

PAR COURRIEL

Sherbrooke, le 19 janvier 2026

N/Réf. 26-DSPublique-20001

Office des transports du Canada
60, rue Laval, unité 01
Gatineau (Québec) J8X 3G9

Objet : Commentaires dans le cadre de la consultation de l'Office des transports du Canada (OTC) pour la demande d'autorisation de chemin de fer (voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic)

Bonjour,

Depuis la tragédie ferroviaire, notre équipe s'est engagée envers la communauté du Granit, à différents niveaux, à travers cette grande reconstruction en place depuis maintenant plus de 10 ans. Ce lien de proximité nous permet d'être à l'affût des préoccupations de la population et d'adresser, dans les contours de nos rôles et nos mandats, les situations pouvant porter atteinte à leur santé ou leur bien-être. C'est dans ce contexte que la Direction de santé publique (DSPublique) de l'Estrie souhaite prendre part à la présente consultation de l'OTC où il est précisé que : « *L'Office des transports du Canada veut recueillir les commentaires des personnes et des organisations susceptibles d'être touchées par la voie de contournement proposée. Vos opinions et vos commentaires sont importants.* »¹

Concernant le projet de voie de contournement plus précisément, nous avons été formellement consultés dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue à la *Loi sur la qualité de l'environnement* entre 2018 et 2019, à la suite du dépôt de l'étude d'impact par la Ville de Lac-Mégantic. Une série de mesures environnementales² avaient été identifiées, au terme de ce processus de consultation des ministères et des organismes, et devaient être considérées par Transports Canada³ lors de la reprise du projet. Rappelons que, lors de cette consultation, la DSPublique avait identifié et demandé d'adresser les enjeux de bruit environnemental et d'approvisionnement en eau potable pour les phases de construction et d'exploitation d'une future voie.

Dans les dernières années, nous avons mandaté l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) afin de réaliser une *Étude sur les enjeux psychologiques, sociaux, territoriaux et ferroviaires à Lac-Mégantic 10 ans après la tragédie*⁴. Les résultats de cette étude, partagés en novembre dernier, ont mis une fois de plus en lumière des préoccupations sur ces mêmes deux enjeux (bruit et eau potable).

¹ Transports Canada. (2025, 27 novembre). *Consultation de l'Office des transports du Canada pour la demande d'autorisation de chemin de fer (voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic)*. Transports Canada. <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/voie-contournement-ferroviaire-lac-megantic/consultation-office-transports-canada-demande-autorisation-chemin-fer-voie-contournement-ferroviaire-lac-megantic>

² MELCCFP. (s. d.) *Liste des mesures environnementales à appliquer au projet de Réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic*. <https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-013/3211-08-013-28.pdf>

³ Marisetti, A. (2020, 4 septembre). *Projet de la voie de contournement ferroviaire à Lac-Mégantic*. ([Lettre]). Transports Canada. <https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-013/3211-08-013-29.pdf>

⁴ Bouchard-Bastien, E., Canuel, M. et Doyon, S. (2025). *Étude sur les enjeux psychologiques, sociaux, territoriaux et ferroviaires à Lac-Mégantic 10 ans après la tragédie* ([Rapport de recherche]). Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/3746-enjeux-psychologiques-sociaux-territoriaux-ferroviaires-lac-megantic.pdf>

Nous avons pris connaissance d'une partie de la documentation de l'étude d'impact (voir la liste en annexe) en forant les éléments disponibles, plus précisément sur le bruit et l'eau potable. Avant d'aborder chaque enjeu, précisons d'emblée que la DSPublique n'a pas les compétences techniques pour déterminer la portée des impacts d'un projet de construction ferroviaire sur les infrastructures avoisinantes (par exemple, le rayon d'influence sur les puits privés). Elle s'appuie donc sur les rapports et les conclusions mis à sa disposition pour réaliser son analyse spécifique aux effets à la santé. Dans le contexte d'une consultation publique, son rôle consiste à émettre des recommandations afin de minimiser tout éventuel problème de santé lié à la présence de contaminants et de nuisances dans l'environnement (eau, air, sol, etc.). Les assises pour les recommandations sont principalement la littérature scientifique et les données disponibles. En ce qui concerne l'approvisionnement en eau potable, on retrouve très peu d'information sur les impacts pouvant découler de la construction de voies ferrées. Ce manque de documentation limite la capacité d'anticiper et de prévenir ces risques. Quant au bruit ferroviaire, de récentes études ont été publiées et permettent de raffiner la compréhension de cet enjeu.

EAU POTABLE

Le projet consiste en une nouvelle voie ferrée d'environ 12,5 km traversant les municipalités de Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac. L'évaluation des effets potentiels du projet présente, entre autres, une contamination accidentelle des sols, une contamination accidentelle des eaux souterraines et une modification du niveau et de la qualité des eaux souterraines. Ces effets étant associés aux activités des travaux de dynamitage, d'excavation du sol et du roc, de terrassement ou en lien avec des déversements accidentels de carburant.

Toute altération de la topographie liée à la construction de la voie ferrée pourrait modifier l'écoulement des eaux souterraines. Sous certaines conditions, ces altérations peuvent accroître le risque de dispersion de contaminants vers les sources d'eau potable. Des fluctuations des niveaux d'eaux souterraines ainsi que des modifications de la morphologie du sol peuvent survenir durant les phases de construction. Des activités d'assèchement du sol sont également souvent nécessaires, pouvant entraîner une modification temporaire de l'écoulement des eaux souterraines et une diminution ponctuelle des volumes disponibles dans les puits avoisinants. Bien que certains effets soient temporaires, leurs conséquences sont très importantes pour la population impactée et nécessitent une surveillance attentive.

Rappelons que Transports Canada doit assumer entièrement la responsabilité de l'évaluation des impacts liés au projet de la voie de contournement de Lac-Mégantic. Il appartient donc à Transports Canada de s'assurer que les mesures d'atténuation visant la protection des puits sont suffisantes et qu'elles seront appliquées, en plus de réaliser les suivis nécessaires.

Recommandations

À la suite de l'analyse des documents disponibles, dans le cadre de la consultation menée par l'OTC, quelques pistes de recommandations sont formulées par la DSPublique en lien avec quatre aspects :

1. Incertitudes sur les impacts prévus du projet sur la qualité de l'eau potable;
2. Surveillance et suivi de la qualité de l'eau;
3. Incertitudes sur les impacts prévus du projet sur la quantité de l'eau potable;
4. Intégration et acceptabilité du projet.

1) Incertitudes sur les impacts prévus du projet sur la qualité de l'eau potable

Nous comprenons que, conformément à ce qui est prévu dans le *Plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines* (PSPEPES), si une modification de la qualité de l'eau est notée par le ou les utilisateurs, des analyses d'eau seront effectuées. C'est d'ailleurs pour cette raison que les puits identifiés comme étant « à risque faible » ne sont pas inclus dans le suivi de la qualité de l'eau dans le cadre du PSPEPES. La méthodologie utilisée pour la classification des puits exclut 65 puits d'un éventuel suivi, les

identifiants comme « à faible risque », bien qu'ils se trouvent à l'intérieur de l'aire d'influence à long terme établi dans l'étude hydrogéologique de 2022.

Il faut savoir aussi que certains contaminants peuvent être imperceptibles par les consommateurs, et ce, même à des concentrations pouvant représenter un risque pour la santé. En l'absence d'un portrait initial de la qualité de l'eau, il devient impossible de déterminer si le projet a pu avoir un impact sur celle-ci subséquemment. Des inquiétudes quant à une éventuelle contamination de l'eau ont notamment été rapportées par les résidents de Lac-Mégantic, Frontenac et Nantes dans l'étude de l'INSPQ⁵. **Il ne revient pas aux propriétaires de prouver que la qualité de l'eau pourrait avoir été altérée par le projet. Ainsi, la DSPublique formule les recommandations suivantes :**

- Même si les puits « à faible risque » ne feront pas l'objet d'un suivi systématique, il serait plus prudent de les inclure pour la caractérisation initiale de la qualité de l'eau (quelques mois avant le début des travaux). Cette caractérisation initiale, réalisée de manière uniforme, permettra de faciliter l'interprétation de résultats d'analyse d'eau ultérieurs, s'il y a lieu. Cette recommandation s'ajoute à celles déjà formulées dans le cadre de l'étude d'impact environnemental⁶ et dans le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)⁷;
- Voir à ne pas exclure des puits par manque d'information (ex. : puits non identifiés lors des campagnes ou profondeur inconnue) et demeurer flexible à en ajouter en cours de réalisation du projet;
- Advenant une dégradation de la qualité de l'eau, en plus d'une augmentation de la fréquence d'échantillonnage (déjà prévue au PSPEPES), il sera alors important d'amorcer un suivi pour les puits situés à proximité;
- Advenant une caractérisation physico-chimique de l'eau en lien avec des travaux de dynamitage, il est recommandé d'ajouter les perchlorates ou toute autre substance en lien avec la composition des produits utilisés pour le dynamitage à la liste des paramètres analysés.

2) Surveillance et suivi de la qualité de l'eau

Les recommandations permettant de protéger la santé de la population ne reposent pas uniquement sur la concentration d'un contaminant ou le dépassement d'une valeur guide, mais également sur d'autres facteurs de gestion des risques. **Afin de garantir une interprétation adéquate des résultats d'analyses et d'assurer une cohérence avec les messages généralement transmis pour d'autres situations de contamination, la Direction de santé publique doit être consultée pour l'interprétation des résultats, les valeurs guides utilisées et pour établir les recommandations santé à transmettre.** Elle joue déjà ce rôle dans le cadre réglementaire du Règlement sur la qualité de l'eau potable (RQEP) pour les réseaux de distribution d'eau et dans d'autres contextes, comme des campagnes de caractérisation. Cette approche assure une communication des risques adaptée au contexte et aux personnes concernées. **Ainsi, la DSPublique formule les recommandations suivantes :**

- Partager les résultats de caractérisation et faire valider les recommandations santé par l'équipe de santé environnementale de la DSPublique de l'Estrie avant de les transmettre aux propriétaires. Les modalités de collaboration pour les recommandations santé seraient à définir avant le début du projet, en s'assurant que le professionnel attitré au dossier PSPEPES établisse un lien avec la DSPublique de l'Estrie.
- Pour toutes questions ou préoccupations concernant la santé, inviter la population à communiquer avec l'équipe de santé environnementale de la DSPublique de l'Estrie au sante-environnementale.ciussse-chus@ssss.gouv.qc.ca.

⁵ Bouchard-Bastien, Canuel et Doyon, *op. cit.*

⁶ MELCCFP, *op. cit.*

⁷ BAPE. (2019). Projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic: rapport d'enquête et d'audience publique ([Rapport d'enquête et d'audience publique] no 349). Bureau d'audiences publiques sur l'environnement Québec. <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl?id=00000113997>

3) Incertitudes sur les impacts prévus du projet sur la quantité de l'eau potable

Au niveau de la quantité d'eau, le suivi des puits est classé selon deux catégories : 1) le suivi manuel pour les puits dont le risque a été évalué à faible; 2) le suivi automatisé pour les puits dont le risque a été évalué à moyen-élevé ainsi que pour les puits dont le risque a été évalué à faible, mais qui sont considérés comme piézomètre.

Nous ne sommes pas en mesure d'évaluer si les mesures de surveillance sont adéquates et suffisantes, mais il nous est possible de constater que plusieurs actions correctives sont prévues en cas de pénurie d'eau.

4) Intégration et acceptabilité du projet

Dans le but de favoriser la meilleure intégration possible du projet au sein de son milieu d'accueil, il est essentiel que les responsables du projet maintiennent un canal de communication avec celui-ci. En effet, bien que des suivis de la quantité et de la qualité de l'eau des puits sont prévus, des événements pourraient survenir même en dehors de la zone d'influence actuellement prévue.

Dans le PSPEPES, il est recommandé que la ressource attitrée au projet soit disponible sur demande, entre 7 h et 19 h, 7 jours sur 7, afin d'intervenir en moins de 24 h lors d'un appel d'un propriétaire.

- Nous sommes aussi d'avis que la rétroaction doit se réaliser par un appel au citoyen dans les 24 heures suivant la réception de la plainte, même en dehors des heures ouvrables;
- Les responsables doivent demeurer transparents avec la communauté limitrophe en les informant de toutes situations anormales par la mise en place d'un système d'alerte automatisé (téléphone, courriel, texto);
- Continuer de développer des stratégies pour la gestion des enjeux en collaboration avec le comité de vigilance et assurer une représentativité de la population locale. Maintenir actif le comité de vigilance tout au long du processus de surveillance des puits.

BRUIT ENVIRONNEMENTAL

Dans l'étude d'impact, l'évaluation des effets potentiels du bruit pour le projet est décrite comme une augmentation des niveaux de bruit existants aux récepteurs (situés dans un rayon de 500 mètres de part et d'autre de la voie ferrée) en raison des activités de construction, ainsi que durant les activités d'exploitation et d'entretien. Il est estimé que la mise en œuvre des mesures d'atténuation recommandées pour les phases de construction et d'exploitation devrait rendre les effets résiduels sur le bruit non importants.

Le bruit est un contaminant reconnu pour ses effets sur la santé, la conséquence la plus répandue étant le dérangement (aussi appelé nuisance ou gêne), affectant la santé et la qualité de vie de la population sur le plan psychosocial, ainsi que les effets sur la santé physique (ex. : perturbation et troubles du sommeil). Selon l'INSPQ⁸, en retenant les effets pour lesquels on a un niveau de preuve scientifique suffisant, deux effets significatifs du bruit ferroviaire ressortent, soit le dérangement et la diminution de la qualité subjective du sommeil. Les nombreuses répercussions d'une exposition soutenue au bruit méritent d'y porter une attention particulière, surtout dans un contexte d'un projet qui se déploie en réponse à une tragédie se ravivant pour certaines personnes à la perception du bruit ferroviaire.

⁸ INSPQ. (2025). [Publication à venir]. Fiche résumée du guide *Enjeux et défis de la prise en charge du bruit ferroviaire en aménagement et en urbanisme : un guide d'orientation*. Leroux, T., Brochu, J., Bockstael, A., Gagné, J.-P., Lacerda, A.B.M. et Sainjon, A. (2024, 19 février).

Recommandations

À la suite de l'analyse des documents disponibles dans le cadre de la consultation menée par l'OTC (voir les documents consultés en annexe), la DSPublique formule des recommandations en lien avec trois aspects :

1. Le choix des indicateurs d'évaluation d'impacts sonores et les mesures d'atténuation qui en découlent;
2. L'évaluation des impacts sonores du sifflement du train aux passages à niveau;
3. La surveillance des impacts sonores en phase d'exploitation.

1) Le choix des indicateurs d'évaluation d'impacts sonores et les mesures d'atténuation qui en découlent

Le principal cadre d'évaluation utilisé comme référence pour la réalisation de l'étude de bruit est le document de Santé Canada (ci-après nommé Guide)⁹. Une méthodologie proposée dans ce document a été appliquée pour évaluer des niveaux de bruit existants, selon le type de communauté et la densité moyenne de la population, tout en la combinant avec certaines données de surveillance terrain. Des niveaux sonores de référence sont ainsi estimés pour 188 récepteurs dans la zone d'étude (500 m de part et d'autre de la voie ferrée). Pour l'évaluation des effets sonores en lien avec la construction et l'exploitation, un des indicateurs proposés par Santé Canada (SC) dans le Guide a été utilisé, soit la variation du pourcentage de personnes fortement gênées (% HA). Cet indicateur fournit des estimations de la réaction d'une collectivité à des niveaux de bruit. Des mesures d'atténuation du bruit devraient être envisagées, selon SC, lorsque le % HA calculé à l'emplacement d'un récepteur dépasse 6,5 %. L'étude révèle des dépassements de ce pourcentage à divers emplacements de récepteur autant dans la phase de construction que dans la phase d'exploitation. Des mesures d'atténuation ciblées aux endroits où le % HA est susceptible de dépasser 6,5 % sont ainsi proposées pour ces deux phases.

La DSPublique estime que **la seule considération du dépassement du % HA n'est pas suffisante pour s'assurer de limiter les impacts du bruit sur la santé de la population du Granit**. Les critères de 2018 de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), développés spécifiquement pour le bruit ferroviaire, devraient également être considérés, soit des niveaux d'exposition recommandés à l'extérieur au quotidien de 54 dBA L_{den} et la nuit de 44 dBA L_{nigt} ¹⁰. Rappelons que le recours à ces critères pour la réalisation du projet avait été soulevé dans le rapport de la commission d'enquête du BAPE¹¹.

Par ailleurs, dans le Guide de 2017 et dans sa mise à jour de 2023¹², Santé Canada estime : « *que l'évaluation des effets potentiels du bruit sur la santé humaine à l'aide d'une seule méthode n'est pas nécessairement représentative de tous les effets possibles sur la santé humaine liés à l'exposition au bruit. Par exemple, même si le changement du %HA – utilisé comme indicateur dans une évaluation des effets du bruit – parmi les récepteurs exposés au bruit à long terme ne dépasse pas 6,5 %, ces récepteurs peuvent tout de même éprouver des troubles du sommeil en raison du dépassement du seuil de perturbation du sommeil de l'OMS [...]* ». Le Guide suggère également dans la section sur l'évaluation du bruit d'exploitation de considérer, en plus du % HA, les effets potentiels sur le sommeil.

Pour le tracé proposé, nous sommes en mesure de relever certains enjeux en nous référant aux données de l'étude sonore de 2024 de WSP. Nous constatons que, dans le tableau 14, très peu de récepteurs mènent à un dépassement de 6,5 %, alors qu'on observe une augmentation significative du bruit la nuit, et ce, au-

⁹ Santé Canada. (2017). *Conseils pour l'évaluation des impacts sur la santé humaine dans le cadre des évaluations environnementales: le bruit*. [Monographie]. Santé Canada. https://publications.gc.ca/collections/collection_2017/sc-hc/H129-54-3-2017-fra.pdf

¹⁰ Martin, R. (2019, 21 mai). *Nouvelles lignes directrices de l'Organisation mondiale de la Santé sur le bruit environnemental : changement d'approche*. [Résumé scientifique]. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/bise/nouvelles-lignes-directrices-de-l-organisation-mondiale-de-la-sante-sur-le-bruit-environnemental-changement-d-approche>

¹¹ BAPE, op cit.

¹² Santé Canada. (2023). *Conseils pour l'évaluation des impacts sur la santé humaine dans le cadre d'une évaluation d'impact : bruit*. Santé Canada, p. 19. https://publications.gc.ca/collections/collection_2024/sc-hc/H129-54-3-2023-fra.pdf

delà du critère de l'OMS (par exemple, un des récepteurs a un % HA de 3,9 % alors que le niveau de bruit nocturne passerait de 35 à 50 dBA).

La littérature¹³, incluant une récente étude québécoise, nous rappelle l'importance du dérangement lié au bruit ferroviaire et que, sans surprise, la proportion des personnes dérangées et dont le sommeil est perturbé diminue à mesure que leur lieu de résidence se situe plus loin de la voie ferrée, mais que l'impact demeure réel et bien documenté.

Il s'avère donc que l'étude de bruit bénéficierait de l'ajout d'une évaluation au regard des critères de l'OMS. La prise en compte de ces critères, à ce stade-ci, permet de repérer et de faciliter la mise en place de mesure d'atténuation avant la construction. Ainsi, afin de maintenir une qualité de vie acceptable pour les résidents et limiter les nuisances liées au bruit :

- Pour les secteurs comprenant des récepteurs où les critères de l'OMS sont actuellement respectés, mais pour lesquels il est prévu qu'ils ne le seront plus en phase d'exploitation, des mesures d'atténuation devraient être proposées, et ce, même si on observe une augmentation < 6,5 % HA (recommandation n° 1 du BAPE – section 5.4 sur le climat sonore).
- Pour les secteurs comprenant des récepteurs où les critères de l'OMS ne sont déjà pas respectés, des mesures d'atténuation pourraient être nécessaires, même si l'on observe une augmentation de < 6,5 % HA, afin de limiter l'augmentation du niveau de bruit (recommandation n° 2 du BAPE – section 5.4 sur le climat sonore).

De façon complémentaire aux critères de l'OMS, une considération de l'émergence comme indicateur, qui décrit le climat sonore propre au passage d'un convoi à travers le bruit ambiant, serait pertinente afin de mieux comprendre et adresser l'impact sonore des passages occasionnels et leurs effets sur les communautés.

2) L'évaluation des impacts sonores du sifflement du train aux passages à niveau

Dans l'étude d'impact, il est mentionné que quatre passages à niveau seront aménagés pour la future voie de contournement. L'aménagement de ces derniers comprend un système d'avertissement automatique, composé de lumières clignotantes, de cloches et de barrières, avec des surfaces de croisement en panneaux de béton préfabriqués et des brides en caoutchouc. Il est précisé que la compagnie de chemins de fer respectera tous les règlements applicables en matière de sifflement aux passages à niveau et que si les municipalités souhaitent établir des zones silencieuses, il est prévu qu'elles suivent les procédures applicables pour la cessation du sifflement des trains.

Dans l'étude sur le bruit de WSP, il est précisé que « **le bruit potentiel dû aux dispositifs de sécurité des passages à niveau, en particulier les klaxons (c'est-à-dire les sifflets) et les signaux de passage à niveau à proximité des passages à niveau (c'est-à-dire la route 161 et le 10^e rang) n'a pas été pris en compte de manière quantitative dans l'évaluation du bruit des opérations** ». Rappelons que, pour les récepteurs de la zone sensible 1 à proximité d'un des deux passages à niveau publics, un dépassement des critères de l'OMS est déjà estimé la nuit, sans la considération des sifflets.

Au cours des dernières années, des préoccupations citoyennes entourant les sifflets des trains ont été partagées dans plusieurs municipalités au Québec. Certaines municipalités, notamment en Estrie, se sont engagées auprès de leur population à se prévaloir de la procédure fédérale visant à faire cesser les sifflets et cherchent des solutions aux problèmes réels sur la santé occasionnés par ces derniers, en particulier la nuit. La communauté de la région de Lac-Mégantic, lorsque sondée par l'INSPQ dans son étude de 2025,¹⁴ nommait déjà le souhait d'adresser les sifflements alors qu'une partie de la population apparaît fortement dérangée par les sifflements depuis la tragédie.

¹³ INSPQ, *op cit.*

¹⁴ Bouchard-Bastien, E., Canuel, M. et Doyon, S., *op cit.*

Récemment, une étude a été réalisée dans une communauté québécoise afin de documenter le bruit des sifflets de train à Charny, Lévis. Cette étude¹⁵ ayant mené à la production d'un avis de la Direction de santé publique de Chaudière-Appalaches révèle que :

- « 79 % des résidents habitant à moins de 300 mètres des quatre passages à niveau visés seraient exposés à des niveaux estimés de bruit ferroviaire causé par le passage des trains qui dépassent le critère de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour le fort dérangement durant une journée entière, lorsque le bruit des sifflets de train est inclus. »
- « Durant la nuit, l'ensemble de cette population [à moins de 300 m des quatre passages à niveau] serait potentiellement exposé à des niveaux estimés de bruit des passages de train et leurs sifflets qui seraient susceptibles d'avoir des effets néfastes sur le sommeil. Les niveaux maximaux estimés pour le bruit des sifflets de train seraient aussi suffisamment élevés pour provoquer un éveil la nuit ou tôt le matin parmi cette population. »

L'étude met également en lumière, dans un rayon de 300 mètres des passages à niveau, des proportions de résidents qui demeurent fortement dérangés (29 %) même en l'absence de sifflets. L'étude de l'INSPQ de 2025, quant à elle, mentionne que « c'est environ 45 % des personnes qui habitent à 300 m ou moins de la voie ferrée qui rapportent que leur qualité de sommeil est fortement ou modérément dérangée par le bruit des trains, alors que cette proportion est de 22 % pour les personnes qui habitent entre 300 m et 1 km de la voie ferrée (figure 26 p. 65) ».

Ainsi, afin de maintenir une qualité de vie acceptable pour les résidents et limiter les nuisances liées au bruit à proximité des passages à niveau :

- La conception de la voie ferrée devrait considérer un aménagement silencieux aux passages à niveau de la future voie. Cette considération, dès maintenant, permet d'éviter de remettre le fardeau aux municipalités de se prévaloir des procédures pour la cessation du sifflet et favorise le maximum d'alternatives au sifflet à même la conception.
- Une considération de l'impact sonore dans un rayon de 300 mètres des passages à niveau, en particulier en contexte de sifflement, devrait bonifier la collecte de données et les mesures d'atténuation qui en découleraient.

3) Mise en place d'un plan de surveillance des impacts sonores en phase d'exploitation

Plusieurs mesures d'atténuation ont été recommandées dans les phases de construction et d'exploitation au regard du bruit. Nous notons la mise en place d'un plan de surveillance du bruit lors de la construction au niveau de récepteurs représentatifs. Cette surveillance pourrait être bonifiée en cas de plaintes dans d'autres secteurs le long de la voie ferrée. Le % HA inférieur à 6,5 % semble être l'indicateur de performance visé pour la mise en place de mesures d'atténuation lors de la construction, ce qui pourrait être insuffisant, comme discuté auparavant. Le plan de communication et la mise à disposition de moyens pour communiquer avec les parties prenantes pourront permettre de capter et d'adresser les enjeux en lien avec le bruit lors de cette phase.

Le plan de surveillance est détaillé pour la phase de construction au regard du bruit, mais nous notons qu'il n'y aurait aucun plan pour la phase d'exploitation. Comme toute étude qui évalue les impacts, plusieurs limites s'insèrent dans l'évaluation. La surveillance d'impacts réels à terme est une pratique nécessaire pour adresser d'éventuels enjeux. Pour le bruit, plusieurs paramètres influencent sa propagation dans l'environnement (ex. : selon la distance, les conditions atmosphériques, la nature du sol, les obstacles physiques et les conditions météorologiques qui vont l'atténuer ou l'amplifier). Outre les paramètres acoustiques, il existe d'autres facteurs, individuels, culturels et sociaux, qui contribuent aux effets sur la santé et au bien-être et qui peuvent difficilement être complètement anticipés¹⁶. Le Guide de SC de 2023 étouffe une section complète sur le programme de suivi applicable à toutes les phases du projet. Il est

¹⁵ Arbour, S. (2024). *Bruit des sifflets de train à Charny, Lévis* ([Avis de santé publique]). Centre intégré de santé et de services sociaux de Chaudière-Appalache. https://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/DepotNumerique_v2/AffichageFichier.aspx?idf=311999

¹⁶ INSPQ, *op cit*.

mentionné qu'il « pourra être approprié d'envisager un programme de suivi pour le bruit si l'un des cas suivants s'applique :

- il existe de l'incertitude quant à la modélisation du bruit ambiant et de celui généré par le projet aux emplacements des récepteurs;
- il existe de l'incertitude quant à l'efficacité des mesures d'atténuation proposées (p. ex., utilisation de nouvelles technologies ou de systèmes complexes); ou
- le projet est situé à proximité d'une zone peuplée où il devrait générer une augmentation potentiellement significative du niveau de bruit à long terme ».

La DSPublique considère que les trois conditions de mise en œuvre d'un programme de suivi sonore (ou plan de surveillance) proposées par SC sont rencontrées dans le cadre du projet de construction de voie de contournement.

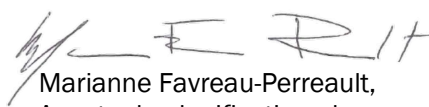
Ainsi, afin de s'assurer d'identifier et d'adresser les impacts sonores de l'exploitation de la voie ferrée pour les résidents :

- L'élaboration et la mise en application d'un plan de suivi sonore devraient être réalisées.
- Un engagement devrait être pris afin d'évaluer la nécessité de mesures d'atténuation supplémentaires, si les niveaux de bruit sont plus élevés que prévu ou s'il y a un nombre important de plaintes.

En terminant, nous remercions l'OTC pour l'opportunité de partage de commentaires et de recommandations. Nous avons fait le choix de concentrer notre travail au regard de deux enjeux spécifiques, l'eau potable et le bruit, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas d'autres impacts potentiels du projet sur la santé des citoyens. Nous souhaitons néanmoins que pour ces deux thèmes, notre lettre puisse contribuer à bonifier le projet déposé afin de limiter les effets sur la santé et le bien-être de la communauté.



Isabelle Samson
Directrice de santé publique



Marianne Favreau-Perreault,
Agente de planification, de
programmation et de recherche
Service de santé
environnementale
Direction de santé publique



Élizabeth Morin,
Agente de planification, de
programmation et de recherche
Service de santé environnementale
Direction de santé publique

IS/MFP/EM/kr

p. j. : Annexe 1 – Liste des avis et des études consultées en lien avec le projet de voie de contournement

ANNEXE 1 - LISTE DES AVIS ET DES ÉTUDES CONSULTÉES EN LIEN AVEC LE PROJET DE VOIE DE CONTOURNEMENT

- Arbour, S. (2024). *Bruit des sifflets de train à Charny, Lévis* ([Avis de santé publique]). Centre intégré de santé et de services sociaux de Chaudière-Appalaches. https://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/DepotNumerique_v2/AffichageFichier.aspx?idf=311999
- BAPE. (2017). Consultation publique sur les options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic : rapport de consultation publique menée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement ([Rapport de consultation publique] n° 338). Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. <https://archives.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape338.pdf>
- BAPE. (2019). *Projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic : rapport d'enquête et d'audience publique* ([Rapport d'enquête et d'audience publique] n° 349). Bureau d'audiences publiques sur l'environnement Québec. <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl?id=00000113997>
- Bockstael, A., Gagné, J.-P., Lacerda, A. et Sainjon, A. (2024). Enjeux et défis de la prise en charge du bruit ferroviaire en aménagement et en urbanisme : un guide d'orientation ([Guide]). <https://umontreal.scholaris.ca/items/3237dfc1-5962-442f-9a55-d1df57895e60>
- Bouchard-Bastien, E., Canuel, M. et Doyon, S. (2025). *Étude sur les enjeux psychologiques, sociaux, territoriaux et ferroviaires à Lac-Mégantic 10 ans après la tragédie* ([Rapport de recherche]). Institut national de santé publique du Québec. <https://doi.org/10.64490/CAFK8661>
- INSPQ. (2025). [Publication à venir]. Fiche résumée du guide *Enjeux et défis de la prise en charge du bruit ferroviaire en aménagement et en urbanisme : un guide d'orientation*. Leroux, T., Brochu, J., Bockstael, A., Gagné, J.-P., Lacerda, A.B.M. et Sainjon, A. (2024, 19 février).
- Marisetti, A. (2020, 4 septembre). *Projet de la voie de contournement ferroviaire à Lac-Mégantic*. ([Lettre]). Transports Canada. <https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-013/3211-08-013-29.pdf>
- Martin, R. (2019, 21 mai). *Nouvelles lignes directrices de l'Organisation mondiale de la Santé sur le bruit environnemental : changement d'approche*. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/bise/nouvelles-lignes-directrices-de-l-organisation-mondiale-de-la-sante-sur-le-bruit-environnemental-changement-d-approche>
- MELCCFP. (2020, 14 octobre). *Registre des évaluations environnementales : Avis de recevabilité et d'acceptabilité dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue à la Loi sur la qualité de l'environnement par la Direction de santé publique de l'Estrie pour la réalisation d'une voie ferrée contournant le centre-ville de Lac-Mégantic dans les municipalités de Nantes, Lac-Mégantic et Frontenac et décret gouvernemental*. [Documents disponibles en ligne]. https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/projet.asp?no_dossier=3211-08-013
- MELCCFP. (s. d.). *Liste des mesures environnementales à appliquer au projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic*. <https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-013/3211-08-013-28.pdf>
- Santé Canada. (2017). *Conseils pour l'évaluation des impacts sur la santé humaine dans le cadre des évaluations environnementales : le bruit* ([Monographie]). Santé Canada. https://publications.gc.ca/collections/collection_2017/sc-hc/H129-54-3-2017-fra.pdf
- Santé Canada. (2023). *Conseils pour l'évaluation des impacts sur la santé humaine dans le cadre d'une évaluation d'impact : bruit*. Santé Canada, p. 19. https://publications.gc.ca/collections/collection_2024/sc-hc/H129-54-3-2023-fra.pdf

Transports Canada. (2025, 27 novembre). *Consultation de l'Office des transports du Canada pour la demande d'autorisation de chemin de fer (voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic)*.

Transports Canada. <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/voie-contournement-ferroviaire-lac-megantic/consultation-office-transports-canada-demande-autorisation-chemin-fer-voie-contournement-ferroviaire-lac-megantic>

Études et documents rendus disponibles dans le cadre de la consultation de l'Office des transports du Canada pour la demande d'autorisation de chemin de fer (voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic), disponibles en ligne : <https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/voie-contournement-ferroviaire-lac-megantic/consultation-office-transports-canada-demande-autorisation-chemin-fer-voie-contournement-ferroviaire-lac-megantic>

- Volume 1 – Projet d'emplacement : Demande - Demande de construction d'une ligne de chemin de fer en vertu de l'article 98 *Loi sur les transports au Canada* (1996, ch. 10);
- Volume 1 – Projet d'emplacement : Annexe 6 - Aperçu du projet;
- Volume 1 – Projet d'emplacement : Annexe 1-4 - Étude des choix de tracés;
- Volume 2 – Conception et critères : Annexe 2-1 - Critères de conception de la voie de contournement;
- Volume 2 – Conception et critères : Annexe 2-7 – Rapport d'hydrogéologie : Annexe 2-8 – Rapport d'étude hydraulique, Annexe 2-9 – Rapport sur la gestion de l'eau;
- Volume 3 – Impacts et mesures d'atténuation : Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux - Volume 1 et Annexe 3-1 – Évaluation des effets environnementaux - Volume 2;
- Volume 3 – Impacts et mesures d'atténuation : Annexe 6 - Étude de bruits et vibration;
- Volume 5 – Plans de surveillance : Annexe 5-1 - Plan de surveillance du bruit de la construction;
- Volume 5 – Plans de surveillance : Annexe 5-7 - Plan de surveillance des puits d'eau potable et des eaux souterraines;
- Volume 5 – Plans de surveillance : Annexe 5-10 - Plan de communication pour le projet de construction.