdf>.

TRANSPORTS CANADA (2019a). Réponses aux questions et commentaires du MELCC – Troisième série (datée du 14 mai 2019). Ce document se trouve sur le Registre des évaluations environnementales (cote PR5.10) : <http://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-013/3211-08-013-25.pdf>.

TRANSPORTS CANADA (2019b). Réponses aux questions du BAPE. Document déposé dans le cadre de l'audience publique sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic (cote DQ22.1).

TRANSPORTS CANADA (2019c). Réponses aux questions du BAPE. Document déposé dans le cadre de l'audience publique sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic (cote DQ6.1).

TREMBLAY A. et N. CHARRIER (2019). Mémoire – Cabane à sucre Mégantic S.E.N.C. Mémoire déposé dans le cadre de l'audience publique sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic (cote DM33).



VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2014). Réinventer la ville : plan directeur de reconstruction du centre-ville de Lac-Mégantic, rapport d'étape. [En ligne]. [[http://reconstruction-lac-megantic.ca/wp-content/uploads/2014/11/GTR\\_13305\\_rapportcameo-final\\_2014-10-28\\_LR.pdf](http://reconstruction-lac-megantic.ca/wp-content/uploads/2014/11/GTR_13305_rapportcameo-final_2014-10-28_LR.pdf)].

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2018). Étude sectorielle – Analyse sommaire de scénarios de modifications du corridor annoncé de la voie ferroviaire de contournement du centre-ville de Lac-Mégantic demandés par les municipalités de Lac-Mégantic, Nantes et Frontenac, juin 2018. Ce document se trouve sur le Registre des évaluations environnementales (cote PR3.3) : <http://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-013/3211-08-013-5.pdf>.

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2019a). Mémoire de la Ville de Lac-Mégantic déposé par madame Julie Morin, mairesse, au nom du Conseil municipal. Mémoire déposé dans le cadre de l'audience publique sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic (cote DM30).

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2019b). Rectifications à plusieurs mémoires présentés en deuxième partie d'audience publique, séances du 16 et 17 juillet 2019. Document déposé dans le cadre de l'audience publique sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic (cote DA15).

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2019c). Réponses aux questions du BAPE. Document déposé dans le cadre de l'audience publique sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic (cote DQ1.1).

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2019d). Réponses aux questions et commentaires du MELCC – Première série (datée du 20 septembre 2018). Ce document se trouve sur le Registre des évaluations environnementales (cote PR5.2) : <http://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-013/3211-08-013-13.pdf>.

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2019e). Réponses aux questions et commentaires du MELCC – Deuxième série (datée du 11 avril 2019) : Réponses aux questions 2-1, 2-2, 2-3 et 2-19. Ce document se trouve sur le Registre des évaluations environnementales (cote PR5.8) : <http://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-013/3211-08-013-19.pdf>.

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2019f). Réponses aux questions et commentaires du MELCC – Première série (datée du 20 septembre 2018) : Erratum aux réponses aux questions QC-02, QC-19, QC-40, QC-94 et QC-95, et réponse à la question QC-118. Ce document se trouve sur le Registre des évaluations environnementales (cote PR5.4) : <http://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-013/3211-08-013-15.pdf>.

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2019g). Réponses aux questions et commentaires du MELCC – Deuxième série (datée du 11 avril 2019) : Réponses aux questions 2-4, 2-5, 2-6, 2-7, 2-8, 2-9, 2-10, 2-11, 2-12, 2-13, 2-14, 2-16, 2-17 et 2-18.

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2019h). Aménagements de la rue Pie-XI pour permettre le passage de la voie de contournement ferroviaire. Document déposé dans le cadre de l'audience publique sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic (cote DA3).

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2019i). Réaménagement de la rue Pie-XI pour permettre le passage de la voie de contournement ferroviaire : résultats du sondage. Document déposé dans le cadre de l'audience publique sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic (cote DQ2.1).

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2019j). Réponses aux questions du BAPE. Document déposé dans le cadre de l'audience publique sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic (cote DA13).

VILLE DE LAC-MÉGANTIC, MRC DU GRANIT, MUNICIPALITÉ DE FRONTENAC ET MUNICIPALITÉ DE NANTES (2019). Lettre des élus au ministre des Transports du Canada concernant la relocalisation des activités de triage. Document déposé dans le cadre de l'audience publique sur le projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic (cote DA4).

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Karine Dubé, M.A. Anthropologie	Conseillère en évaluation des impacts sociaux		2019-08-28
Dominique Lavoie	Directrice		2019-08-28
Clause(s) particulière(s)			



Cliquez ici pour entrer du texte.

### 3

#### Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable, conditionnellement à l'obtention des éléments ci-dessous

À la lumière des renseignements supplémentaires obtenus en réponse aux demandes formulées dans notre premier avis sur l'acceptabilité du projet (Ville de Lac-Mégantic, 2019), nous sommes d'avis que le projet est acceptable dans l'ensemble au regard des aspects sociaux, mais nous recommandons que certaines conditions soient inscrites dans l'autorisation gouvernementale qui sera délivrée – advenant l'autorisation du projet – afin d'atténuer les impacts négatifs que ce dernier pourrait occasionner pour les résidents qui se retrouveront à proximité de la nouvelle voie ferrée et pour assurer le suivi de ces impacts.

Cet avis est divisé en trois sections afin de mettre en évidence :

1. les éléments favorables à l'acceptabilité du projet au plan social;
2. les éléments défavorables à l'acceptabilité du projet au plan social;
3. nos recommandations quant aux conditions à inscrire dans l'autorisation gouvernementale.

#### 1. ÉLÉMENTS FAVORABLES À L'ACCEPTABILITÉ DU PROJET AU PLAN SOCIAL

- Compte tenu du contexte dans lequel s'inscrit ce projet et des objectifs visés par ce dernier (voir la section 1 de notre premier avis sur l'acceptabilité du projet), il est souhaitable qu'il se réalise notamment dans le but de diminuer la gravité des conséquences en cas d'accident ferroviaire, compte tenu que la densité de population autour de la nouvelle emprise sera beaucoup plus faible par rapport à celle à proximité de la voie ferrée actuelle qui passe au centre-ville (14 résidences à moins de 100 mètres du tracé envisagé comparativement à 258 pour le tracé actuel) (ÉIE, p. 3-7). Ce projet vise également à contribuer au rétablissement de la santé psychologique des résidents affectés par la tragédie de 2013.

- Les citoyens et les élus de la Ville de Lac-Mégantic ont clairement exprimé leur volonté de « sortir le train du centre-ville » et souhaitent qu'une voie de contournement soit construite pour éloigner les trains de la population.

- Lors de l'audience publique tenue par le BAPE, de nombreux citoyens se sont montrés favorables au projet de voie de contournement ferroviaire à condition que des modifications soient apportées au tracé dans certains secteurs et que les opérations ferroviaires (triage et entreposage) se fassent dans le parc industriel de Lac-Mégantic – au point géographique le plus bas – plutôt qu'à Nantes ou Frontenac, comme c'est le cas actuellement.

La réponse à la question 4-28 confirme cependant qu'il n'est pas possible d'apporter des modifications majeures au tracé; seules de légères optimisations à l'intérieur du corridor proposé (tracé 2) pourront être faites (Ville de Lac-Mégantic, 2019a : 15-17). En revanche, tel qu'annoncé par le ministre fédéral des Transports le 28 août dernier (Radio-Canada, 2019), les opérations ferroviaires (triage et entreposage) se feront dans le parc industriel de Lac-Mégantic, conformément au souhait exprimé par de nombreux citoyens ainsi que par les élus locaux et régionaux (voir la section 2.3 de notre premier avis sur l'acceptabilité du projet). Cette décision devrait donc favoriser l'acceptation du projet par la population concernée et accroître le sentiment de sécurité des résidents qui se retrouveront à proximité de la nouvelle voie ferrée, puisque les risques qu'un autre accident ferroviaire se produise seront diminués.

- En réponse à la question 4-27, l'initiateur a confirmé que la résidence située sur la rue Pie-XI à 24 mètres de l'emprise de la voie de contournement ferait partie du processus d'acquisition. Rappelons que l'initiateur n'envisageait plus d'acquiescer cette propriété, malgré les risques que ses occupants subissent un impact sonore au-delà des valeurs limites de la grille d'analyse utilisée dans l'étude d'impact (ÉIE, p. 4-103). Toutefois, les travaux géotechniques ont confirmé que l'emprise ferroviaire à cet endroit serait plus large que prévu et qu'elle touche maintenant la propriété en question (Ville de Lac-Mégantic, 2019a : 15). C'est pourquoi cette dernière est désormais visée par le processus d'acquisition.

- En ce qui concerne les nuisances susceptibles d'affecter la qualité de vie et le bien-être psychologique des riverains de la voie de contournement (bruit et vibrations engendrés par le passage des trains en phase d'exploitation), des mesures d'atténuation sont prévues afin de réduire les impacts sur le climat sonore dans certains secteurs et l'initiateur s'est engagé à faire appel à un consultant spécialisé en vibrations pour déterminer si des mesures d'atténuation sont nécessaires dans le secteur de la rue Pie-XI, compte tenu de la situation particulière de la voie ferrée à cet endroit (topographie, sols en place, profondeur du roc, etc.) (voir la section 3.3 de notre premier avis sur l'acceptabilité du projet).

- En réponse à la question 4-29, l'initiateur s'est engagé à mettre en place différentes mesures et à travailler de concert avec les organismes locaux et régionaux pour faciliter l'accueil des nombreux travailleurs durant la phase de construction et pour diminuer la pression sur les services offerts dans les communautés concernées (hébergement, services publics et communautaires, etc.) (Ville de Lac-Mégantic, 2019a : 15).



## 2. ÉLÉMENTS DÉFAVORABLES À L'ACCEPTABILITÉ DU PROJET AU PLAN SOCIAL

Les personnes qui vivront à proximité de la nouvelle voie ferrée pourraient connaître une diminution de leur sentiment de sécurité, ce qui pourrait affecter leur qualité de vie et leur bien-être psychologique. Les craintes ressenties par certains citoyens pourraient être exacerbées par le souvenir des événements tragiques de 2013, d'autant plus que certains d'entre eux ont souffert de la perte d'un enfant ou d'un proche faisant partie des victimes. Pour ces personnes, le passage des trains risque d'être un constant rappel des pertes subies et de raviver des émotions associées à ces souvenirs douloureux. De plus, ces résidents n'ont pas fait le choix de vivre à proximité d'une voie ferrée et ils seront contraints de s'adapter à cette nouvelle réalité ou de faire le choix de déménager s'ils ne peuvent s'y adapter.

Afin d'atténuer les impacts sociaux et psychologiques que les riverains de la voie de contournement risquent de subir, la mise en place de certaines mesures a été annoncée dans l'étude d'impact (voir la section 3.3.3 de notre premier avis sur l'acceptabilité du projet) :

- un service de soutien psychosocial professionnel;
- un suivi sur la santé des personnes touchées par la voie de contournement;
- un comité de suivi en phase d'exploitation;
- un système de gestion des plaintes et commentaires en phase de construction.

Toutefois, la mise en place de certaines de ces mesures n'est aucunement garantie. En réponse aux demandes formulées dans notre premier avis, l'initiateur a soit refusé de prendre les engagements demandés, soit fourni des réponses qui maintiennent l'incertitude quant à l'application de ces mesures :

- Service de soutien psychosocial professionnel : En réponse à la question 4-14, l'initiateur maintient son engagement à offrir ce service en collaboration avec une « équipe de proximité » qui a été mise sur pied en 2013 afin de soutenir les citoyens de la MRC du Granit à la suite de la tragédie ferroviaire. Cette équipe, qui est rattachée à la Direction de santé publique de l'Estrie, est composée de travailleurs sociaux, d'animateurs communautaires et d'autres spécialistes, et elle est financée par le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) (Ville de Lac-Mégantic, 2019a : 9-10). Toutefois, si le MSSS décide de mettre fin au financement de cette équipe et de la démanteler, l'initiateur risque de ne plus être en mesure d'offrir ce service à la population. (voir recommandation #1 dans la section 3 ci-dessous)
- Suivi sur la santé des personnes touchées par la voie de contournement : En réponse à la question 4-15, l'initiateur a refusé de s'engager à réaliser ce suivi car le financement requis pour la mise en œuvre de cette mesure n'a pas été précisé (Ville de Lac-Mégantic, 2019a : 10 et 2019b). (voir recommandation #2 dans la section 3 ci-dessous)
- Comité de suivi en phase d'exploitation : Nous avons demandé à l'initiateur de s'engager à déposer au MELCC un bilan annuel des activités du comité de suivi une fois qu'il serait entré en fonction. Or, en réponse à cette demande (question 4-17), l'initiateur a indiqué ne pas être en mesure de confirmer qu'un comité de suivi serait mis sur pied puisque le financement requis pour mettre en œuvre cette mesure n'était pas garanti.

Tel qu'il est mentionné dans le guide du MELCC portant sur l'information et la consultation du public (MELCC, 2018 : 20), la mise en place d'un comité de suivi permet notamment de maintenir les communications entre l'initiateur d'un projet et la communauté du milieu d'accueil et de chercher conjointement des pistes de solution si des problèmes se présentent. Il existe cependant d'autres méthodes qui peuvent être employées pour informer la population et maintenir le dialogue avec celle-ci (des exemples de méthodes se trouvent à l'annexe 1 du guide, avec leurs avantages et leurs inconvénients).

Bref, la mise en place d'un comité de suivi n'est peut-être pas nécessaire dans le cadre du projet de voie de contournement ferroviaire à Lac-Mégantic, mais nous sommes d'avis qu'il est essentiel que l'initiateur emploie divers moyens pour communiquer de l'information à la population de Nantes, de Lac-Mégantic et de Frontenac, de manière ouverte et transparente, au sujet des mesures appliquées et celles qu'il compte mettre en place afin d'assurer la sécurité du transport ferroviaire. À cet effet, un engagement à déposer un plan de communication a été demandé à l'initiateur (question 4-18), mais ce dernier s'y est objecté, refusant de communiquer des informations confidentielles au sujet du plan des mesures d'urgence et des matières transportées (Ville de Lac-Mégantic, 2019a : 11). Nous sommes cependant d'avis que l'initiateur pourrait transmettre certaines informations générales sur la prévention et la gestion des risques et sur les mesures mises en place pour assurer la sécurité du transport ferroviaire, sans communiquer de renseignements confidentiels. (voir recommandation #3 dans la section 3 ci-dessous)

- Système de gestion des plaintes et commentaires : En réponse à la question 4-16, l'initiateur a refusé de s'engager à maintenir un système de gestion des plaintes et commentaires durant la phase d'exploitation du projet, car l'exploitant ferroviaire possède déjà un « système de gestion des relations avec la communauté » (Ville de Lac-Mégantic, 2019a : 10). Après vérification, il est vrai que l'entreprise qui exploitera la voie de contournement (Canadien Pacifique) dispose de moyens facilitant la transmission de plaintes ou de commentaires par le biais de son site Web (numéro de téléphone, adresse courriel, formulaire en ligne, équipe « Contact avec les collectivités du CP »). En cas de nuisances ou d'inquiétudes, les citoyens pourront donc communiquer rapidement avec l'exploitant ferroviaire afin de formuler des plaintes ou d'obtenir des réponses à leurs questions, ce qui devrait atténuer les impacts sur leur qualité de vie et leur bien-être psychologique. Il sera cependant important que les citoyens soient informés des moyens à leur disposition pour communiquer, au besoin, avec l'exploitant ferroviaire et de la procédure de traitement des plaintes qui sera appliquée, le cas échéant. (voir recommandation #3 dans la section 3 ci-dessous)



Par ailleurs, la fermeture potentielle de la rue Pie-XI constitue certes un élément défavorable à l'acceptabilité du projet sur le plan des impacts sociaux, mais compte tenu des renseignements supplémentaires fournis par l'initiateur en réponse à la question 4-13 (Ville de Lac-Mégantic, 2019a : 8), ces impacts nous apparaissent acceptables. Les usagers de cette rue devront évidemment modifier leurs habitudes de déplacement, mais la longueur des détours à emprunter est plutôt minime et les avantages associés à la fermeture de cette rue devraient compenser les inconvénients que celle-ci pourrait entraîner.

### 3. RECOMMANDATIONS QUANT AUX CONDITIONS À INSCRIRE DANS L'AUTORISATION GOUVERNEMENTALE

1) Service de soutien psychosocial professionnel : Afin de s'assurer qu'un service de soutien psychosocial professionnel soit offert aux personnes qui vivront à proximité de la nouvelle voie ferrée même si le MSSS décide de démanteler l'équipe de proximité actuellement présente, nous recommandons que cela fasse l'objet d'une condition à l'autorisation gouvernementale. Ce service permettra d'assurer la disponibilité rapide et adéquate d'intervenants psychosociaux pour les personnes qui en ressentiraient le besoin, pendant toute la durée des travaux de construction et pour une période d'un an à la suite de la mise en exploitation de la voie ferrée. Il devrait également être spécifié, dans le libellé de cette condition, que l'initiateur doit transmettre, par écrit, les coordonnées des personnes responsables de ce service de soutien psychosocial à tous les citoyens visés par le processus d'acquisition ou dont la résidence se trouvera dans un rayon de 500 mètres autour de la voie de contournement, afin de les informer de l'existence de ce service et de la possibilité d'y avoir recours.

2) Suivi sur la santé des personnes touchées par la voie de contournement : Considérant l'importance des enjeux sociaux soulevés par ce projet et les impacts potentiels sur la qualité de vie et le bien-être psychologique des personnes qui vivront à proximité de la nouvelle voie ferrée, nous recommandons que l'exigence de réaliser le suivi sur la santé des personnes touchées par la voie de contournement fasse l'objet d'une condition à l'autorisation gouvernementale. Ce suivi devra être réalisé en suivant la démarche méthodologique décrite dans l'un des documents de réponses aux questions et commentaires du MELCC qui a été déposé par l'initiateur (Ville de Lac-Mégantic, 2019b : annexe 1) et en respectant également les engagements pris en réponse à la QC-95 (à la page 7 de ce document).

3) Plan de communication : Afin d'informer et rassurer la population de Nantes, de Lac-Mégantic et de Frontenac, et plus particulièrement les personnes qui vivront à proximité de la nouvelle voie ferrée, nous recommandons que l'exigence de déposer un plan de communication fasse l'objet d'une condition à l'autorisation gouvernementale.

Ce plan doit permettre d'informer la population au sujet de la prévention et de la gestion des risques et des mesures mises en place pour assurer la sécurité du transport ferroviaire. Diverses méthodes pourraient être employées à cette fin : des bulletins d'information, des séances publiques, une page dédiée sur un site Web, des rencontres en petits groupes, etc.

Le plan de communication devra également présenter : 1) les méthodes qui seront employées afin d'informer les citoyens des moyens à leur disposition pour transmettre des plaintes, des questions et des commentaires à l'exploitant de la nouvelle voie ferrée, et 2) la procédure qui sera appliquée en cas de réception de plaintes afin de traiter celles-ci de manière adéquate.

### RÉFÉRENCES

MELCC (2018). L'information et la consultation du public dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement : guide à l'intention de l'initiateur de projet. Québec : Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique. [En ligne]. [[www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf](http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf)].



RADIO-CANADA (2019). « Lac-Mégantic : Transports Canada annonce le déplacement des activités ferroviaires ». Article publié le 28 août 2019. [En ligne]. [<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1278903/lac-megantic-transports-canada-annonce-le-deplacement-des-activites-ferroviaires>].

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2019a). Réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de la ville de Lac-Mégantic sur le territoire des municipalités de Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac. Réponses aux questions et commentaires du MELCC – Quatrième série (datée du 9 septembre 2019).

VILLE DE LAC-MÉGANTIC (2019b). Réponses aux questions et commentaires du MELCC – Première série (datée du 20 septembre 2018) : Erratum aux réponses aux questions QC-02, QC-19, QC-40, QC-94 et QC-95, et réponse à la question QC-118. Ce document se trouve sur le Registre des évaluations environnementales (cote PR5.4) : <http://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-013/3211-08-013-15.pdf>.



**AVIS D'EXPERT**  
**PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT**

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Karine Dubé, M.A. Anthropologie	Conseillère en évaluation des impacts sociaux		2019-12-13
Dominique Lavoie	Directrice		2019-12-13
Clause(s) particulière(s)			
Cliquez ici pour entrer du texte.			

**Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures.**



**Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux.**

Choisissez un bloc de construction.

Choisissez un bloc de construction.

Choisissez un bloc de construction.