

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 aux questions et commentaires du MELCC

**Complément n°2 : Erratum aux réponses aux questions QC-02, QC-19, QC-40, QC-94 et
QC-95, et réponse à la question QC-118**

Dossier 3211-08-013

Préparé par :

AECOM
85, rue Sainte-Catherine Ouest
Montréal (Québec) Canada H2X 3P4
www.aecom.com

514-287-8500 Tél.
514-287-8600 Fax

Numéro de projet :

60344414

Date : Le 5 mars 2019

Avis de non-responsabilité

© 2019 AECOM Consultants Inc. TOUS DROITS RÉSERVÉS. LE PRÉSENT DOCUMENT EST PROTÉGÉ PAR LES LOIS SUR LES DROITS D'AUTEUR ET IL EST INTERDIT DE LE REPRODUIRE DE QUELQUE MANIÈRE OU À QUELQUE FIN QUE CE SOIT, SAUF AVEC L'AUTORISATION ÉCRITE D'AECOM CONSULTANTS INC.

Le rapport ci-joint (« Rapport ») a été rédigé par AECOM Consultants Inc. (« Consultant ») pour le bénéfice de la Ville de Lac-Mégantic (« Client ») conformément aux modalités de l'entente conclue entre le Consultant et le Client (« Entente »).

Les renseignements, les données, les recommandations et les conclusions fournis dans le présent rapport :

- sont assujettis aux contraintes budgétaires, aux contraintes de temps et aux autres contraintes et restrictions énoncées dans l'Entente (« Restrictions »);
- représentent le meilleur jugement professionnel du Consultant à la lumière des Restrictions ainsi que des normes de l'industrie en vigueur pour la préparation de tels rapports;
- peuvent être fondés sur des renseignements fournis au Consultant qui n'ont pas été vérifiés par une source indépendante;
- n'ont pas été mis à jour depuis la date d'émission du Rapport et de ce fait, leur précision se limite à l'époque et aux circonstances pour lesquelles ils ont été recueillis, traités, créés ou émis;
- doivent être considérés globalement dans leur contexte et non hors contexte;
- ont été préparés exclusivement pour les fins décrites dans le Rapport et dans l'Entente, et ne doivent pas être utilisés à quelque autre fin que ce soit.
- en sol souterrain, les conditions environnementales ou géotechniques pourraient avoir été établies en fonction de tests limités et sur l'hypothèse que de telles conditions sont uniformes et ne varieront pas selon l'emplacement géographique ou le temps.

Sauf si le contraire est expressément stipulé dans le Rapport ou l'Entente, le Consultant :

- ne peut être tenu responsable de quelque situation ou événement survenu depuis la date de préparation du présent Rapport, ou de toute inexactitude dans l'information fournie au Consultant;
- ne présente aucune garantie, quelle qu'elle soit, expresse ou tacite, à l'égard du Rapport ou de quelque partie de celui-ci, à l'exception du fait que le Rapport représente le meilleur jugement professionnel du Consultant tel que mentionné ci-dessus;
- ne sera pas réputé avoir déclaré que le Rapport ou quelque partie de celui-ci est exhaustif ou peut être utilisé à quelque autre fin que ce soit que celles énoncées dans le Rapport et dans l'Entente;
- sauf dans la mesure exigée par la loi, ou à moins que le Consultant et le Client n'en conviennent autrement, le Rapport :
 - doit être traité de manière confidentielle;
 - ne peut être utilisé ou mis à profit par de tierces parties.

Toute utilisation de ce Rapport est assujettie à cet énoncé de critères de mérite. La responsabilité de tout dommage découlant de l'utilisation inappropriée de ce Rapport ou de quelque partie de celui-ci reviendra au tiers qui en sera à l'origine.

Cet énoncé de critères de mérite est joint au présent Rapport et en fait partie.

Table des matières

Introduction	1
QC-02	3
QC-19	3
QC-40	4
QC-94	5
QC-95	6
QC-118	7

Annexe 1 Suivi de la santé des personnes touchées par la voie de contournement – Collecte d'informations auprès de la population : objectif et démarche – Mise à jour du 28 février 2019

Introduction

Le présent document se veut un ERRATUM et vise à apporter des précisions aux réponses aux questions QC-02, QC-19, QC-40, QC-94, et QC-95 déjà transmises au MELCC dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact du projet de réalisation d'une voie ferroviaire de contournement du centre-ville de Lac-Mégantic. En outre, ce document contient également la réponse à la question QC-118.

Ces questions et commentaires découlent de l'analyse préliminaire réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres, en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive de la ministre et du Règlement relatives à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (chapitre Q-2, r. 23.1) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Réponses aux questions et commentaires

1. Mise en contexte

1.1 Présentation de l'initiateur de projet : La Ville de Lac-Mégantic

QC-02 *L'étude d'impact comprend divers engagements qui devront être respectés lors de l'exploitation de la voie ferrée. Ces engagements comprennent notamment l'entretien de la voie ferrée, de son emprise, des buttes écrans et des chemins d'accès. Qui aura la charge de respecter ces engagements post-construction?*

La réponse émise précédemment pour cette question est remplacée par la réponse suivante :

Réponse (*erratum*) :

Les opérations d'entretien de la voie ferrée, de son emprise et de tous les aménagements à l'intérieur de l'emprise ferroviaire seront de la responsabilité de l'opérateur ou d'autres organismes selon les ententes qui seront conclues ultérieurement. À ce stade-ci, il est impossible de préciser quels seront les organismes responsables et de quels infrastructures et aménagements chacun d'eux devra assurer l'entretien s'il y a plus d'un organisme en charge. Cependant, il est assuré que tous les entretiens durant l'exploitation de la voie ferrée seront effectués conformément aux bonnes pratiques et normes en vigueur au moment de la mise en service de la voie de contournement (c.-à-d. tous les éléments de la voie ferrée, rails, ballast, buttes antibruit, passages à niveaux, signalisation, aménagements paysagers, clôtures, barrières d'accès, ouvrages d'art, ponceaux, fossés longitudinaux, chemins d'accès et tous les autres ouvrages dans l'emprise ferroviaire).

2.2.3 Milieu humain

QC-19 *Veuillez discuter de la présence potentielle de communautés autochtones dans le secteur du projet et, le cas échéant, de leur utilisation du territoire.*

Le dernier paragraphe de la réponse émise précédemment pour cette question est remplacé comme suit :

Réponse (*erratum*) :

Assertions territoriales des groupes autochtones dans le secteur de Lac Mégantic

Selon le Système d'information sur les droits ancestraux et issus de traités (SIDAIT) d'Affaires autochtones et du Développement du Nord Canada (<http://sidait-atris.aadnc-aandc.gc.ca>), deux groupes autochtones pourraient avoir des assertions territoriales dans le secteur de Lac Mégantic : les Abénakis et les Wendat.

Les Abénakis

On trouve deux communautés abénakises au Québec, soit Odanak, située près de la municipalité de Pierreville, et Wôlinak, située près de la ville de Bécancour. Au niveau politique, les deux communautés sont représentées par le Grand Conseil de la Nation Waban-Aki. Le territoire ancestral allégué des Abénakis du Québec, le Ndakinna, s'étend principalement au sud du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la frontière américaine. *Grosso modo*, il se situe entre la rivière Richelieu et la municipalité de l'Islet-sur-Mer. Le Ndakinna englobe donc la ville de Lac-Mégantic et ses environs. Par ailleurs, en janvier 2018, une entente bilatérale de consultation a été conclue entre le gouvernement fédéral et les communautés abénakises d'Odanak et de Wolinak. Cette entente établit un processus de consultation fédéral lorsque la Couronne envisage une conduite susceptible d'avoir une incidence défavorable sur le territoire du Ndakinna.

Les Wendat

On ne trouve qu'une seule communauté Wendat au Québec, soit Wendake, située en périphérie de la ville de Québec. En 2008, la nation wendat a fourni une carte du territoire traditionnel qu'elle revendiquait. Le ministre des Affaires indiennes a reconnu l'intention de la nation de présenter une revendication globale et souligne que celle-ci serait évaluée conformément à la politique sur les revendications globales. Selon la carte présentée par la nation wendat, le territoire traditionnel comprend une partie du fleuve Saint-Laurent (portion nord) entre le secteur de Cap-à-l'Aigle de la ville de La Malbaie (à l'est) et l'embouchure de la rivière Saint-Maurice (à l'ouest). Il ne comprend donc pas la ville de Lac-Mégantic. Cependant, les Wendat font également valoir leur droit d'utilisation dans la zone d'application du traité Huron-britannique de 1760 (aussi connu sous le nom de traité de Murray). La zone d'application de ce traité s'étend en partie au sud du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la frontière américaine, englobant notamment la ville de Lac-Mégantic et ses environs. Par ailleurs, en janvier 2019, une entente bipartite a été conclue entre le gouvernement fédéral et la nation huronne Wendat de Wendake. Celle-ci établit un processus de consultation fédéral lorsque la Couronne envisage une conduite susceptible d'avoir une incidence défavorable sur le territoire couvert par la zone d'application du traité Huron-britannique de 1760.

Activités des groupes autochtones dans le secteur de Lac-Mégantic

La documentation disponible ne permet pas de décrire l'utilisation du territoire effectuée par les groupes autochtones dans le secteur de Lac-Mégantic, ni même de déterminer si des autochtones y pratiquent des activités. Cependant, Transports Canada organisera des consultations avec les différents groupes autochtones concernés (en l'occurrence les Abénakis et les Wendat) afin d'obtenir les informations nécessaires. Les constats qui seront faits à l'issue de ces rencontres seront considérés dans la poursuite du projet. Pour l'instant, il n'est pas possible de préciser les modalités de ces rencontres.

3. Description du projet et des variantes de localisation

3.4.4 Passages à niveau

QC-40 *Le projet prévoit la construction de chemins d'accès dans les surlargeurs de la voie ferrée entre le 3^e rang et les chemins de ferme. La qualité de ces chemins d'accès ne doit pas devenir une contrainte à l'utilisation que les propriétaires pourront faire de leur terrain. Veuillez fournir les caractéristiques techniques de ces chemins d'accès (largeur, rayon de courbure, drainage, etc.). Est-il prévu de rencontrer les propriétaires afin de déterminer leurs besoins à ce propos? À qui reviendra la charge de l'entretien du pont d'étagement du 3^e rang, des chemins d'accès vers les chemins de ferme et des clôtures une fois la construction terminée?*

Les deux derniers paragraphes de la réponse émise précédemment pour cette question sont modifiés comme suit :

Réponse (*erratum*) :

Nous pouvons observer trois types de chemins d'accès :

- chemin d'accès temporaire pour construction;
- chemin d'accès permanent pour l'entretien ferroviaire;
- chemin d'accès permanent privé.

Les chemins d'accès temporaires seront enlevés avant la fin du projet. En ce qui concerne les chemins d'accès permanents, leur emplacement et critères de conception seront déterminés selon les besoins ferroviaires. Plus précisément, les chemins d'accès permanents pour les propriétaires de terrains seront conçus pour soutenir les charges des véhicules utilisés localement et des véhicules normalement utilisés sur des routes publiques.

La route principale d'accès située à l'extrémité est de la déviation comportera deux voies d'approximativement 3 à 3,5 mètres avec un accotement variant de 1,5 à 2,5 mètres selon les critères de conception du ministère des Transports du Québec (MTQ). De plus, ces voies seront construites avec des couches de sous-fondation (MG-112) et de fondation (MG-20) d'au moins 300 mm et 150 mm respectivement. Le rayon de courbure minimal sera entre 20 mètres et 30 mètres selon les exigences du MTQ, et pour des raisons de sécurité, la vitesse de roulement devrait être limitée à 20 km/h. Ces critères de conception seront raffinés lors des phases de conception ultérieures du projet. D'autres informations sur les critères de conception sont disponibles dans les normes du MTQ.

L'entretien des infrastructures et structures sera réalisé selon les directives de Transports Canada. Plus spécifiquement, l'entretien du pont d'étagement du 3^e rang reviendra à la compagnie du chemin de fer puisque celle-ci sera propriétaire du pont.

Sources documentaires :

- Passages à niveau privés. Transports Canada, septembre 2018. [En ligne] : <https://www.tc.gc.ca/fr/services/ferroviaire/passages-niveau-prives.html>
- Ouvrages routiers, tomes I (Conception routière) et II (Construction routière). Ministère des Transports du Québec.

4. Analyse des impacts du projet

4.6.2 Santé

QC-94 *Au sujet du service de soutien psychosocial professionnel qui doit être mis en place, les pages 7-2 et 7-3 de l'ÉIE précisent que « si le plan d'action pour le développement d'une communauté en bonne 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?

Le dernier paragraphe de la réponse émise précédemment pour cette question est modifié comme suit :

Réponse (*erratum*) :

Suite à l'initiative de la Ville de Lac-Mégantic et des partenaires de la communauté, une équipe d'intervenants sociaux est déjà formée pour assister les citoyens lors des différentes rencontres qui ont eu lieu et pour toutes celles à venir. Ce soutien, appuyé financièrement par le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), est nécessaire et se poursuivra puisque le budget alloué à cette équipe est récurrent.

L'initiateur s'engage alors 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. Ce service n'est donc pas dépendant du plan d'action pour le développement d'une communauté en bonne santé à Lac-Mégantic et dans la MRC du Granit.

QC-95 *L'initiateur a déposé un document décrivant la démarche méthodologique envisagée pour la réalisation du suivi de la santé des personnes touchées par la voie de contournement prévu à la mesure S2 (AECOM, 2017)¹. 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 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 m, 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. Deux autres groupes devraient être ajoutés : un groupe composé de gens de Lac-Mégantic, Nantes et Frontenac, mais vivant loin de la voie ferrée actuelle, et un groupe composé de gens d'une autre MRC et vivant dans un milieu semblable à l'actuelle zone d'étude (sans voie ferrée). Le premier groupe permettrait de mettre en évidence les impacts accrus en raison de l'arrivée de la nouvelle voie ferrée en comparaison à la fragilité de base des personnes de cette MRC. Le second groupe permettrait de mettre en évidence les impacts globaux du projet, soit le double impact de l'arrivée de la nouvelle voie ferrée et de la fragilité de base attribuable à la tragédie de 2013.*
- 4. 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, page 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).*
- 5. 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. Comme mentionné dans la Directive (page 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.*

1. 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.

La réponse émise précédemment pour cette question est remplacée par la réponse suivante :

Réponse (*erratum*) :

1. L'objectif et la description de la démarche de collecte d'informations visant à effectuer un suivi de la santé des personnes touchées (S2) ont été mis à jour et redéfinis : le document figure à l'annexe 1.

Précisons que pour le moment, il n'est pas possible pour l'initiateur d'assurer la réalisation de cette mesure d'atténuation (S2) décrite en annexe puisque le financement requis pour sa mise en œuvre n'a pas encore été précisé. Évidemment, les éléments de réponses qui suivent (2 à 5) s'appliquent aussi conditionnellement à la réalisation de cette démarche.

2. L'initiateur s'assurera que l'ensemble de la population des trois municipalités impactées (Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac) par le projet puisse être informée du déroulement de ces démarches. Tel que précisé dans le document décrivant la démarche de collecte d'informations auprès de la population (annexe 1), des résidents de Nantes et de Frontenac seront intégrés dans les échantillons à l'étude (voir notamment le tableau 1 de l'annexe 1). L'initiateur s'assurera également que tous les individus impactés par le projet, soit tous ceux qui vivent et travaillent à proximité de la future voie de contournement, dans un rayon de 500 mètres, puissent être rencontrés et soutenus au besoin durant le processus.
3. Tel que précisé dans le document décrivant la démarche de collecte d'informations auprès de la population (annexe 1), l'initiateur s'assurera de mesurer et mettre en évidence les impacts de l'arrivée d'une nouvelle voie ferrée dans un secteur habité sans voie ferrée, en se basant sur une analyse comparative qui ciblera deux groupes d'individus. 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) (voir notamment le tableau 1 de l'annexe 1).
4. Tel que précisé dans le document décrivant la démarche de collecte d'informations auprès de la population (annexe 1), 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.
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.

4.6.11 Paysage

QC-118 *Veuillez présenter des simulations visuelles là où des buttes-écran sont prévues, soit aux intersections des rues Pie-XI et Wolfe, de même qu'aux croisements de la route 161, de la cabane à sucre au Rang 10, et de la rue Salaberry.*

Réponse :

Précisons que les voies routières traversées par la voie ferrée sont toutes susceptibles de subir des modifications de design du fait de la mise en place de la voie ferrée. Au stade actuel d'avancement du projet, la conception routière n'est cependant pas suffisamment avancée pour être présentée sur ces simulations. Précisons qu'au niveau de la rue Pie-XI, le passage à niveau sera très certainement déplacé et la rue fermée.

Précisons par ailleurs que, sur les simulations visuelles, les rails ont été mis en évidence pour faciliter leur repérage visuel. Dans la réalité, lorsqu'ils traverseront une voie routière, ils seront bien entendu « enfoncés » dans la chaussée afin de permettre le passage des véhicules routiers.

Route 161

Actuellement



Avec la nouvelle voie de contournement ferroviaire



Le design et la conception routière de la route 161 sont susceptibles d'être modifiés du fait de la mise en place de la nouvelle voie ferrée afin de se conformer aux normes. Au stade actuel d'avancement du projet, la conception routière n'est pas suffisamment avancée pour être présentée sur cette simulation.

10^e Rang

Actuellement



Avec la nouvelle voie de contournement ferroviaire



Le design et la conception routière du 10^e Rang sont susceptibles d'être modifiés du fait de la mise en place de la nouvelle voie ferrée afin de se conformer aux normes. Au stade actuel d'avancement du projet, la conception routière n'est pas suffisamment avancée pour être présentée sur cette simulation.

Rue Pie-XI

Actuellement



Avec la nouvelle voie de contournement ferroviaire



Rue Wolfe

Actuellement



Avec la nouvelle voie de contournement ferroviaire



Le design et la conception routière de la rue Wolfe sont susceptibles d'être modifiés du fait de la mise en place de la nouvelle voie ferrée afin de se conformer aux normes. Au stade actuel d'avancement du projet, la conception routière n'est pas suffisamment avancée pour être présentée sur cette simulation.

Rue Wolfe

Actuellement



Avec la nouvelle voie de contournement ferroviaire



Rue Salaberry

Actuellement



Avec la nouvelle voie de contournement ferroviaire



Le design et la conception routière de la rue Salaberry sont susceptibles d'être modifiés du fait de la mise en place de la nouvelle voie ferrée afin de se conformer aux normes. Au stade actuel d'avancement du projet, la conception routière n'est pas suffisamment avancée pour être présentée sur cette simulation.

Précisons que, au niveau de la rue Salaberry, la voie ferrée passera sous cette voie routière. Les éléments qui apparaissent sur la simulation correspondent aux « murs » issus des déblais rocheux de part et d'autre de la voie ferrée (« mur du fond » visible sur la simulation).

Annexe 1

**Suivi de la santé des personnes touchées
par la voie de contournement**

**Collecte d'informations auprès de
la population : objectif et démarche – Mise à
jour du 28 février 2019**

Suivi de la santé des personnes touchées par la voie de contournement

Collecte d'informations auprès de la population : objectif et démarche

Contexte

AECOM a effectué une étude d'impact sur l'environnement (EIE) pour la réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic. Cette étude a été déposée au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques (MELCC) en juin 2018. Elle s'inscrit dans la foulée de l'étude d'opportunité réalisée par AECOM pour le compte de la ville de Lac-Mégantic (AECOM, 2016).

L'étude d'opportunité a démontré la nécessité d'intervenir pour corriger la situation de la voie ferrée actuelle sur le territoire de la ville de Lac-Mégantic et des municipalités de Nantes et de Frontenac. Des solutions potentielles ont donc été identifiées, dont l'amélioration de la voie existante et la réalisation d'une nouvelle voie ferrée contournant le centre-ville de Lac-Mégantic. Parmi les solutions analysées, une voie de contournement dont le tracé passerait, d'ouest en est, au sud de la route 161, au nord du parc industriel et qui traverserait la rivière Chaudière, est ressortie du lot comme étant la solution la plus avantageuse.

En avril 2017, le Ministre du développement durable, de l'environnement et de la lutte aux changements climatiques, Monsieur David Heurtel mandatait le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) afin de tenir une consultation sur les options possibles pour le réaménagement de la voie ferrée, en précisant que ce mandat permettrait à la population de se faire entendre sur les options à l'étude soit le statu quo, le statu quo amélioré, et les trois options de tracé pour une voie de contournement ainsi que sur l'option à privilégier, soit cinq solutions. L'analyse comparative de ces cinq options effectuée dans l'étude d'impact est venue à la conclusion que l'option de conserver la voie ferrée actuelle sans amélioration est une option peu performante. Les analyses ont démontré qu'une voie de contournement suivant un corridor identifié comme le corridor 1 constituait la solution la plus avantageuse sur les plans technique, de l'environnement, de l'aménagement du territoire, des coûts ainsi qu'au regard des résultats de l'analyse avantages-coûts. Le rapport du BAPE allait dans le même sens en mentionnant qu'« à ce stade-ci de l'analyse de l'initiateur, l'Option 3 (corridor 1) représente la voie de contournement la plus avantageuse et qu'elle mérite une attention particulière en raison de ses avantages tant environnementaux que sociaux et économiques. »

La Ville de Lac-Mégantic a donc retenu cette solution, le corridor 1 de la voie de contournement. Trois variantes de tracé ont été élaborées et comparées afin d'optimiser ce parcours. Une variante a été retenue (variante 2) : elle a constitué le projet retenu, décrit à la section 3.4 de l'étude d'impact, qui a fait l'objet de l'évaluation des impacts, dont notamment les impacts sur la santé.

Les impacts sur la santé du projet retenu ont été analysés en se basant notamment sur les travaux et les conclusions contenus dans le rapport « Emplacement de la voie ferroviaire à Lac-Mégantic : pertinence pour une évaluation d'impact sur la santé » rédigé par la Direction de santé publique (DSP) de l'Agence de la santé et des services sociaux de l'Estrie (2015).

Dans son rapport, la DSP (2015) identifie six principaux déterminants de la santé touchés par le passage de trains de marchandises (incluant des matières dangereuses). Ces déterminants sont les suivants :

- 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.

Des impacts ont ainsi été identifiés et évalués pour chacun de ces déterminants de la santé dans l'étude d'impact.

Besoin de recueillir de l'information auprès de la population directement touchée par le projet

Au niveau du déterminant de la sécurité et du sentiment de sécurité, même si on peut affirmer que la construction d'une voie de contournement aura probablement des impacts positifs sur la santé de l'ensemble de la population de la zone d'étude, ceux qui vivent et travaillent à proximité de la future voie de contournement, soit dans un rayon de 500 mètres dans les municipalités de Nantes, de Lac-Mégantic et de Frontenac, risquent d'être touchés négativement par le projet. Tel que mentionné à la page 4-59 de l'étude d'impact, pour ces personnes, à l'inverse du reste de la population, le sentiment d'insécurité pourrait augmenter. En effet, leur milieu de vie connaîtra une transformation : leurs résidences actuellement situées en milieu rural se retrouveront à proximité d'une voie ferrée. Cette proximité pourra être vécue comme « subie » et ne résultant pas d'un choix délibéré, en comparaison avec des personnes qui se localisent près d'une voie ferrée déjà existante. Cet impact sera variable suivant les personnes et dépendra de plusieurs facteurs, notamment l'histoire personnelle de chacun par rapport aux tragiques événements du 6 juillet 2013, c'est-à-dire le degré d'exposition de chacun à la tragédie. En outre, les personnes concernées par des acquisitions de terrain ou résidentielles pourraient également être préoccupées et stressées par ces acquisitions. En effet, tel que le stipule la DSP (2015), au niveau individuel, vivre une expropriation affecte le réseau social et le niveau de stress, même si c'est au bénéfice du bien collectif.

Ainsi l'EIE recommande deux mesures d'atténuation concernant les impacts du projet sur la santé de ce groupe de la population :

- la mise en place d'un service de soutien psychosocial, qui constitue la mesure d'atténuation S1;
- et la réalisation d'une collecte d'informations auprès de la population directement touchée par la voie de contournement, qui constitue la mesure d'atténuation S2 (évaluation spécifique). Cette mesure se lit comme suit :

« 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. »

Une méthodologie pour la réalisation de cette cueillette d'information a été déposée au MELCC. Ce document est le même que celui qui avait déjà été déposé au BAPE en 2017 lors de la consultation publique sur les options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville (rapport 338, document A8. AECOM. *Collecte d'informations auprès de la population directement touchée par le projet – Plan de travail*, 31 mai 2017, 4 pages). Il était alors prévu que la démarche décrite dans ce

document soit mise en œuvre avant le dépôt de l'EIE au MELCC, ce qui n'a pas pu être le cas. Aussi, il est depuis prévu qu'elle soit mise en œuvre dans le cadre du suivi de la santé de la population touchée par le projet.

En 2017, l'objectif de la démarche de collecte d'information visait à recueillir les préoccupations et les craintes des personnes touchées afin de prendre celles-ci en considération dans l'étude d'impact et dans la conception du projet. L'objectif de cette cueillette d'information doit donc être quelque peu raffiné et la démarche envisagée doit être mise à jour en fonction des nouvelles finalités poursuivies par la mise en œuvre de cette collecte d'information.

Le document A8 a donc fait l'objet d'une révision qui constitue le présent document : l'objectif de cette cueillette d'information, qui constitue la mesure d'atténuation S2, a ainsi été mis à jour, tout comme la démarche envisagée pour sa mise en œuvre. Ils sont détaillés dans les lignes suivantes.

Objectif

L'objectif de la collecte d'information envisagée est de réaliser une évaluation spécifique des impacts sur la santé des personnes qui vivent et qui travaillent à proximité de la future voie de contournement, soit dans un rayon de 500 mètres (soit de raffiner et de préciser les impacts appréhendés identifiés dans l'EIE sur les six déterminants de la santé) et d'effectuer un suivi de la santé de la population des personnes touchées. Pour ce faire, la collecte d'information sera effectuée à plusieurs reprises dans le temps.

Démarche envisagée

Il s'avérerait très pertinent de mettre à profit l'expertise et la connaissance du milieu des représentants de la Direction de la Santé publique ou d'un éventuel comité de pilotage, si un tel comité est mis en place. Aussi en début de mandat, il est recommandé que l'équipe responsable de la cueillette d'information les contacte afin d'obtenir leurs conseils et leurs commentaires sur l'étude proposée, notamment sur la recherche d'informations existantes, sur la méthode d'enquête, ainsi que sur les résultats de la collecte de données. Cet échange serait uniquement consultatif.

Le plan de travail proposé comporte quatre étapes, qui sont les suivantes :

- 1- identification des groupes concernés par la collecte d'information, élaboration de la méthode et des instruments de collecte d'information;
- 2- caractérisation de l'état de référence : portrait de la situation initiale
- 3- suivi des groupes 1 et 2;
- 4- analyse des résultats et production de rapports de suivi.

Étape 1 : Identification des groupes concernés par la collecte d'information, élaboration de la méthode et des instruments de collecte d'information

Cette première étape vise quatre objectifs spécifiques :

- 1) le premier est d'identifier les groupes de la population à l'étude, de définir leur profil et de constituer les échantillons;
- 2) le deuxième est de définir les thèmes à aborder lors de la collecte de données;
- 3) le troisième est d'élaborer la méthode de collecte de données : il est envisagé de la réaliser au moyen d'entrevues téléphoniques individuelles et de rencontres collectives;

- 4) et le quatrième est de produire des instruments d'enquête adaptés à la population visée et aux thèmes sélectionnés : un questionnaire pour les rencontres téléphoniques et une grille d'entrevue pour les rencontres collectives.

Les échantillons de personnes qui seront consultées appartiendront aux quatre groupes suivants :

1. Personnes résidant et/ou travaillant à Nantes, à Lac-Mégantic et à Frontenac à proximité de la voie ferrée projetée;
2. Personnes résidant et/ou travaillant à proximité de la voie ferrée actuelle;
3. Personnes résidant à Nantes, à Lac-Mégantic et à Frontenac, loin de la voie ferrée actuelle ou projetée;
4. Personnes d'une autre MRC plus lointaine et résidant loin d'une voie ferrée, dans un milieu semblable à l'actuelle zone d'étude.

En effet, outre les personnes résidant et/ou travaillant à proximité de la voie ferrée projetée et les personnes vivant et/ou travaillant à proximité de la voie ferrée actuelle, deux autres groupes seront considérés : un groupe composé de gens de Lac-Mégantic, Nantes et Frontenac, mais vivant loin de la voie ferrée actuelle, et un groupe composé de gens d'une autre MRC et vivant dans un milieu semblable à l'actuelle zone d'étude (sans voie ferrée). Le premier groupe permettra de mettre en évidence les impacts accrus en raison de l'arrivée de la nouvelle voie ferrée en comparaison à la fragilité de base des personnes de cette MRC. Le second groupe permettra de mettre en évidence les impacts globaux du projet, soit le double impact de l'arrivée de la nouvelle voie ferrée et de la fragilité de base attribuable à la tragédie de 2013.

Les compositions de ces quatre groupes, les objectifs de consultation des différents groupes et les moments de collecte d'information sont colligés au tableau 1.

Tableau 1 – Groupes à consulter, objectifs et moments des collectes d'information

	Groupe 1 Personnes résidant et/ou travaillant à proximité de la voie ferrée projetée	Groupe 2 Personnes résidant et/ou travaillant à proximité de la voie ferrée actuelle	Groupe 3 Personnes résidant à Nantes, à Lac- Mégantic et à Frontenac, loin de la voie ferrée actuelle ou projetée	Groupe 4 Personnes d'une autre MRC plus lointaine et vivant loin d'une voie ferrée
Qui?	Échantillon de personnes vivant et/ou travaillant à moins de 500 m de la voie ferrée projetée (Nantes, Lac-Mégantic, Frontenac)	Échantillon de personnes vivant et/ou travaillant actuellement à moins de 500m de la voie ferrée actuelle qui sera démantelée	Échantillon de personnes de Nantes, Lac-Mégantic, Frontenac vivant à plus de 500 m de la voie ferrée actuelle ou projetée	Échantillon de personnes d'une autre MRC plus lointaine et vivant à plus de 500 m d'une voie ferrée
Pourquoi?	Mettre en évidence les impacts dus à la mise en place de la nouvelle voie ferrée	Mettre en évidence les impacts de l'éloignement de la voie ferrée	Évaluer l'impact de vivre à proximité de la voie ferrée en comparaison à la fragilité de base des personnes de cette MRC secondaire à la tragédie	Mettre en évidence les impacts globaux, soit le double impact du projet et de la tragédie derrière la raison d'être du projet
Quand?	Première collecte d'information : dès que possible, avant le début des travaux Collectes subséquentes d'information pour le suivi : <ul style="list-style-type: none"> - Un an suite à la mise en exploitation de la voie ferrée - Trois ans suite à la mise en exploitation de la voie ferrée - Cinq ans suite à la mise en exploitation de la voie ferrée (cf section 7.2.1 de l'EIE)	Première collecte d'information : dès que possible, avant le début des travaux Collectes subséquentes d'information pour le suivi : <ul style="list-style-type: none"> - Un an suite à la mise en exploitation de la voie ferrée - Trois ans suite à la mise en exploitation de la voie ferrée - Cinq ans suite à la mise en exploitation de la voie ferrée (cf section 7.2.1 de l'EIE)	Première collecte d'information : dès que possible Collectes subséquentes d'information pour le suivi : aucune, pas de suivi	Première collecte d'information : dès que possible Collectes subséquentes d'information pour le suivi : aucune, pas de suivi

Les thèmes à aborder lors de la collecte de données seront élaborés sur la base des six déterminants de santé identifiés dans l'EIE et énumérés à la page 2 du présent document. Cette collecte d'informations documentera précisément les conditions socio-économiques et de santé des personnes interrogées (pour les quatre groupes), recueillera leurs préoccupations, leurs craintes et identifiera de façon détaillée les enjeux sociaux associés à l'exploitation de la voie de contournement (pour les groupes 1, 2 et 3). Elle documentera également les impacts vécus par les personnes des groupes 1, 2 et 3 et leurs proches suite à la tragédie de 2013.

Concernant la méthode de collecte de données, il est envisagé de la réaliser au moyen d'entrevues téléphoniques individuelles et de rencontres collectives. Des instruments d'enquête adaptés à la population visée et aux thèmes sélectionnés seront élaborés : un questionnaire pour les rencontres téléphoniques et une grille d'entrevue pour les rencontres collectives.

Étape 2 : Caractérisation de l'état de référence : portrait de la situation initiale

La deuxième étape est la réalisation de la caractérisation de l'état de référence, soit la réalisation d'un portrait de la situation initiale. Ce portrait devra être réalisé le plus tôt possible, avant le début des travaux de construction. Pour ce faire, des entrevues téléphoniques seront effectuées auprès des échantillons des groupes 1, 2, 3 et 4 identifiés au tableau 1.

Lors de cette première enquête, soit avant le début des travaux, seront notamment documentés les caractéristiques socio-économiques et de santé des répondants sur la base des six déterminants de santé identifiés dans l'EIE (pour les quatre groupes), les impacts vécus par eux et leurs proches suite à la tragédie de 2013 (pour les groupes 1, 2 et 3), ainsi que les craintes, les préoccupations et les attentes en regard d'une possible voie de contournement (pour les groupes 1, 2 et 3).

Les informations recueillies auprès des échantillons des groupes 3 et 4 identifiés au tableau 1 seront comparées aux informations recueillies auprès des groupes 1 et 2.

Étape 3 : Suivi des groupes 1 et 2

Les échantillons des groupes 1 et 2 seront par la suite consultés un an, trois et cinq ans suite à la mise en exploitation de la voie ferrée. Les échantillons des groupes seront toujours constitués des mêmes personnes, sauf cas de force majeure (déménagement, etc.). Les résultats seront comparés à l'état de référence et les suivis seront effectués sur les six déterminants de santé.

Lors de ces enquêtes subséquentes, soit après la mise en exploitation de la voie ferrée, les enquêteurs documenteront l'évolution et/ou la transformation éventuelles des craintes et préoccupations. Ils prendront également en note les doléances qui pourront être exprimées. L'ensemble de ces informations collectées auprès des personnes directement touchées par le projet servira à élaborer le cas échéant des mesures d'atténuation, qui pourront être évolutives au fil des ans. Les entrevues qui auront lieu suite à la mise en place de mesures d'atténuation comprendront également un volet visant à recueillir l'appréciation (notamment du groupe 1) quant à l'efficacité et la pertinence de ces mesures.

Des rencontres collectives seront également organisées et tenues avec des représentants des groupes 1 et 2 et notamment parmi ceux-ci, les personnes qui sont vulnérables ou particulièrement touchés par le projet (exemples : les gens à faibles revenus, gens qui souffrent déjà de problèmes psychologiques en lien avec la tragédie de 2013, les commerçants, etc.). Ces rencontres seront mises à profit pour faire un résumé des principales caractéristiques du projet depuis sa mise en exploitation et pour présenter les

résultats des entrevues téléphoniques. Ces résultats serviront à alimenter le contenu des discussions avec les participants. À l'instar des participants aux entrevues téléphoniques, ceux-ci s'exprimeront sur leurs craintes, leurs préoccupations et leurs attentes envers le projet. Ils fourniront de précieuses informations permettant de préciser la nature des impacts du projet ainsi que les mesures d'atténuation et de bonification qui pourraient mises en œuvre.

Étape 4 : Analyse des résultats et production de rapports de suivi

Les résultats des entrevues téléphoniques et des rencontres collectives seront analysés statistiquement et de façon qualitative. Un plan d'analyse précis sera défini. Entre autres, une analyse qualitative des résultats sera réalisée en utilisant une grille matricielle identifiant les interrelations entre, d'une part, les différentes composantes du projet, et d'autre part, les différents aspects des déterminants de la santé identifiés par les représentants de la Santé publique et discutés par les participants. Outre l'analyse des résultats, leurs forces et faiblesses seront également soulignés.

Un premier rapport de suivi sera produit suite à la deuxième période d'entrevues qui aura lieu un an après la mise en exploitation de la voie ferrée, permettant notamment d'effectuer une première comparaison avant et après la mise en place du projet. Un deuxième rapport de suivi sera produit suite à la troisième période d'entrevues qui aura lieu trois ans après la mise en exploitation de la voie ferrée et un troisième rapport sera produit suite à la quatrième période d'entrevues qui aura lieu cinq ans après la mise en exploitation de la voie ferrée. Ce dernier rapport effectuera également un bilan global du suivi.

Les rapports préliminaires pourront être transmis aux représentants de la Santé publique pour commentaires ou à un éventuel comité de pilotage, si un tel comité est mis en place. Les commentaires seront ensuite discutés au cours d'une rencontre de travail entre les deux parties et intégrés dans les rapports finaux.

Ces résultats serviront à évaluer la réelle teneur, envergure et profondeur des impacts du projet sur la santé de la population ainsi que de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation et de bonification mises en place au fil des ans.

