

Étude sur les enjeux psychologiques, sociaux, territoriaux et ferroviaires à Lac-Mégantic 10 ans après la tragédie

PORTRAIT EN AMONT DU PROJET DE VOIE
DE CONTOURNEMENT

RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

OCTOBRE 2025

RAPPORT DE RECHERCHE

AUTRICES

Emmanuelle Bouchard-Bastien, anthropologue et conseillère scientifique spécialisée
Magalie Canuel, épidémiologiste et conseillère scientifique
Direction de la santé environnementale, au travail et de la toxicologie, Institut national de santé publique du Québec

Sabrina Doyon, anthropologue et professeure titulaire
Département d'anthropologie, Université Laval

SOUS LA COORDINATION SCIENTIFIQUE DE

Emmanuelle Bouchard-Bastien, anthropologue et conseillère scientifique spécialisée
Direction de la santé environnementale, au travail et de la toxicologie

COLLABORATION

Isabelle Samson, directrice de santé publique de l'Estrie
Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke

COMITÉ SCIENTIFIQUE

Gabrielle Bureau, médecin spécialiste en santé publique et médecine préventive
Direction de santé publique, centre intégré de santé et de services sociaux des Laurentides

Eve Dubé, professeure agrégée
Département d'anthropologie, Université Laval

Mario Gauthier, professeur titulaire
Département des sciences sociales, Université du Québec en Outaouais

Mathieu Gauthier, physicien et conseiller scientifique spécialisé
Direction de la santé environnementale, au travail et de la toxicologie, Institut national de santé publique du Québec

COMITÉ SCIENTIFIQUE (SUITE)

Yona Jébrak, professeure titulaire
Département d'études urbaines et touristiques, Université du Québec à Montréal

Marie-Claude Roberge, coordonnatrice, Équipe Écrans/Santé mentale/Suicide
Direction du développement des individus et des communautés, Institut national de santé publique du Québec

RÉVISION EXTERNE

Isabelle Goupil-Sormany, médecin-conseil
Émile Tremblay, conseiller scientifique en évaluation d'impact à la santé
Direction de la santé environnementale, au travail et de la toxicologie, Institut national de santé publique du Québec

Louis Simard, professeur titulaire
École d'études politiques, Université d'Ottawa

La réviseuse et les réviseurs ont été conviés à apporter des commentaires sur la version préfinale de ce document et en conséquence, n'en ont pas révisé ni endossé le contenu final.

Les autrices ainsi que les membres du comité scientifique, la réviseuse et les réviseurs ont dûment rempli leurs déclarations d'intérêts et aucune situation à risque de conflits d'intérêts réels, apparents ou potentiels n'a été relevée.

RELECTURE ET MISE EN PAGE

Aurélien Franco, agente administrative
Direction de la santé environnementale, au travail et de la toxicologie

Ce document est disponible intégralement en format électronique (PDF) sur le site Web de l'Institut national de santé publique du Québec au : <http://www.inspq.qc.ca>.

Les reproductions à des fins d'étude privée ou de recherche sont autorisées en vertu de l'article 29 de la Loi sur le droit d'auteur. Toute autre utilisation doit faire l'objet d'une autorisation du gouvernement du Québec qui détient les droits exclusifs de propriété intellectuelle sur ce document. Cette autorisation peut être obtenue ou en écrivant un courriel à : droits.dauteur.inspq@inspq.qc.ca.

Les données contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source.

Dépôt légal – 4^e trimestre 2025
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
ISBN : 978-2-555-02596-7 (PDF)
DOI : <https://doi.org/10.64490/CAFK8661>

© Gouvernement du Québec (2025)

REMERCIEMENTS

Les autrices souhaitent particulièrement remercier tous les participants et participantes volontaires pour le temps consacré à l'enquête populationnelle et la générosité de leurs témoignages lors des entrevues.

Nous souhaitons également remercier nos précieux collaborateurs et collaboratrices, soit Isabelle Samson (directrice de santé publique de la Direction de santé publique de l'Estrie, centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke et cochercheuse), Antoine Hamel (auxiliaire de recherche, Université Laval) et Sydney Legros (stagiaire, Université Laval).

Nous désirons également remercier chaleureusement les personnes qui ont accepté de donner temps, expertise et commentaires sur le présent document. Plus particulièrement :

- Les membres du Comité scientifique de suivi (Gabrielle Bureau de la Direction de santé publique des Laurentides, Ève Dubé de l'Université Laval, Mario Gauthier de l'Université du Québec en Outaouais, Mathieu Gauthier de l'Institut national de santé publique du Québec, Yona Jébrak de l'Université du Québec à Montréal et Marie-Claude Roberge de l'Institut national de santé publique du Québec);
- Les membres de l'équipe de proximité de Lac-Mégantic, Direction de santé publique de l'Estrie, centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke – Installation du Granit (Audrey Auclair, Magalie Bellavance, Mélissa Génereux, Cindy Stewart et Maritsa Urquizo-Grégoire);
- Les personnes réviseuses externes (Isabelle Goupil-Sormany de l'Institut national de santé publique du Québec, Louis Simard de l'Université d'Ottawa et Émile Tremblay de l'Institut national de santé publique du Québec);
- Les collaborateurs et collaboratrice du Bureau d'information et d'études en santé des populations de l'Institut national de santé publique du Québec (Nathalie Gravel, Jérémie Sylvain Morneau et Matthieu Tandonnet).

Finalement, les autrices souhaitent remercier sincèrement l'équipe de l'Institut de recherche en économie contemporaine pour leur contribution à cette étude en fournissant un portrait socioéconomique de la région où est situé le projet de voie de contournement ferroviaire.

Cette étude a été réalisée grâce à la contribution financière de la Direction de santé publique de l'Estrie, centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke et de l'Institut national de santé publique du Québec.

AVANT-PROPOS

L'Institut national de santé publique du Québec est le centre d'expertise et de référence en matière de santé publique au Québec. Sa mission est de soutenir le ministre de la Santé et des Services sociaux dans sa mission de santé publique. L'Institut a également comme mission, dans la mesure déterminée par le mandat que lui confie le ministre, de soutenir Santé Québec, la Régie régionale de la santé et des services sociaux du Nunavik, le Conseil cri de la santé et des services sociaux de la Baie James et les établissements, dans l'exercice de leur mission de santé publique.

La collection *Recherche et développement* rassemble sous une même bannière une variété de productions scientifiques qui apportent de nouvelles connaissances techniques, méthodologiques ou autres d'intérêt large au corpus de savoirs scientifiques existants.

Ce rapport de recherche porte sur l'état de santé psychologique et sociale de la population de la municipalité régionale de comté du Granit et de la ville de Farnham en lien avec le transport ferroviaire et l'aménagement du territoire. Il documente également les préoccupations, les opinions des citoyens et citoyennes sur la gestion du projet de voie de contournement ferroviaire dans la région de Lac-Mégantic et leurs souhaits pour celui-ci. La Direction de santé publique de l'Estrie et l'Institut national de santé publique du Québec ont été ciblés pour réaliser une étude de suivi auprès de la population touchée par la voie de contournement, mais seulement une fois que celle-ci sera en opération. Entre-temps, cette étude servira de temps zéro et permettra d'identifier certains enjeux de santé publique en amont de la construction et de l'exploitation de la voie de contournement ferroviaire.

Ce projet de recherche a été élaboré à la demande de la Direction de santé publique de l'Estrie, et a bénéficié d'un financement du centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke et de l'Institut national de santé publique du Québec.

Ce document s'adresse à la Direction de santé publique de l'Estrie, à ses partenaires régionaux, au réseau de santé publique du Québec, et à la population de l'Estrie.

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX.....	V
LISTE DES FIGURES.....	VI
LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES.....	VIII
FAITS SAILLANTS.....	1
SOMMAIRE	3
1 INTRODUCTION.....	7
2 MANDATS ET OBJECTIFS.....	8
3 MÉTHODOLOGIE.....	11
3.1 Enquête sur le milieu de vie.....	11
3.1.1 Population à l'étude et échantillonnage	11
3.1.2 Collecte de données	13
3.1.3 Indicateurs/Mesures	14
3.1.4 Analyses statistiques	15
3.2 Entrevues semi-dirigées.....	17
3.2.1 Échantillonnage.....	17
3.2.2 Recrutement	18
3.2.3 Bilan de la collecte de données	19
3.2.4 Analyse qualitative.....	19
3.3 Analyse devis mixte.....	19
3.4 Limites de l'étude.....	20
4 MODÈLES CONCEPTUELS.....	22
4.1 Déterminants de la santé.....	22
4.2 Sécurité et sentiment de sécurité.....	23
4.3 Écologie politique.....	24
5 RÉSULTATS.....	26
5.1 État de santé.....	26
5.2 Lieux de vie et territoire.....	36
5.2.1 Perceptions des lieux de vie, de l'environnement bâti et des services	36
5.2.2 Perceptions des transformations du centre-ville.....	46

5.2.3	Déconstruction et reconstruction du centre-ville.....	51
5.3	Transport ferroviaire et cohabitation.....	54
5.3.1	Bruit et autres nuisances	56
5.3.2	Sentiment de sécurité.....	68
5.4	Projet de voie de contournement ferroviaire.....	75
5.4.1	Processus d'autorisation du projet	75
5.4.2	Préoccupations et inquiétudes actuelles.....	80
5.5	Souhaits et visions d'avenir	91
5.5.1	Un transport ferroviaire plus sécuritaire	91
5.5.2	Retrouver une paix sociale.....	93
5.5.3	Améliorer la participation citoyenne	94
5.5.4	Visions d'avenir : un centre-ville prospère et ferroviaire.....	94
6	CONCLUSION.....	96
	BIBLIOGRAPHIE.....	100
ANNEXE 1	LETRE D'INVITATION À RÉPONDRE À UNE ENQUÊTE POPULATIONNELLE	105
ANNEXE 2	SUPPLÉMENT MÉTHODOLOGIQUE – ENQUÊTE POPULATIONNELLE.....	107
ANNEXE 3	QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE POPULATIONNELLE.....	112
ANNEXE 4	FORMULAIRE DE CONSENTEMENT – ENTREVUE SEMI-DIRIGÉE.....	138
ANNEXE 5	GRILLE D'ENTREVUE	143
ANNEXE 6	COMPOSITION SOCIODÉMOGRAPHIQUE DE L'ÉCHANTILLON DES ENTREVUES.....	147
ANNEXE 7	RÉSULTATS SUPPLÉMENTAIRES.....	150
ANNEXE 8	FRISE CHRONOLOGIQUE DU PROJET DE VOIE DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE.....	152

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Proportion de la population qui perçoit pouvoir s'exprimer librement sur le transport ferroviaire et sur différents sujets autres que le transport ferroviaire auprès de personnes de sa ville ou municipalité, selon le lieu de résidence.....	56
Tableau 2	Proportion de la population qui croit qu'un accident ferroviaire pourrait se produire à Lac-Mégantic et à Farnham au cours des 10 prochaines années, selon le lieu de résidence.....	69
Tableau 3	Proportion de la population selon le niveau d'inquiétude de manquer d'eau au cours des cinq prochaines années, selon le lieu de résidence.....	88
Tableau A1-1	Tableau de réponse à l'enquête populationnelle (Web et questionnaire papier).....	108
Tableau A1-2	Caractéristiques de la population ayant répondu à l'enquête populationnelle.....	108
Tableau A1-3	Seuils de la MPC 2018 indexés à 2023, selon la taille de l'agglomération et celle du ménage.....	111
Tableau A1-4	Seuils du revenu viable, selon le type de ménage et la localité (de l'IRIS).....	111
Tableau A1-5	Seuils de revenu utilisés pour développer l'indicateur de revenu dans l'enquête.....	111
Tableau A7-1	Proportion de la population qui a accès à un service selon le temps de marche et le lieu de résidence.....	151

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Carte de la MRC du Granit.....	9
Figure 2	Carte de la région de l'Estrie.....	10
Figure 3	Tracé de la voie de contournement ferroviaire projetée dans la région de Lac-Mégantic (2019).....	18
Figure 4	Les quatre conditions de sécurité.....	24
Figure 5	Perception de l'état de santé passable ou mauvais selon le lieu de résidence.....	27
Figure 6	Perception de l'état de santé mentale passable ou mauvaise, selon le lieu de résidence.....	28
Figure 7	Perception que la plupart des journées sont assez ou extrêmement stressantes selon le lieu de résidence.....	29
Figure 8	Symptômes de détresse psychologique (modérée ou élevée), selon le lieu de résidence.....	30
Figure 9	Facteurs associés aux symptômes de détresse modérée ou élevée.....	31
Figure 10	Symptômes d'anxiété généralisée, selon le lieu de résidence.....	33
Figure 11	Symptômes de stress post-traumatique, selon le lieu de résidence.....	34
Figure 12	Facteurs associés aux symptômes de stress post-traumatique.....	35
Figure 13	Proportion de la population qui est en accord avec les énoncés sur les caractéristiques de l'environnement bâti de leur quartier, selon le lieu de résidence.....	38
Figure 14	Proportion de la population qui se sent tout à fait ou plutôt en sécurité dans son quartier, selon le lieu de résidence.....	39
Figure 15	Proportion de la population qui rapporte que la pollution de l'air et les mauvaises odeurs ne sont pas du tout problématiques ou un peu problématiques dans son quartier, selon le lieu de résidence.....	40
Figure 16	Proportion de la population qui a une bonne ou grande confiance envers les institutions, selon le lieu de résidence.....	41
Figure 17	Proportion de la population selon des énoncés en lien avec la cohésion sociale, selon le lieu de résidence.....	43
Figure 18	Proportion de la population qui a un fort (très ou plutôt fort) sentiment d'appartenance à son quartier et sa communauté locale, selon le lieu de résidence.....	44

Figure 19	Proportion de la population qui a été victime de discrimination ou traitée injustement par des personnes de sa ville ou municipalité au cours des 12 derniers mois, selon le lieu de résidence.....	45
Figure 20	Proportion de la population qui rapporte que les conflits interpersonnels entre les résident(e)s ne sont pas du tout problématiques ou un peu problématiques dans son quartier, selon le lieu de résidence.....	45
Figure 21	Proportion de la population qui rapporte que les prix des logements (achat ou location) sont assez ou extrêmement problématiques dans son quartier, selon le lieu de résidence.....	50
Figure 22	Aperçu de l'espace mémoire.....	53
Figure 23	Proportion de la population qui est fortement ou modérément dérangée par le bruit, selon la source de bruit et le territoire.....	57
Figure 24	Facteurs associés au dérangement par le bruit des trains (y compris celui des sifflets).....	59
Figure 25	Bâtiments situés à proximité de la voie ferrée actuelle.....	62
Figure 26	Proportion de la population dont la qualité de sommeil est fortement ou modérément dérangé par le bruit des trains (y compris celui des sifflets), le bruit des cours de triage et proportion qui est beaucoup ou modérément dérangé par les vibrations et les poussières provenant du transport ferroviaire lorsqu'elle est chez elle, selon a) le territoire et b) la distance entre la résidence et la voie ferrée.....	65
Figure 27	Proportion de la population qui se sent très bien ou assez informée concernant le tracé de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic, selon le lieu de résidence.....	78
Figure 28	Proportion de la population qui rapporte que la qualité et la quantité d'eau potable ne sont pas du tout problématiques ou un peu problématiques dans son quartier, selon le lieu de résidence.....	85
Figure 29	Facteurs associés à une qualité de l'eau potable qui est perçue comme étant assez ou extrêmement problématique.....	86
Figure 30	Affiche contre le projet de voie de contournement qui mobilise l'argument de la protection de l'eau potable.....	90
Figure A7-1	Perception de l'état de santé excellente, très bonne ou bonne selon le lieu de résidence.....	150
Figure A7-2	Perception de l'état de santé mentale excellente, très bonne ou bonne selon le lieu de résidence.....	150

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
CCOESF	Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic
CP	Canadian Pacific
CPKC	Canadian Pacific Kansas City
CV	Coefficient de variation
EIS	Évaluation d'impact à la santé
IC	Intervalle de confiance à 95 %
INSPQ	Institut national de santé publique du Québec
IREC	Institut de recherche en économie contemporaine
IRIS	Institut de recherche et d'informations socioéconomique
Km	Kilomètres
Km/h	Kilomètres à l'heure
MELCCFP	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Mi/h	Miles à l'heure
MMA	Montreal, Maine & Atlantic
MPC	Mesure du panier de consommation
MRC	Municipalité régionale de comté
OMS	Organisation mondiale de la Santé
OTC	Office des transports du Canada
RC	Rapport de cotes
TC	Transports Canada

FAITS SAILLANTS

- Ce document présente les résultats de l'Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire et la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire. En partenariat avec la Direction de santé publique du centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke, cette recherche s'inscrit dans l'évaluation longitudinale des impacts psychologiques et sociaux associés au projet de voie de contournement ferroviaire dans la région de Lac-Mégantic.
- Concernant l'état de santé de la population 10 ans après l'accident ferroviaire, l'enquête populationnelle indique qu'une plus grande proportion de la population semble présenter des symptômes de stress post-traumatique à Lac-Mégantic comparativement à Farnham. Néanmoins, il s'esquisse un rétablissement pour cette population. La détresse psychologique se mesure à des niveaux similaires entre le territoire à l'étude et le territoire témoin, la ville de Farnham.
- Concernant les lieux de vie et le territoire, tant dans l'enquête populationnelle que dans les entrevues, il a été observé que les habitants et habitantes ont un lien solide avec leur milieu de vie, ainsi qu'un profond sentiment d'appartenance et une grande cohésion sociale. Cependant, les entrevues suggèrent que la population demeure marquée par les changements du centre-ville. La majorité des personnes rencontrées continue de vivre un sentiment de perte face à l'ancien centre-ville et n'est pas positive face à la reconstruction du nouveau centre-ville et du temps qui a été nécessaire pour y parvenir partiellement.
- Concernant le transport ferroviaire, le bruit du train (passage et sifflement) et la congestion routière aux passages à niveau sont les principales sources de nuisance à la qualité de vie occasionnées par le transport ferroviaire chez la population résidente de la région de Lac-Mégantic. Selon l'enquête populationnelle, environ la moitié des Méganticois et Méganticoises perçoivent encore un risque qu'un autre accident se produise.
- Concernant le projet de voie de contournement ferroviaire, des enjeux de transparence et d'ouverture (participation du public) ont été rapportés quant au processus d'autorisation du projet. Un manque d'accès à de l'information claire et vulgarisée a été rapporté lors des entrevues. L'absence d'espaces permettant d'exprimer les points de vue et d'influencer les décisions est aussi soulevée.
- Les entrevues ont permis d'identifier certains individus et groupes qui apparaissent plus vulnérables que d'autres en lien avec les impacts du transport ferroviaire et du projet de voie de contournement ferroviaire : certains membres des conseils municipaux, les résidentes et résidents affectés par le projet de voie de contournement, dont les exploitantes et exploitants agricoles et forestiers ainsi que les personnes qui ont perdu un ou une proche lors de la tragédie ferroviaire ou qui demeurent affectées par l'événement.

- Les résultats de cette étude portent sur la période entre décembre 2023 et mai 2024 seulement. De plus, le fait que la décision finale du projet de voie de contournement ne soit pas encore rendue est un élément contextuel important à considérer dans l'appréciation des résultats, car certains effets négatifs associés à l'incertitude de la situation pourraient s'estomper une fois que la décision finale sera rendue.

SOMMAIRE

Ce document présente les résultats de l'Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire et la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire réalisée par l'Institut national de santé publique du Québec, conjointement avec la Direction de santé publique du centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke.

Contexte

Quelques mois après l'accident ferroviaire de 2013 à Lac-Mégantic, à la demande de citoyens et citoyennes, la Ville de Lac-Mégantic a examiné la faisabilité d'un projet de voie de contournement ferroviaire qui permettrait notamment de diminuer l'exposition des résidents et résidentes de la région au transport ferroviaire. Lors de l'évaluation et de l'examen des impacts sur l'environnement en 2020, le projet a été jugé acceptable sur le plan environnemental par le gouvernement du Québec à la condition de mettre en place 138 mesures d'atténuation, de compensation et de suivi. Une étude de suivi des impacts psychologiques et sociaux par la Direction de santé publique de l'Estrie et l'Institut national de santé publique du Québec fait partie de ces mesures.

L'évaluation du projet au niveau du gouvernement fédéral étant toujours en cours, la Direction de santé publique de l'Estrie a pris l'initiative de mandater l'Institut national de santé publique du Québec pour réaliser une étude de suivi des impacts psychologiques et sociaux en amont du projet de voie de contournement ferroviaire. Conformément aux mesures du décret décisionnel de 2020, le devis devrait être reconduit lorsque la voie de contournement ferroviaire sera en exploitation.

Objectifs de la recherche

Ce projet d'accompagnement de la santé publique de l'Estrie a pour but de documenter les impacts psychologiques et sociaux en lien avec le transport ferroviaire dix ans après la tragédie de Lac-Mégantic. Il vise également à dresser le portrait de l'état de santé, principalement psychologique et sociale, de la population ciblée avant la mise en service de la voie de contournement ferroviaire. Les objectifs spécifiques sont de :

- Documenter les perceptions quant au milieu de vie, la sécurité et les risques technologiques et environnementaux;
- Documenter la santé psychologique et sociale de la population;
- Repérer les problèmes en émergence chez certains groupes de la population.

Méthodologie

Le volet quantitatif de cette étude visait à mesurer différents indicateurs en lien avec la santé psychologique et sociale, les déterminants de la santé et les perceptions quant au milieu de vie, à la sécurité et aux risques environnementaux, alors que le volet qualitatif s'est concentré sur l'histoire et les expériences des participants et participantes en lien avec leur milieu de vie, le transport ferroviaire et le projet de voie de contournement. Ces deux volets traités en parallèle ont par la suite été analysés afin d'identifier les données convergentes, les nuances et les différences.

Les données quantitatives ont été collectées à l'aide d'une enquête populationnelle Web déployée entre janvier et mars 2024 auprès de la population de la municipalité régionale de comté du Granit et de la ville de Farnham. Les villes de Lac-Mégantic et de Farnham partagent certaines caractéristiques, notamment leur situation ferroviaire semblable qui comporte une voie ferrée en activité qui circule en milieu densément peuplé. Une lettre d'invitation contenant deux codes uniques par ménage a été envoyée par la poste à l'ensemble des ménages. Au total, 1 951 personnes ont répondu au questionnaire Web ($n = 1\,837$) ou papier ($n = 114$), soit 613 personnes de Lac-Mégantic, 285 de Frontenac et Nantes, 481 pour les autres municipalités de la municipalité régionale de comté du Granit et 572 à Farnham. C'est environ 11 % des ménages qui ont répondu à l'enquête populationnelle.

Les données qualitatives, quant à elles, se fondent sur 68 entrevues semi-dirigées réalisées entre décembre 2023 et mai 2024 auprès de citoyens et citoyennes de la municipalité régionale de comté du Granit et d'actrices et acteurs institutionnels. Le recrutement des participants et participantes volontaires s'est réalisé par l'entremise de l'enquête Web et les actrices et acteurs institutionnels par contact direct. L'échantillonnage par quotas a permis d'assurer une représentativité de la population en ce qui a trait aux lieux de résidence et à l'exposition au transport ferroviaire.

L'analyse des résultats prend en compte les concepts de déterminants de la santé (MSSS, 2012), de la sécurité et du sentiment de sécurité (Poitras *et al.*, 2019) et de l'écologie politique (relations entre les êtres humains et leur environnement) (Swynghedouw, 2015). Une triangulation des données a été réalisée à l'aide d'une recension des écrits, dont une analyse socioéconomique réalisée par l'Institut de recherche en économie contemporaine à la demande de l'Institut national de santé publique du Québec afin de pouvoir s'appuyer sur des données socioéconomiques régionales.

Parmi les limites de l'étude, il est possible que certains volontaires aient choisi de participer à l'étude en raison de caractéristiques psychologiques particulières (besoin de régler des problèmes, désir de connaître, volonté de plaire, etc.). Pour les indicateurs d'état de santé, il est important de rappeler que les instruments de mesure utilisés ne permettent pas de faire un diagnostic, mais seulement un dépistage de maladie potentiel basé sur les symptômes autorapportés. Par ailleurs, le faible taux de personnes participantes âgées de 39 ans et moins n'a pas permis de dresser un portrait significatif de ce groupe d'âge, qui expérimenterait des

enjeux particuliers selon certaines personnes rencontrées, notamment concernant le traumatisme de l'accident ferroviaire vécu durant l'enfance ou l'adolescence. De plus, le fait que la décision finale du projet de voie de contournement ne soit pas encore rendue est un élément contextuel important à considérer dans l'appréciation des résultats, car certains effets négatifs associés à l'incertitude de la situation pourraient s'estomper une fois que la décision finale sera rendue. Ainsi, les résultats de cette étude portent sur la période entre décembre 2023 et mai 2024 seulement.

Principaux résultats

État de santé 10 ans après la tragédie ferroviaire

La population de Lac-Mégantic semble présenter en plus grande proportion des symptômes de stress post-traumatique. Cette proportion est de 8 % à Lac-Mégantic alors qu'elle est de 4 % à Farnham et qu'elle était estimée à 4 % dans la population québécoise âgée de 15 ans ou plus en 2021 selon l'Enquête québécoise sur la santé de la population (Institut de la statistique du Québec, 2023). Un des facteurs associés aux symptômes est de croire qu'il est probable qu'un accident ferroviaire survienne de nouveau. Néanmoins, selon l'enquête populationnelle, l'indicateur de santé de la détresse psychologique démontre un rétablissement de cette population, car les proportions sont similaires entre les territoires à l'étude. Par ailleurs, avoir un faible soutien social est significativement associés à la présence de symptômes, que ce soit pour le stress post-traumatique ou pour la détresse.

Lieux de vie et territoire

Le lien qu'entretiennent les habitants et habitantes de la municipalité régionale de comté du Granit avec leur milieu de vie, leur sentiment d'appartenance et la cohésion sociale sont forts, ce qui a été observé autant dans l'enquête populationnelle que les entretiens. Notamment, une plus grande proportion de la population fait confiance (beaucoup ou entièrement) aux gens du voisinage à Lac-Mégantic (77 %), à Frontenac et Nantes (74 %) et dans le reste de la municipalité régionale de comté du Granit (84 %) qu'à Farnham (64 %). Concernant la destruction et la reconstruction du centre-ville, les entrevues montrent plus particulièrement que l'accident ferroviaire a entraîné une perte de repères et de lieux significatifs, et la population demeure marquée par les changements du centre-ville. La majorité des personnes rencontrées continue de vivre un sentiment de perte face à l'ancien centre-ville et elle n'est pas positive face à la reconstruction du nouveau centre-ville et du temps qui a été nécessaire pour y parvenir partiellement.

Transport ferroviaire actuel

Actuellement, le bruit du train (passage et sifflement) et la congestion routière aux passages à niveau sont les principales sources de nuisance à la qualité de vie occasionnées par le transport ferroviaire chez les résidents et résidentes de la région de Lac-Mégantic. Ces nuisances ne sont pas expérimentées de la même façon dépendamment des individus et du lieu de résidence par rapport à la voie ferrée, et couvrant un large spectre de réactions. Environ la moitié des Méganticois et Méganticoises perçoivent encore un risque qu'un autre accident ferroviaire se

produise. Ce sentiment d'insécurité apparaît multifactoriel et, selon les entrevues, peut être lié à des caractéristiques du transport ferroviaire (vitesse, longueur et hauteur des convois; entretien et inspection des rails; présence de matières dangereuses dans les convois), à l'expérience de l'accident de 2013 et à la confiance (ou non) envers les autorités responsables du transport ferroviaire.

Projet de voie de contournement ferroviaire

Des enjeux de transparence et d'ouverture (participation du public) ont été rapportés quant au processus d'autorisation du projet de voie de contournement ferroviaire. Des lacunes dans la qualité de l'accompagnement offert aux résidentes et résidents expropriés par les autorités et les expropriants ont également été rapportées dans le cadre des négociations de gré à gré. Un manque d'accès à de l'information claire et vulgarisée est aussi rapporté, ainsi que l'absence d'espaces permettant d'exprimer les points de vue et d'influencer la décision. Ces lacunes semblent actuellement exacerber diverses inquiétudes chez certains individus et groupes, particulièrement envers la quantité et la qualité de l'eau potable, en plus de générer une perte de confiance envers les autorités responsables du projet.

Selon les personnes rencontrées dans le cadre des entrevues, certains individus et groupes apparaissent particulièrement vulnérables en lien avec le transport ferroviaire et le projet de voie de contournement ferroviaire, soient certains membres des conseils municipaux, les résidentes et résidents visés par les expropriations, les exploitantes et exploitants agricoles et forestiers impactés par le projet de voie de contournement et les personnes qui ont perdu un proche lors de la tragédie ferroviaire ou qui demeurent affectées par l'événement. Avoir perdu un proche lors de l'accident ferroviaire et être aujourd'hui visées par les expropriations exacerbent cette vulnérabilité.

Souhaits et visions d'avenir

Les participants et participantes aux entrevues semi-dirigées aspirent majoritairement à une amélioration de la sécurité ferroviaire et à un meilleur encadrement du transport ferroviaire, indépendamment des moyens (amélioration de la voie actuelle ou voie de contournement) pour y arriver. Les personnes interrogées souhaitent un retour vers un climat de paix et de solidarité, ce qui sera possible selon elles lorsque les incertitudes par rapport au projet de voie de contournement seront terminées.

1 INTRODUCTION

Dix ans après l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic en juillet 2013, le long processus d'évaluation et de mise en œuvre du projet de voie de contournement ferroviaire semble avoir généré des effets négatifs sur la population, tels qu'une diminution de l'acceptation sociale du projet, des conflits, du stress et de l'anxiété chez les personnes expropriées et futurs riverains et riveraines de la voie ferrée, causés par l'incertitude de la situation et diverses préoccupations, en plus d'une perte de confiance envers les autorités qui n'ont pas réussi à mettre fin au transport ferroviaire de matières dangereuses dans le centre-ville de Lac-Mégantic. La reconstruction du centre-ville et la place du transport ferroviaire (ou non) dans les lieux de vie sont également des sources de préoccupations pour les habitants et habitantes ainsi que différentes actrices et acteurs institutionnels. Ce contexte amène la Direction de santé publique de l'Estrie à souhaiter mieux comprendre la nature et la portée des effets psychologiques et sociaux actuels au sein de la population de Lac-Mégantic et des municipalités avoisinantes.

Afin de répondre aux préoccupations de la Direction de santé publique de l'Estrie quant aux perceptions, aux préoccupations et aux opinions de la population visée envers leur milieu de vie, la sécurité et les risques technologiques et environnementaux, une collecte de données composées d'un devis méthodologique mixte (enquête populationnelle et entrevues semi-dirigées) a été menée entre décembre 2023 et mai 2024 par une équipe de recherche de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) et de l'Université Laval. Conformément aux mesures inscrites au décret décisionnel du gouvernement du Québec, ce devis de recherche pourra être reconduit lorsque la voie de contournement ferroviaire sera en exploitation (MELCC, 2020).

Cette étude traite des impacts psychologiques et sociaux sur la population de la municipalité régionale de comté (MRC) du Granit et de Farnham 10 ans après la tragédie ferroviaire et avant la construction et la mise en service de la voie de contournement ferroviaire. Plus particulièrement, ce document présente le mandat et les objectifs de la recherche, la méthodologie, les cadres conceptuels et les principaux résultats quantitatifs et qualitatifs analysés à travers cinq grands thèmes. La première section présente l'état de santé psychologique de la population 10 ans après la tragédie ferroviaire. La deuxième section aborde différentes dimensions des lieux de vie et du territoire, incluant la destruction et la reconstruction du centre-ville de Lac-Mégantic. La troisième section présente les effets du transport ferroviaire sur la qualité de vie et la santé psychologique et sociale. La quatrième section se penche spécifiquement sur le projet de voie de contournement ferroviaire et la dernière section, enfin, présente les souhaits et les visions d'avenir des personnes interrogées.

2 MANDATS ET OBJECTIFS

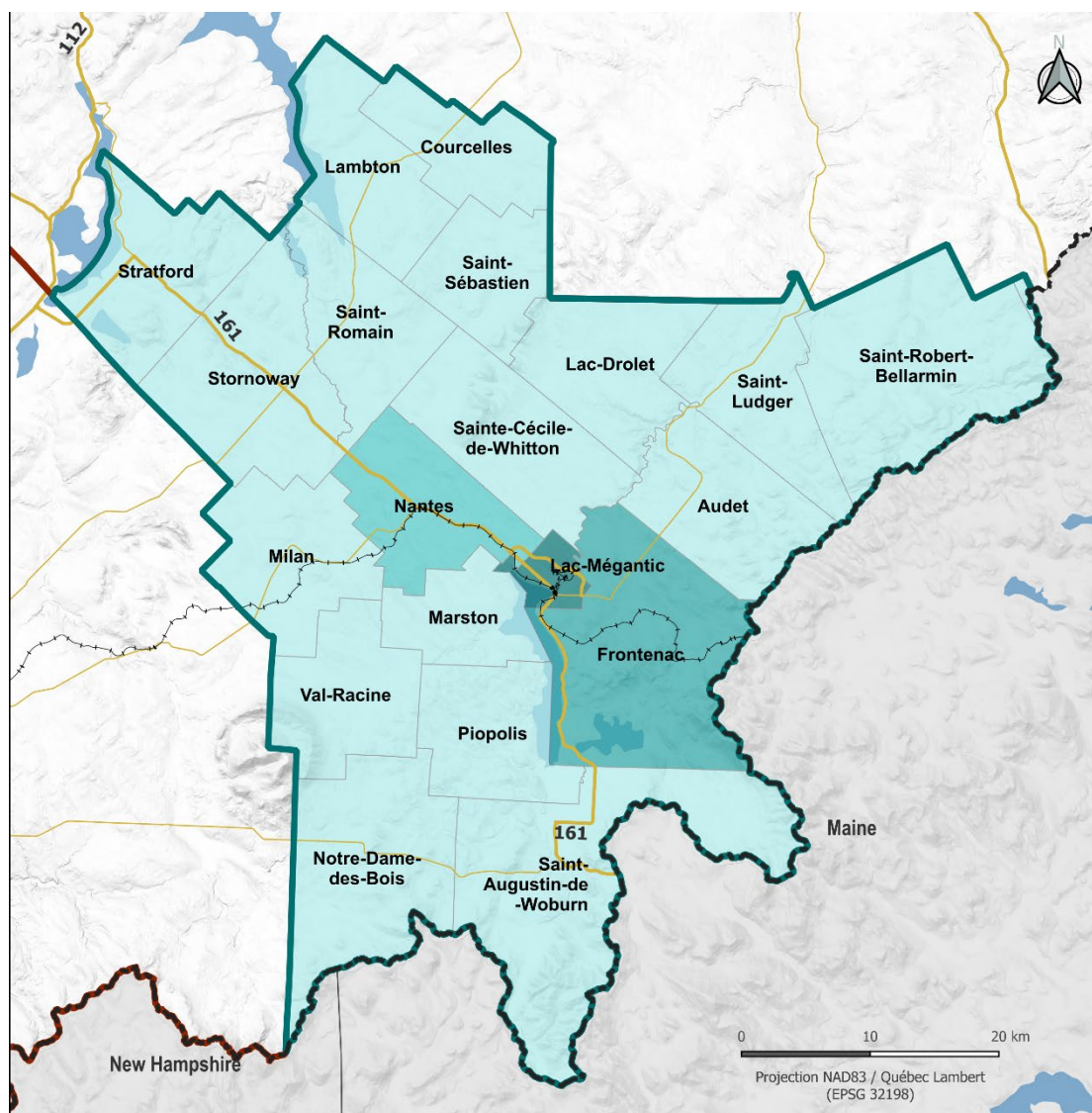
Ce projet d'accompagnement de la Direction de santé publique de l'Estrie a pour but de documenter les impacts psychologiques et sociaux en lien avec le transport ferroviaire 10 ans après la tragédie de Lac-Mégantic. Il vise également à brosser le portrait de l'état de santé, principalement psychologique et sociale, de la population ciblée avant la mise en service de la voie de contournement ferroviaire. Les objectifs spécifiques sont de :

- Documenter les perceptions quant au milieu de vie, la sécurité et les risques technologiques et environnementaux;
- Documenter la santé psychologique et sociale de la population;
- Repérer les problèmes en émergence chez certains groupes de la population.

La zone de l'étude est la MRC du Granit (voir figure 1¹ p. 9) et la région de Lac-Mégantic, ainsi que la ville de Farnham dans la MRC de Brome-Missisquoi (figure 2 p. 10).

¹ Depuis le 1^{er} janvier 2024, la municipalité de Courcelles fait partie de la MRC de Beauce-Sartigan. Puisque notre collecte de données s'est déroulée en même temps que ce changement administratif, la municipalité de Courcelles a été incluse dans la collecte de données.

Figure 1 Carte de la MRC du Granit



Municipalité	Limite	Réseau routier
Lac-Mégantic	Municipalité régionale de comté	National
Frontenac	Région sociosanitaire de l'Estrie	Régional
Nantes	Frontière internationale	Réseau ferroviaire
Autre		Opérationnel

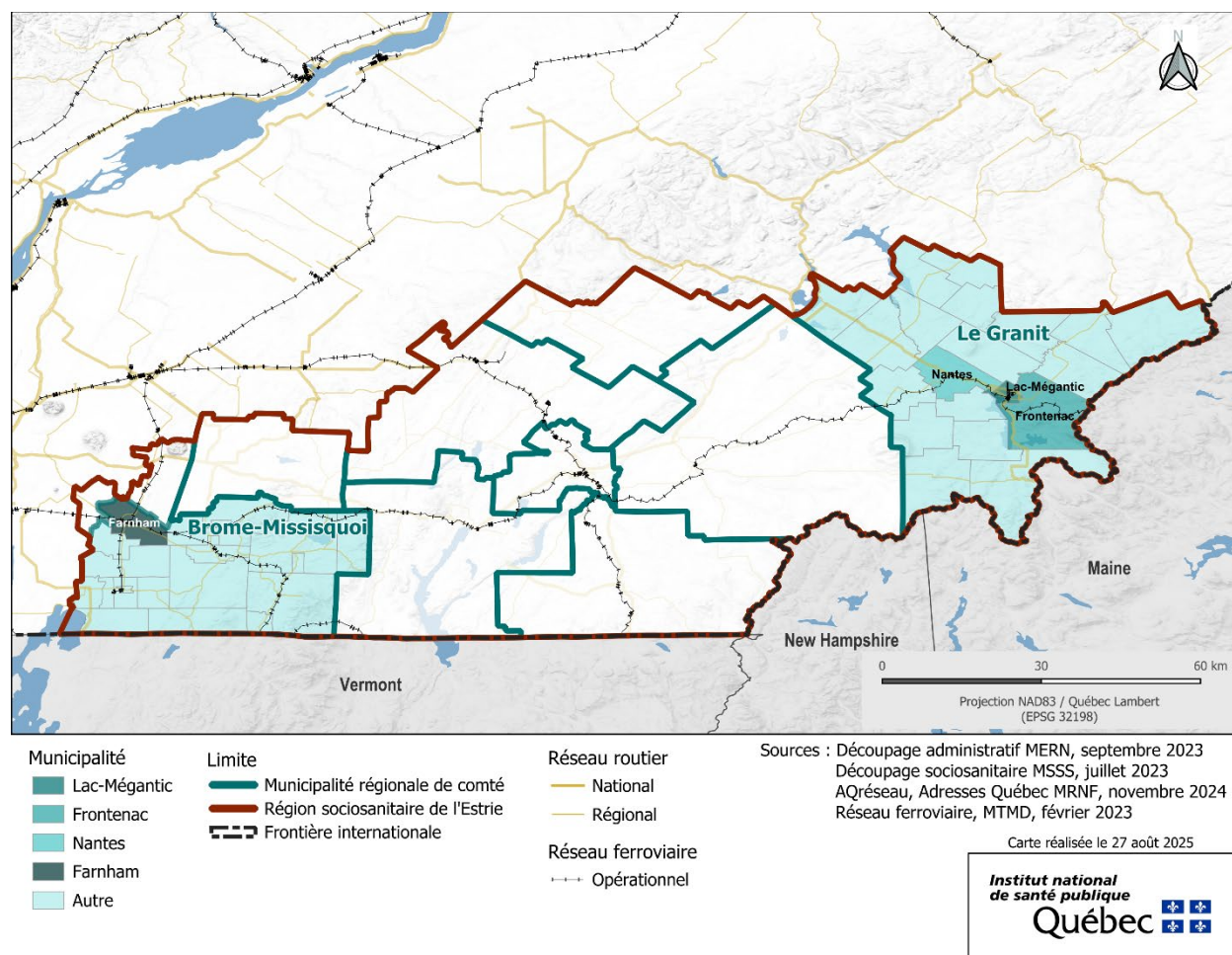
Sources : Découpage administratif MERN, septembre 2023
 Découpage sociosanitaire MSSS, juillet 2023
 AQRéseau, Adresses Québec MRNF, novembre 2024
 Réseau ferroviaire, MTMD, février 2023

Carte réalisée le 27 août 2025

Institut national
de santé publique
Québec

Source : INSPQ, 2025.

Figure 2 Carte de la région de l'Estrie



Source : INSPQ, 2025.

3 MÉTHODOLOGIE

Les questions de l'état de santé de la population de la région de Lac-Mégantic 10 ans après l'accident ferroviaire et de la sécurité et du sentiment de sécurité associés au transport ferroviaire de matières dangereuses sont abordées au moyen d'une méthodologie mixte. La pertinence de cette approche en santé environnementale relève des forces combinées des données quantitatives (statistiques) et qualitatives (histoire et expériences personnelles) pour comprendre un problème de recherche multidisciplinaire et complexe (Creswell et Plano Clark, 2011). Ce choix méthodologique est particulièrement bien adapté à la prise en considération du contexte social actuel (projet de voie ferroviaire de contournement) dans l'interprétation des données statistiques sur l'état de santé de la population. Ce projet de recherche a été approuvé par le Comité d'éthique de la recherche avec des êtres humains de l'Université Laval (n° d'approbation 2023-337/02-11-2023), ainsi que par le Comité sur l'accès à l'information, la protection des renseignements personnels et sur la sécurité de l'information de l'INSPQ, le 14 novembre 2023.

Afin d'analyser certains résultats originaux avec des données socioéconomiques solides et actuelles, l'INSPQ a mandaté et financé l'Institut de recherche en économie contemporaine (IREC) pour la réalisation d'une étude socioéconomique de la région de Lac-Mégantic. Intitulé *Portrait et analyse socioéconomique de la région de Lac-Mégantic*, ce rapport a permis de réaliser un portrait statistique longitudinal (avant et après l'accident ferroviaire) de la région où est situé le projet de voie de contournement ferroviaire et d'analyser des enjeux sectoriels et territoriaux, ainsi que des scénarios prospectifs.

Finalement, cette étude a bénéficié du support d'un comité scientifique multidisciplinaire et impartial, qui a accompagné l'équipe de recherche tout au long du projet. Les membres du comité scientifique ont été appelés à se prononcer sur le protocole de recherche, la collecte de données, l'analyse préliminaire des résultats et les stratégies de diffusion.

3.1 Enquête sur le milieu de vie

3.1.1 Population à l'étude et échantillonnage

L'enquête populationnelle ciblait les personnes âgées de 18 ans et plus vivant dans la MRC du Granit ou dans la ville de Farnham et parlant français. Le mode de recrutement était une lettre envoyée par la poste. Les adresses retenues étaient celles identifiées dans Adresses Québec comme étant des adresses de type « résidences », « résidentiel institutionnel » (p. ex. résidence pour personnes âgées) et « agricole ». L'ensemble des adresses pour ces trois types de résidences dans la MRC du Granit et dans la ville de Farnham (encadré 1 p. 12) ont reçu une lettre. Ainsi ont été exclues les personnes vivant dans un logement institutionnel (p. ex. un hôpital, un centre d'hébergement de soins de longue durée). Au total, ce sont 15 276 adresses qui ont reçu une lettre, soit 3 217 à Lac-Mégantic, 7 217 dans le reste de la MRC du Granit et 4 842 à Farnham.

Encadré 1 Lac-Mégantic et Farnham

Des comparaisons ont pu être réalisées entre les municipalités de Lac-Mégantic et de Farnham, deux villes situées dans la région administrative de l'Estrie, car elles partagent des caractéristiques équivalentes. En plus de leur situation ferroviaire semblable, avec notamment une voie ferrée en activité qui circule en milieu densément peuplé, ces deux villes sont de taille modeste, présentent un important tissu agricole environnant et ont une composition du marché du travail et un revenu moyen par habitant similaires. Par exemple, le revenu total médian en 2020 est de 38 800 \$ à Farnham et de 34 800 \$ à Lac-Mégantic, ce qui est un peu moindre que celui pour l'ensemble du Québec (40 800 \$) (Statistique Canada, 2022). La proportion de la population sans diplôme d'études secondaires ou attestation d'équivalence est plus faible dans ces deux villes comparativement au taux de la province du Québec, soit 31 % à Farnham, 28 % à Lac-Mégantic et 21 % dans la province du Québec (Statistique Canada, 2022). Les emplois occupés en 2021 par les résidents et résidentes des deux villes sont principalement dans les mêmes secteurs, majoritairement dans celui des métiers du transport et de la machinerie (26 % à Farnham et 18 % à Lac-Mégantic) de même que dans celui de la vente et des services (23 % à Farnham et 26 % à Lac-Mégantic) (IREC, 2024).

Selon le recensement 2021, il y a tout de même de petites différences à considérer entre ces deux villes. Concernant la courbe des âges, Lac-Mégantic se distingue par une population plus âgée : l'âge moyen est de 41,2 ans à Farnham et de 49,7 ans à Lac-Mégantic. De plus, 28 % de la population de Lac-Mégantic étaient âgés de 65 ans ou plus en 2021 comparativement à 20 % à Farnham. Il y a aussi une plus grande proportion de la population qui habite seule à Lac-Mégantic (47 %) comparativement à Farnham (41 %). Finalement, la taille de la population de Farnham est le double de celle de Lac-Mégantic (10 149 et 5 747 respectivement), mais elles demeurent des villes considérées comme étant de taille modeste (Statistique Canada, 2022).

La lettre d'invitation (annexe 1) à répondre à l'enquête populationnelle Web, envoyée par la poste, était signée par la directrice de santé publique de l'Estrie. Elle s'adressait « à l'occupant » et contenait deux codes uniques permettant jusqu'à deux personnes âgées de 18 ans et plus par adresse de répondre à l'enquête. En plus du lien qui mène à l'enquête Web (écrite de deux façons : au long et sous forme de code QR), un lien vers une page d'information sur ce projet était inclus et hébergé sur le site Web de l'INSPQ². Deux prix de participation de 150 \$ chacun ont été tirés aléatoirement parmi les personnes répondantes à l'enquête populationnelle, un prix parmi ceux de la MRC du Granit et un autre parmi ceux de la ville de Farnham.

² Du 1^{er} janvier au 17 mars 2024, il y a eu 939 visionnements de cette page.

Afin de donner de la crédibilité à l'enquête populationnelle, un communiqué de presse a été publié par la Direction de santé publique de l'Estrie pour annoncer le début du projet. De plus, ce projet a été annoncé sur les réseaux sociaux de la MRC du Granit et de Lac-Mégantic.

Le mode de collecte principal était un questionnaire Web, développé sur l'outil Voxco, alors qu'il était aussi possible de répondre sur questionnaire papier. Pour ce dernier, la personne devait en faire la demande (par courriel ou téléphone), le recevait par la poste avec une enveloppe de retour préaffranchie. L'équipe de proximité de Lac-Mégantic et la Maison de la famille de Farnham ont offert de l'aide pour remplir le questionnaire (Web ou papier). Le questionnaire et la lettre d'invitation étaient rédigés seulement en français, considérant que 0,5 % de cette population ne parle pas le français (Statistique Canada, 2022).

Par ailleurs, du soutien était disponible auprès de travailleuses sociales de l'Équipe de proximité de Lac-Mégantic et de l'Accueil psychosocial de Farnham (RLS La Pommeraie) pour les personnes qui avaient besoin d'aide pour diverses raisons autres que le sujet d'étude.

3.1.2 Collecte de données

La taille d'échantillon a été déterminée afin d'obtenir des statistiques fiables pour les prévalences à estimer. Ainsi, un total de 1 100 personnes répondantes était visé (tableau 3 p. 88) pour l'échantillon de la MRC du Granit afin d'obtenir des analyses fiables pour de petites prévalences au niveau de la MRC (entre 4 % et 7 %) et fiables pour des prévalences d'entre 8 % et 11 % pour des sous-groupes de population. Pour la ville de Farnham, un échantillon de 500 répondants et répondantes était visé.

Un prétest du questionnaire en ligne a été réalisé auprès de cinq personnes parmi la population à l'étude, soit des membres de l'Équipe de proximité et leurs familles (échantillon de convenance). Le prétest a permis de vérifier la programmation du questionnaire et de vérifier la clarté des questions. Plusieurs de ces dernières ont été coupées afin de permettre d'ajouter des questions sur la cohésion sociale.

La collecte des données a eu lieu entre janvier 2024 et mars 2024. En février 2024, les quotas n'étant pas encore atteints à Lac-Mégantic, une relance par voie postale a été effectuée dans cette ville. Une relance a aussi été faite à Frontenac et Nantes permettant de faire des analyses sur ce groupe de population.

Au total, 1 951 personnes ont répondu au questionnaire Web ($n = 1\,837$) ou papier ($n = 114$), plus précisément, 613 personnes de Lac-Mégantic, 285 de Frontenac et Nantes, 481 pour les autres villes et municipalités de la MRC du Granit, et 572 à Farnham. Parmi ces 1 951 réponses à l'enquête populationnelle, 69 % ont été complétées par un seul membre du ménage ($n = 1\,345$), alors 31 % ont été complétées par deux membres du ménage ($n = 606$). Le taux de réponse a été calculé à partir du nombre de ménages pour lequel au moins une personne a répondu, divisé par le nombre d'adresses valides. Dès 15 276 adresses ayant reçu une lettre d'invitation, c'est environ 11 % des ménages qui ont répondu à l'enquête populationnelle, avec un meilleur

taux de réponse à Lac-Mégantic (16 %) dû à la relance alors que les taux de réponse sont de 9 % et 10 % dans le reste de la MRC du Granit (encadré 2) et à Farnham respectivement (voir Annexe 2 : tableau Taux 1). Le temps moyen de réponse au questionnaire Web était de 28 minutes.

Les caractéristiques des répondants et répondantes, notamment leur profil sociodémographique, sont présentées en détail à l'Annexe 2, tableau Profil 1. Parmi les 1 951 répondants et répondantes, 53 % étaient des femmes, la majorité d'entre elles était âgée de 40 à 64 ans (43 %) et de 65 ans et plus (43 %), habitait leur résidence depuis 10 ans ou plus (59 %), vivait en couple sans enfant à la maison (55 %) et avait un revenu supérieur au revenu viable (70 %). Le plus haut niveau de scolarité était l'école primaire (10 %), un diplôme d'études secondaires ou l'équivalent (27 %), un diplôme d'études collégiales ou professionnelles (39 %) ou un diplôme universitaire (23 %). La répartition selon la distance entre leur adresse de résidence et une voie ferrée répartition était : moins de 300 m de la voie ferrée (36 %), de 300 m à 1 000 m (29 %) et plus de 1 000 m (35 %).

Encadré 2 MRC du Granit

La plupart des analyses descriptives sont présentées en fonction du lieu de résidence des personnes répondantes. Pour rappel, la MRC du Granit comprend notamment la ville de Lac-Mégantic ainsi que les municipalités de Frontenac et Nantes. Lorsque les données le permettent³, des résultats distincts ont été présentés pour Frontenac et Nantes. Ainsi, ces deux municipalités ne sont pas toujours représentées. Par ailleurs, l'intitulé « reste de la MRC du Granit » présente les estimations pour le territoire de la MRC à l'exclusion des répondants et répondantes de Lac-Mégantic et dans certains cas, de ceux et celles de Frontenac et Nantes.

3.1.3 Indicateurs/Mesures

La plupart des indicateurs présentés dans ce rapport ont été mesurés à partir d'une seule question du questionnaire (Annexe 3). Certains sont développés à partir d'instrument de mesure standardisé à plusieurs items (Canuel *et al.*, 2019). Notamment, trois indicateurs de l'état de santé (la détresse psychologique, les symptômes d'anxiété généralisée et de stress post-traumatique) et un indicateur de soutien sociale. La détresse psychologique au cours du mois précédant l'enquête a été mesurée à partir de l'échelle à six items de Kessler (K6) en utilisant un score égal ou supérieur à 8, seuil utilisé pour identifier des symptômes de détresse modérée ou élevée (Kessler *et al.*, 2003; Canuel *et al.*, 2019). Les symptômes de trouble d'anxiété généralisé au cours des deux semaines précédant l'enquête ont été mesurés à partir de l'échelle à sept items du *Generalized Anxiety Disorder* (GAD-7) dont le seuil de 10 a été utilisé (seuil utilisé aussi pour des symptômes d'anxiété modérée) (Spitzer *et al.*, 2006; Canuel *et al.*, 2019). L'instrument à cinq items *Primary Care PTSD Screen for DSM-5* (PC-PTSD-5) permet d'identifier les symptômes du trouble de stress post-traumatique toutes causes confondues (peu importe

³ C'est-à-dire lorsque les estimations sont fiables, soit avec un coefficient de variation (CV) inférieur à 16,66 % ou lorsqu'elles sont à interpréter avec prudence (CV entre 16,66 % et 33,33 %).

l'élément déclencheur) au cours du mois précédant l'enquête (seuil de 4 ou plus) (U.S. Department of Veterans Affairs, s.d.).

L'indice du niveau de soutien social perçu a été mesuré à partir de l'échelle *Social Provisions Scale* à 10 items (SPS-10) (Caron, 2013; Cutrona et Russel, 1987; Canuel *et al.*, 2019). Ce modèle comprend six besoins sociaux découlant des relations interpersonnelles : l'orientation (conseils ou informations); l'alliance fiable (aide tangible); la valorisation personnelle (appréciation des compétences, des aptitudes et de la valeur d'un individu par les autres); l'opportunité de prodiguer des soins (le fait pour un individu d'être une source de soutien pour autrui); l'attachement (lien affectif procurant à un individu un sentiment de sécurité) et l'intégration sociale (sentiment d'appartenance à un groupe partageant des intérêts, des préoccupations et des loisirs communs avec l'individu). Sur l'échelle variant entre 10 et 40, un score de 30 ou plus indique un niveau élevé de soutien social perçu alors qu'un score entre 10 et 19 indique un niveau faible.

Les seuils utilisés pour catégoriser le revenu sont inspirés de deux indicateurs provenant de la littérature, soit la mesure du panier de consommation (MPC) de Statistique Canada et la mesure du revenu viable de l'Institut de recherche et d'informations socioéconomique (IRIS) (Couturier et Tremblay-Boily, 2024; Statistique Canada, 2021; Devin *et al.*, 2025). Selon l'IRIS, la mesure du MPC est le seuil de pauvreté officiel au Canada alors que le revenu viable est un seuil qui permet de sortir de la pauvreté, soit « permettre une réelle inclusion sociale, économique et culturelle » et de « vivre dignement » (Couturier et Tremblay-Boily, 2024). Ainsi, trois catégories de revenu ont été créées basées sur ces deux indicateurs, soit : faible revenu, revenu viable ou s'en approchant, revenu supérieur au revenu viable. Le détail de la construction de cet indicateur est présenté à l'Annexe 2.

3.1.4 Analyses statistiques

Les analyses ont été réalisées à l'aide de la version 9.4 du logiciel SAS (SAS Institute Inc., Cary, Caroline du Nord, É.-U.). Les données ont été pondérées pour être représentatives de la population à l'étude. La pondération des données vise à ajuster les résultats pour qu'ils reflètent le plus fidèlement possible la population cible permettant de généraliser les résultats à la population à l'étude. Notamment, certains biais sont corrigés en attribuant plus de poids aux réponses des groupes sous-représentés dans l'échantillon et moins de poids aux groupes surreprésentés. La méthode de calage sur marges (Särndal, 2007) a été utilisée sur cinq variables pour réaliser la pondération : municipalités, sexe, âge, scolarité et le nombre de personnes dans le ménage (plus de détails à l'Annexe 2). Les données du recensement 2021 ont été utilisées comme référence.

Pour les analyses bivariées, les estimations et les intervalles de confiance à 95 % (IC) sont présentés alors que des tests du Chi-2 de Pearson ont été effectués pour comparer les variables catégorielles. Une différence est considérée significativement significative lorsque la valeur-p est inférieure à 0,05.

Quatre modèles de régression logistique multivariée ont été réalisés dans le cadre de cette étude pour identifier les facteurs significativement associés : 1) aux symptômes de stress post-traumatique; 2) aux symptômes de détresse; 3) au dérangement par le bruit des trains (y compris celui des sifflets); 4) à la perception que la qualité de l'eau potable est assez ou extrêmement problématique. La présence de colinéarité entre les variables indépendantes a été explorée à l'aide de la corrélation polychorique et tétrachoriques (Dormann *et al.* 2013). Lorsque la corrélation était supérieure à 0,7, des analyses supplémentaires ont été réalisées pour préciser les variables à inclure dans le modèle. Les variables indépendantes ont été traitées par la méthode d'imputation multiple sur cinq boucles (*Fully Conditional Specification*). Cette approche consiste à imputer chaque variable manquante à tour de rôle, conditionnellement aux autres, au sein d'un processus itératif (Lui et De, 2015). Parmi l'ensemble des variables indépendantes imputées, seules trois variables avaient plus de 5 % des données manquantes, soit le revenu (17 %) et les symptômes de stress post-traumatique (13 %) et d'anxiété généralisée (15 %). Les modèles de régression ont permis d'obtenir les rapports de cotes (RC) et leur IC (voir encadré 3).

Encadré 3 Interpréter un graphique en forêt et les rapports de cotes

Un graphique en forêt (figures figure 9, figure 12, figure 24 et figure 29) illustre les résultats d'un modèle de régression logistique, où chaque ligne représente une variable (ou une catégorie de la variable) étudiée.

Le point rond sur chaque ligne indique la valeur du **rapport de cotes (RC)** : c'est une mesure de l'association entre une caractéristique (p. ex. sexe, âge, revenu) et l'événement étudié (p. ex. présence d'un problème de santé). Ce RC est une mesure de la force du lien entre deux variables :

- Un **RC supérieur à 1** indique une association positive. C'est-à-dire les cotes de survenue de l'événement sont plus élevées dans un groupe comparé au groupe de référence;
- Un **RC entre 0 et 1** indique une association négative. C'est-à-dire les cotes de survenue de l'événement sont plus faibles dans un groupe comparé au groupe de référence.

La ligne horizontale montre le niveau d'incertitude du résultat, appelé **l'intervalle de confiance (IC)** :

- Si l'IC à 95 % d'un rapport de cotes n'inclut pas la valeur 1,0, alors le rapport de cotes est considéré comme statistiquement significatif (au seuil de 5 %) ;
- À l'inverse, si l'IC inclut la valeur 1,0, l'association n'est pas statistiquement significative.

Plus le RC et son intervalle de confiance sont éloignés de 1, plus l'association est forte (Tenny et Hoffman, 2023; Norton *et al.*, 2018).

3.2 Entrevues semi-dirigées

Ce deuxième volet de l'étude s'est concentré sur l'histoire et les expériences des personnes vivant dans la MRC du Granit à l'aide d'entrevues semi-dirigées. Il s'agit de rencontres structurées par une grille de discussion comportant des questions ouvertes, mais dont le thème est déjà défini (Savoie-Zajc, 2016). Dans le cas de la présente étude, les entrevues semi-dirigées ont permis de prendre connaissance des préoccupations et des opinions des actrices et acteurs locaux en matière de risques et de gestion du risque. Plus particulièrement, la grille d'entrevue (Annexe 5) utilisée pour les entretiens individuels ou en petits groupes a permis de prendre connaissance des aspects suivants :

- Les représentations sociales du milieu de vie et du transport ferroviaire;
- La sécurité et le sentiment de sécurité;
- Les préoccupations face aux risques et les visions d'avenir;
- Quelques données sociodémographiques des participants et participantes volontaires (voir Annexe 6) pour soutenir l'analyse.

3.2.1 Échantillonnage

L'échantillon a été constitué par deux méthodes non probabilistes. La première méthode retenue est l'échantillonnage par quotas (Beaud, 2016). Afin d'assurer une représentativité la plus fidèle possible de la population et de répondre aux objectifs de la recherche, des participantes et participants ont été sélectionnés selon leur appartenance à différents sous-groupes. Dans le cas présent, les personnes participantes ont été choisies pour représenter chacun des quatre sous-groupes suivants :

- Les riverains et riveraines résidant et travaillant près de la voie ferrée actuelle (municipalités de Milan, de Nantes, de Lac-Mégantic et de Frontenac);
- Les riverains et riveraines résidant et travaillant près de la voie de contournement ferroviaire projetée (voir figure 3 p. 18);
- Les citoyens et citoyennes de la MRC du Granit vivant loin de la voie ferrée actuelle ou projetée;
- Les actrices et acteurs institutionnels (gestionnaires et professionnelles et professionnels gouvernementaux, analystes et coordonnateurs et coordonnatrices d'organismes, etc.).

Figure 3 Tracé de la voie de contournement ferroviaire projetée dans la région de Lac-Mégantic (2019)



Source : BAPE, 2019.

L'objectif était de réaliser environ 15 entretiens par sous-groupes, pour un total de 60 entretiens. Pour être admissibles à l'étude, les personnes devaient être âgées de 18 ans et plus et résider à temps plein dans la MRC du Granit. En second lieu, un échantillonnage en boule de neige (*snowball sampling*) a été utilisé pour constituer chaque sous-groupe du quota. Pour les trois premiers sous-groupes, un effort de recrutement a été fait pour tendre vers une représentativité de genre, de tranches d'âge et de nombre d'années de résidence dans la MRC du Granit.

3.2.2 Recrutement

Afin d'éviter de surpubliciser la recherche et de créer une demande plus forte que les capacités de l'équipe de recherche, le recrutement des participants et participantes volontaires s'est fait par le biais du questionnaire postal. En effet, la dernière question du questionnaire portait sur l'intérêt des personnes participantes à l'enquête populationnelle à participer à un entretien individuel. Les personnes intéressées pouvaient y inscrire leur adresse courriel. Au total, 178 personnes ont manifesté leur intérêt. Pour le quatrième sous-groupe (actrices et acteurs institutionnels), les participantes et participants ont été ciblés selon leurs rôles et leurs responsabilités, et ont été contactés directement par la chercheuse responsable par courriel ou par téléphone.

3.2.3 Bilan de la collecte de données

Au total, 68 entrevues semi-dirigées ont été réalisées entre les mois de décembre 2023 et mai 2024, dont 20 actrices et acteurs institutionnels et 48 personnes participantes volontaires. Les 20 actrices et acteurs institutionnels rencontrés ont des rôles et des responsabilités variés au sein des gouvernements fédéral, provincial et municipal, et d'organisations ou d'institutions œuvrant en santé publique, en environnement, dans le domaine économique ou communautaire. Les 48 participants et participantes volontaires sont des riverains et riveraines de la voie ferrée actuelle ($n = 18$), des riverains et riveraines de la voie ferrée projetée ($n = 17$) ou des citoyens et citoyennes des municipalités de la MRC du Granit qui ne cohabitent pas avec le transport ferroviaire ($n = 13$). Les deux chercheuses responsables des entrevues semi-dirigées ont passé au total trois semaines sur le terrain.

Les entrevues ont été menées par deux chercheuses en présentiel ($n = 29$) dans la MRC du Granit, en visioconférence ($n = 36$) ou au téléphone ($n = 3$) selon la volonté du participant ou participante. Lors de chaque entrevue (individuelles ou en petits groupes), les objectifs de la recherche ont été expliqués et un formulaire de consentement a été signé (Annexe 4). Avec l'accord des personnes participantes, les discussions ont été enregistrées puis retranscrites sous forme de *verbatim* ou de résumés thématiques. La durée des entrevues a varié entre 15 minutes et 1 h 50, pour une durée moyenne de 50 minutes.

3.2.4 Analyse qualitative

Pour le volet des entrevues, une analyse de contenu de type logico-sémantique a été réalisée dans un premier temps afin de dégager des thèmes et des sous-thèmes (Paillé et Mucchielli, 2016). Deux chercheuses ont réalisé l'exercice de codification en parallèle à l'aide du logiciel MAXQDA, ce qui a permis dans un deuxième temps de valider les thèmes retenus. Dans un troisième temps, des liens entre les différents thèmes, puis entre ceux-ci et des éléments contextuels ont été identifiés.

3.3 Analyse devis mixte

Un devis mixte basé sur le modèle convergent parallèle (*convergent parallel design*) a été retenu pour cette recherche (Creswell, 2015). Ce modèle vise à collecter simultanément des données quantitatives et qualitatives, de les analyser séparément et de comparer les résultats afin de dégager les ressemblances, les contradictions et les omissions. Il accorde ainsi le même poids et la même priorité aux deux enquêtes (Creswell, 2015). Du fait de son amplitude et de sa capacité de corroborer des résultats variés, cette approche s'avère particulièrement pertinente pour prendre en compte les caractéristiques individuelles, sociales et environnementales qui composent et modulent un phénomène complexe (Anadon, 2019).

C'est ainsi qu'à la lumière des deux analyses parallèles (statistique et qualitative), cinq grands thèmes sont apparus comme étant les plus significatifs pour répondre aux objectifs de recherche. L'équipe de chercheuses a par la suite procédé à une écriture itérative des résultats

afin d'amalgamer les données quantitatives et les données qualitatives. Pour le sujet spécifique de l'état de santé de la population de la région de Lac-Mégantic, cette approche analytique a permis de documenter à la fois des explications causales et des mécanismes qui expliquent ces causes (Maxwell et Mittapalli, 2010 dans Anadon, 2019).

Une fois ces deux exercices d'analyse parallèles complétés, une triangulation des résultats a été menée par les chercheuses à partir d'autres sources de données afin d'objectiver les résultats et de dégager des constats (Creswell et Plano Clark, 2011; Denzin et Lincoln, 2005). Des photographies, des rapports techniques et gouvernementaux et une revue de presse ont été mobilisés, ainsi que le rapport de l'IREC.

3.4 Limites de l'étude

Cette étude reflète l'état de la situation entre décembre 2023 et mai 2024 seulement. L'état de santé de la population et le processus d'acceptation du projet de voie de contournement ferroviaire sont dynamiques et des changements ont eu lieu depuis la réalisation de la collecte de données, notamment au sein du gouvernement fédéral (élections) et dans la progression de la reconstruction du centre-ville et du processus d'autorisation du projet auprès de l'Office des transports du Canada (OTC). Le fait que la décision finale du projet de voie de contournement ne soit pas encore rendue est également un élément contextuel important à considérer dans l'appréciation des résultats, car des malaises, des critiques et des effets négatifs associés à l'incertitude de la situation pourraient s'estomper une fois que la décision finale sera rendue. Parmi les limites de l'étude, il est également possible que certains volontaires aient choisi de participer à l'étude en raison de caractéristiques psychologiques particulières (besoin de régler des problèmes, désir de connaître, volonté de plaire, etc.).

Certaines limites sont plus spécifiques à chacun des devis. Dans le cadre de l'enquête populationnelle, l'utilisation de données autorapportées a pu introduire certains biais, comme celui de désirabilité sociale. Les indicateurs en lien avec la cohésion sociale peuvent y être plus propices. Notamment, une plus grande proportion de la population a rapporté avoir voté aux dernières élections comparativement aux données officielles d'Élections Québec. Pour les indicateurs d'état de santé, il est important de rappeler que les instruments de mesure utilisés ne permettent pas de faire un diagnostic, mais seulement un dépistage de maladie potentiel basé sur les symptômes autorapportés. Néanmoins, les instruments utilisés sont reconnus comme ayant de bonnes propriétés psychométriques (Apostolova *et al.*, 2024, Arnaud *et al.*, 2010) et sont couramment utilisés dans les enquêtes populationnelles pour estimer la proportion de personnes présentant des symptômes compatibles avec un trouble donné. Finalement, le faible taux de réponse peut limiter la généralisation des résultats même si la méthode d'échantillonnage est probabiliste, c'est-à-dire que l'ensemble de la population à l'étude a été invité à répondre au questionnaire.

Concernant les entrevues semi-dirigées, il est à noter que le groupe d'âge des 60-69 ans est surreprésenté dans l'échantillon (33,3 % de l'échantillon), et que malgré les efforts de recrutement en « boule de neige », seulement 15 % de l'échantillon est âgé de 20 à 39 ans. Par conséquent, il se pourrait que le portrait généré par les entrevues soit moins représentatif des groupes plus jeunes.

4 MODÈLES CONCEPTUELS

4.1 Déterminants de la santé

Afin de faciliter une appropriation des résultats par la santé publique, et notamment dans le but de mettre au jour les éléments associés à des actions de santé publique, l'analyse des résultats se fera en fonction des déterminants de la santé identifiés dans l'exercice de cadrage de l'évaluation d'impact à la santé (EIS) (Samson, 2015). Selon l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), les déterminants de la santé réfèrent à un ensemble de facteurs individuels ou collectifs qui influencent l'état de santé, soit les facteurs personnels, sociaux, économiques et environnementaux (OMS, 2025). Les différents déterminants de la santé interagissent, de sorte que la santé d'une personne est la somme complexe de ces composantes (MSSS, 2012).

Notamment, les valeurs et les règles d'une société entraînent des conséquences sur la santé et le bien-être des individus et des populations. La stabilité sur le plan social, l'acceptation de la diversité, la sécurité, les bonnes relations et une cohésion entre les groupes communautaires sont les éléments d'une société solidaire qui réduisent ou enrayent bien des risques pour la santé des citoyens et citoyennes. Les facteurs physiques de l'environnement naturel (p. ex. la qualité de l'air et de l'eau) et les nuisances (p. ex. le bruit et les vibrations) sont également des facteurs clés qui ont des conséquences sur la santé. Les facteurs liés au milieu bâti comme le logement et la proximité des services, la sécurité en milieu de travail, l'organisation de la communauté et la conception des moyens de transport génèrent également des impacts importants sur la santé.

Un environnement social qui favorise et soutient des choix et des styles de vie positifs pour la santé, ainsi que des connaissances, des comportements et des habiletés d'adaptation pour mener une vie en bonne santé sont également des facteurs déterminants pour la santé. Le soutien des familles, des amis et amies ainsi que des membres de la communauté est associé à une meilleure santé, et les effets de protection sur la santé d'une relation de soutien sont aussi importants à considérer que les facteurs de risque comme le tabagisme, l'absence d'activité physique, l'obésité ou une tension artérielle élevée. Finalement, le statut social s'améliore chaque fois qu'un échelon est franchi sur le plan du revenu ou de la hiérarchie sociale, puisqu'un niveau de revenu plus élevé influence les conditions de vie, comme un logement sécuritaire et la capacité d'acheter de la nourriture adéquate et en quantité suffisante.

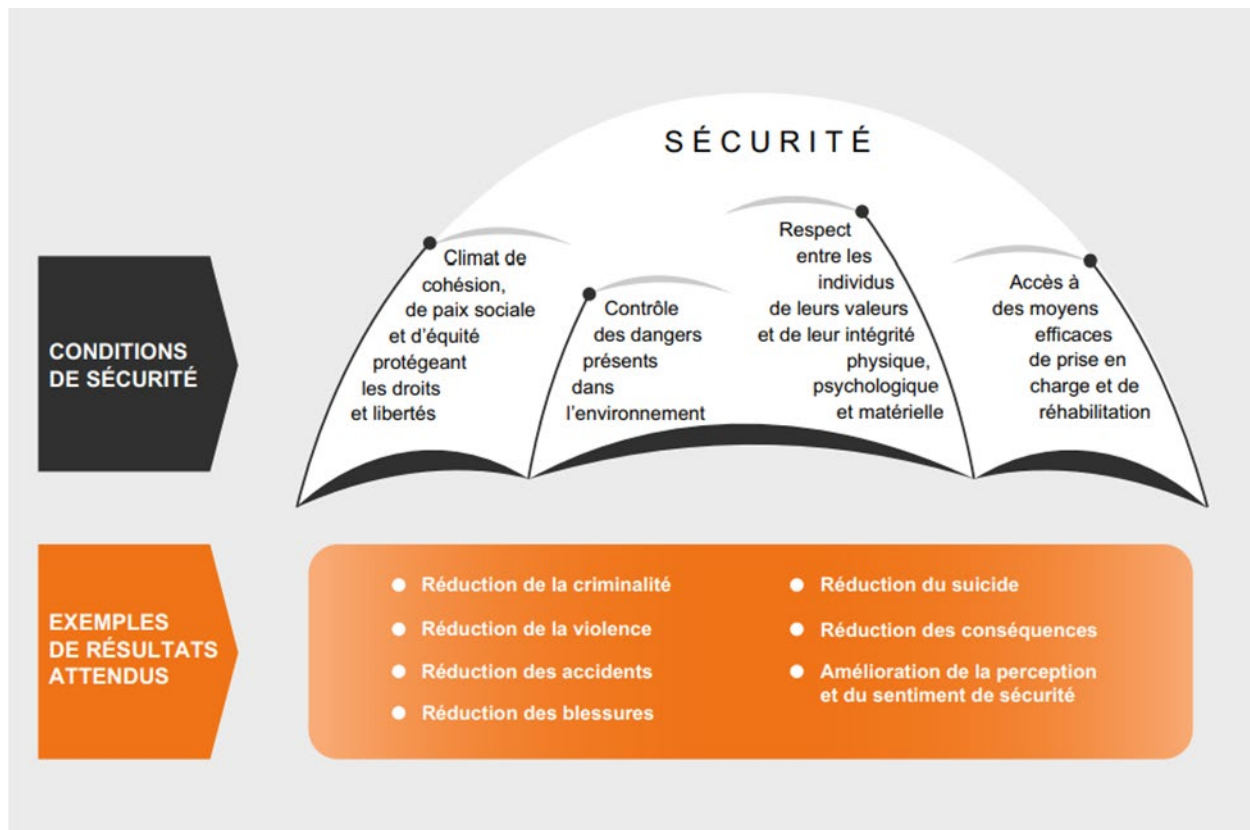
Dans le cadre du projet de voie de contournement ferroviaire, un groupe d'actrices et acteurs locaux anticipait que les déterminants de la sécurité et le sentiment de sécurité, des habitudes de vie, des activités économiques et de l'emploi, de l'accès aux services et au logement, des nuisances associées au bruit et aux vibrations et du soutien et de la cohésion sociale seraient les plus affectés par les changements (Samson, 2015). Les avis demandés lors des démarches d'évaluation des impacts du projet par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) et le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) entre 2017 et 2019 mettaient aussi de l'avant des

retombées positives et négatives. Cette étude permet d'évaluer plus finement la situation, après des années de controverses et à l'aube du début des travaux, afin que la santé publique et d'autres actrices et acteurs puissent mieux accompagner la population du Granit pour les années à venir.

4.2 Sécurité et sentiment de sécurité

Les préoccupations et les opinions sur la gestion des risques liés au transport de matières dangereuses, comme ressenti par la population de Lac-Mégantic et des alentours, puisent aux différentes dimensions de la « sécurité », qui peut être comprise comme étant : « un état où les dangers et les conditions pouvant provoquer des dommages d'ordre physique, psychologique ou matériel sont contrôlés de manière à préserver la santé et le bien-être des individus et de la communauté » (Maurice *et al.*, 1998). L'étude de la sécurité permet d'évaluer le degré de contrôle perçu par les individus sur leur environnement et leur qualité de vie. Pour se faire, quatre conditions qui entrent dans la composition de la sécurité (figure 4 p. 24) pourront être examinées, soit : (1) un climat de cohésion, de paix sociale et d'équité protégeant les droits et les libertés; (2) le contrôle des dangers présents dans l'environnement; (3) le respect entre les individus, de leurs valeurs et de leurs intégrités physiques, psychologiques et matérielles; (4) l'accès à des moyens efficaces de prise en charge et de réhabilitation (Poitras *et al.*, 2019). Interpréter sur la base de multiples facteurs historiques, économiques, éthiques et médiatiques, entre autres, et s'intéresser à ces conditions permettront de mieux comprendre ce que les gens pensent et pourquoi ils le pensent.

Figure 4 Les quatre conditions de sécurité



Source : Poitras *et al.*, 2019.

Le sentiment de sécurité, pour sa part, peut être défini comme étant « une crainte ou une anxiété diffuse découlant d'un mélange complexe entre des facteurs personnels et environnementaux », car il est généralement examiné en fonction de différents comportements d'évitement ou de protection (Farrall *et al.*, 2009, dans Gagné *et al.*, 2022 : 46). Il est influencé par des caractéristiques des personnes et de leur environnement immédiat (Gagné *et al.*, 2022). S'intéresser à ce sentiment contribuera à brosser un portrait fin de l'état de santé de la population de Lac-Mégantic et des environs en adéquation avec le contexte actuel et les préoccupations du milieu.

4.3 Écologie politique

L'approche de l'écologie politique se base sur les phénomènes écologiques et les interactions entre les sociétés et l'environnement pour mettre au jour les dynamiques politiques qui caractérisent les sociétés et expliquent leurs changements (Swyngedouw, 2015 ; Bryant, 1992). Cette approche cherche à comprendre le contexte structurel dans lequel les évolutions environnementales se produisent, les négociations locales entre les actrices et acteurs en place de ces changements et les ramifications sociales, politiques et économiques de ces transformations dans le temps.

Dans le cas du transport ferroviaire de matières dangereuses à Lac-Mégantic, cette approche permet de se pencher sur les articulations entre le contexte législatif du transport de marchandises dangereuses, les normes environnementales ainsi que les actrices et acteurs institutionnels (Castree, 2010). L'examen de cette articulation permet d'aborder les enjeux propres aux changements qui s'opèrent à Lac-Mégantic et leurs implications pour les relations socio-environnementales dans le contexte plus large du développement régional et des rapports de pouvoir qui le façonne. Cette approche analytique permet également de mettre au jour comment cette articulation marque le projet de voie de contournement ferroviaire, les mécanismes de gouvernance et les perceptions socio-environnementales qu'ont les actrices et acteurs locaux des transformations vécues (Calvillo, 2018).

5 RÉSULTATS

L'enquête populationnelle a spécifiquement documenté la perception de l'état de santé, le milieu de vie et le réseau social, alors que les entrevues semi-dirigées ont documenté les préoccupations et les opinions en lien avec le milieu de vie, le transport ferroviaire, le projet de voie de contournement ainsi que les souhaits et les visions d'avenir. Cette section présente un amalgame de ces données analysées selon cinq grands thèmes, soit : l'état de santé; les lieux de vie et le territoire; le transport ferroviaire actuel; le projet de voie de contournement ferroviaire; les souhaits et les visions d'avenir.

Lorsque pertinent, le texte rapportant les données qualitatives exprime la spécificité des résultats selon les différents sous-groupes. Autrement, lorsqu'aucune tendance en ce sens ne s'est dégagée lors de l'analyse, l'appartenance aux sous-groupes n'est pas mentionnée. Afin de donner un ordre de grandeur du nombre de participantes et participants concernés par les opinions, les perceptions ou les idées présentées, une échelle qualitative a été utilisée : toutes les personnes, la majorité (90 % des personnes), la plupart (75 %), un bon nombre (50 %), quelques (25 %), certaines (5-10 %) et une personne.

5.1 État de santé

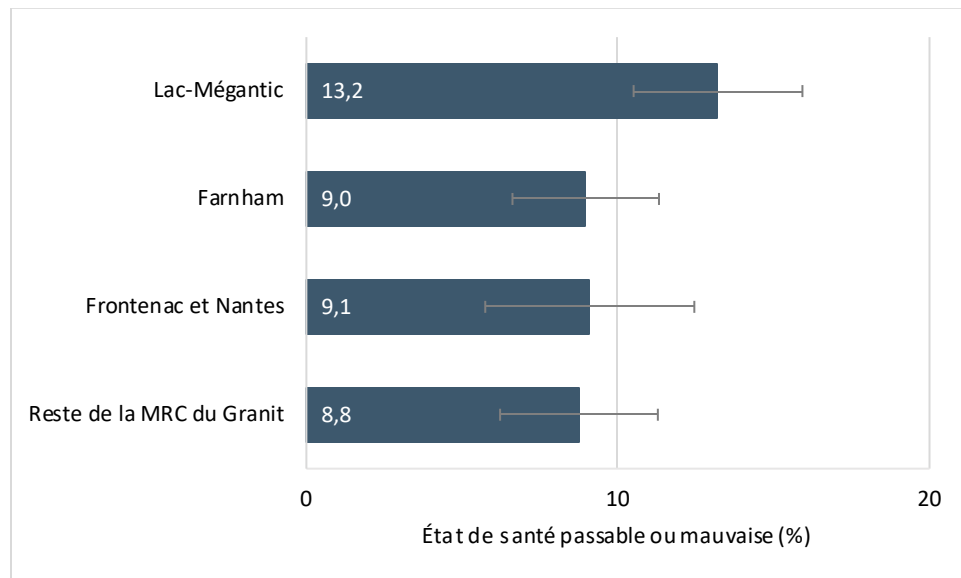
Six indicateurs de santé ont été mesurés dans le cadre de l'enquête populationnelle, soit la perception de l'état de santé, de l'état de santé mentale et du stress journalier, ainsi que les symptômes de la détresse psychologique, de l'anxiété généralisée et du stress post-traumatique. Des données des entretiens semi-dirigés suggèrent parfois des pistes d'analyse des résultats.

Perception de l'état de santé

La perception de l'état de santé correspond à la manière dont une personne évalue globalement sa santé physique. Cette mesure subjective permet de capter des dimensions de la santé qui échappent souvent aux indicateurs objectifs, comme les premiers signes de maladie, la gravité perçue d'une condition, certains aspects positifs du bien-être, les ressources physiologiques et psychologiques, ainsi que le fonctionnement social et mental (Statistique Canada, s.d.).

À Lac-Mégantic, 13 % de la population perçoit avoir un état de santé passable ou mauvais, ce qui n'est pas statistiquement différent des autres localités à l'étude, dont cette proportion est estimée à 9 % respectivement à Frontenac et Nantes, dans le reste de la MRC du Granit et à Farnham (figure 5 p. 27). Ainsi, c'est environ neuf personnes sur 10 qui rapportent avoir un état de santé excellent, très bon ou bon (91 %) à Frontenac et Nantes, à Farnham et dans le reste de la MRC du Granit alors que cette proportion est de 87 % à Lac-Mégantic (données présentées à l'Annexe 7, figure A7-1).

Figure 5 Perception de l'état de santé passable ou mauvais selon le lieu de résidence



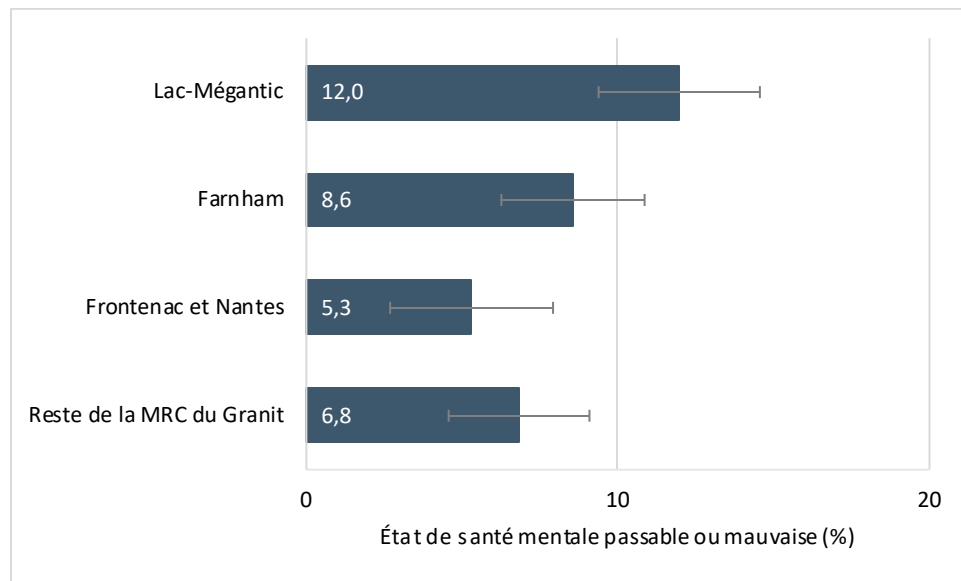
Note : Frontenac et Nantes : estimation à interpréter avec prudence (CV entre 16 % et 33 %).

Perception de l'état de santé mentale

La santé mentale perçue est une mesure subjective de l'état de santé mentale global, centrée sur le bien-être émotionnel et psychologique tel qu'évalué par la personne elle-même. Elle permet de repérer des individus vivant une forme de détresse, de problème ou de trouble mental, même si ces difficultés ne se reflètent pas nécessairement dans leur perception globale de la santé. Bien qu'elle ne corresponde pas directement à un diagnostic clinique, la perception de la santé mentale demeure significative en soi, car elle peut influencer le recours aux services de santé et de la recherche de soutien (Statistique Canada, s.d.).

À Frontenac et Nantes, la proportion de la population qui perçoit avoir un état de santé mentale passable ou mauvais est significativement plus faible qu'à Lac-Mégantic (5 % et 12 % respectivement) (figure 6 p. 28). Cette proportion n'est statistiquement pas différente entre Lac-Mégantic (12 %), le reste de la MRC du Granit (7 %) et Farnham (9%). En d'autres mots, c'est environ neuf personnes sur 10 qui rapportent avoir un état de santé mentale excellent, très bon ou bon à Frontenac et Nantes (95 %), à Farnham (91 %) et dans le reste de la MRC du Granit (93 %) alors que cette proportion est de 88 % à Lac-Mégantic (données présentées à l'Annexe 7, figure A7-2).

Figure 6 Perception de l'état de santé mentale passable ou mauvaise, selon le lieu de résidence

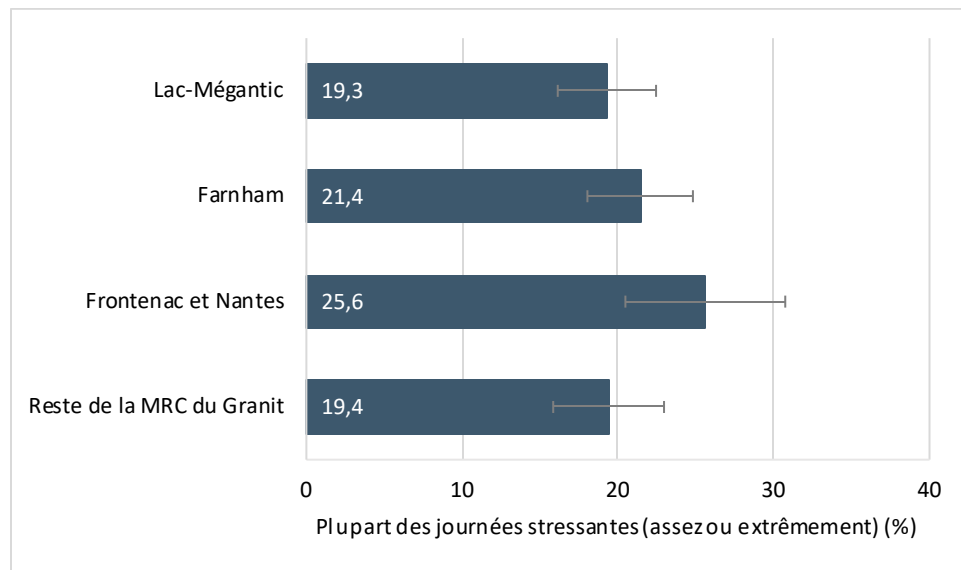


Note : Frontenac et Nantes et le reste de la MRC du Granit : estimation à interpréter avec prudence (CV entre 16 % et 33 %).

Perception que la plupart des journées sont stressantes

À Frontenac et Nantes, environ une personne sur quatre (26 %) rapporte que la plupart de leurs journées sont assez ou extrêmement stressantes, alors que pour les autres localités à l'étude, c'est environ une personne sur cinq qui le rapporte, soit 19 % à Lac-Mégantic, 19 % dans le reste de la MRC du Granit et 21 % à Farnham (figure 7 p. 29). Statistiquement, ces différences ne sont pas significatives.

Figure 7 Perception que la plupart des journées sont assez ou extrêmement stressantes selon le lieu de résidence



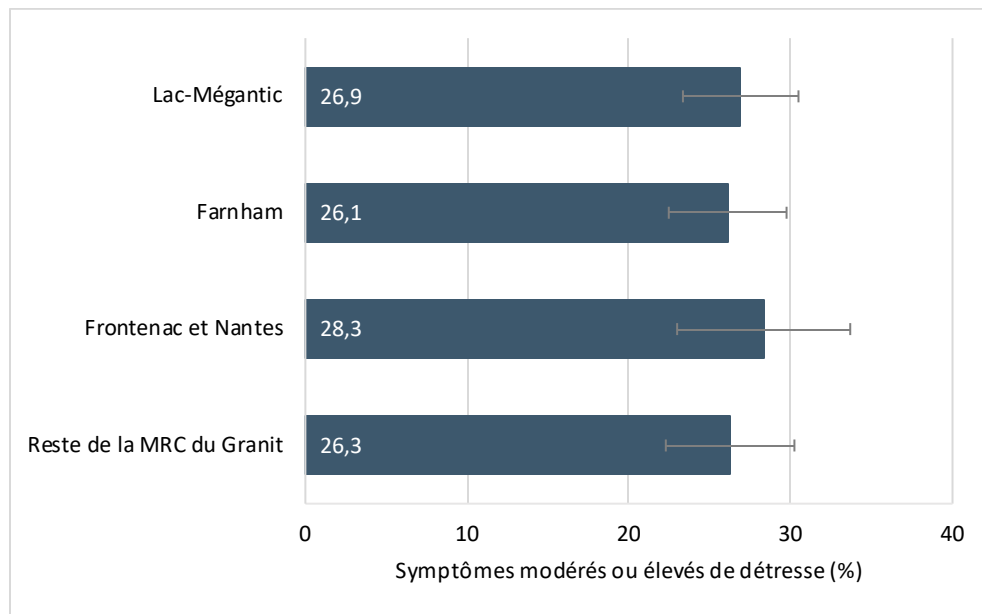
Néanmoins, les entretiens semi-dirigés ont permis de documenter que certains citoyens et citoyennes de Frontenac et Nantes vivent actuellement du stress spécifiquement à cause du projet de voie de contournement, ce qui pourrait expliquer une partie de l'écart entre les proportions. Comme l'observe cet acteur institutionnel travaillant en environnement, l'incertitude par rapport au projet et au tracé définitif semble générer du stress chez certains propriétaires terriens : « Ça va faire six ans. Depuis quatre ans et demi, c'est l'explosion du stress. Depuis qu'on a annoncé [le tracé] ... c'est la troisième fois qu'on annonce des modifications au tracé ».

Niveau de détresse psychologique

La détresse psychologique reflète l'intensité de certains symptômes émotionnels ressentis au cours des dernières semaines, comme la nervosité, la tristesse, l'agitation ou le désespoir. Il ne s'agit pas d'un diagnostic de trouble mental, mais d'un indicateur de mal-être psychologique pouvant suggérer qu'une personne traverse une période difficile sur le plan mental ou émotionnel. Cette détresse peut nuire au fonctionnement quotidien ou à la qualité de vie (Kessler *et al.*, 2003).

Environ une personne sur quatre a des symptômes modérés ou élevés de détresse psychologique dans l'ensemble des localités à l'étude, soit 27 % à Lac-Mégantic, 28 % à Frontenac et Nantes et 26 % dans le reste de la MRC et à Farnham (figure 8 p. 30). Ces proportions ne sont pas statistiquement différentes selon le lieu de résidence.

Figure 8 Symptômes de détresse psychologique (modérée ou élevée), selon le lieu de résidence



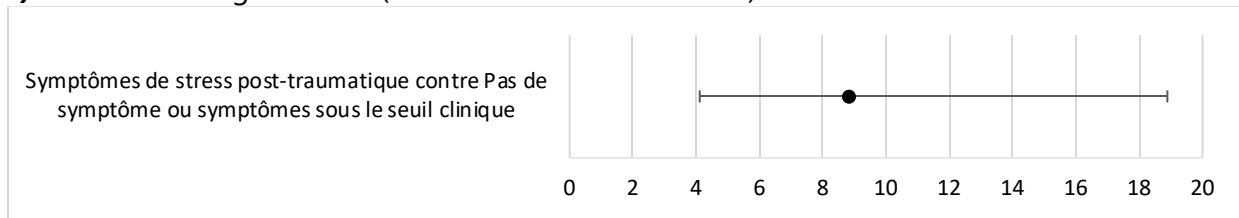
Un modèle de régression a été réalisé pour mesurer l'association entre la présence de symptômes de détresse (modérée ou élevée) et 25 facteurs. Huit facteurs sont significativement associés aux symptômes de détresse (figure 9 p. 31) (voir Encadré 3 pour un guide sur l'interprétation). Avoir des symptômes de stress post-traumatique est le facteur le plus fortement associé avec un RC de 8,90. Toutefois, cette estimation comporte une grande incertitude, comme démontré par l'intervalle de confiance qui est large. Un autre facteur en lien avec la santé est d'avoir rapporté un état de santé passable ou mauvais (RC 2,73). Parmi les autres facteurs associés, l'âge et le revenu sont associés, soit être âgé de 18 à 39 ans (RC 3,82) et avoir un revenu viable⁴ (RC 1,44).

Deux facteurs sont en lien avec des ressources sociales limitées ou fragilisées, soit avoir un soutien social perçu faible ou modéré (RC 3,31) et avoir été victime de discrimination ou traité injustement par des personnes de sa ville ou municipalité (RC 1,96). Finalement, le sentiment de confiance et le dérangement par le bruit son aussi associés, plus précisément avoir une faible confiance envers les autorités municipales de sa localité (RC 1,60) et être fortement ou modérément dérangé par le bruit de la circulation routière (RC 1,30). Plusieurs variables ne sont pas associées aux symptômes de détresse et sont présentées à la figure 9 (p. 31).

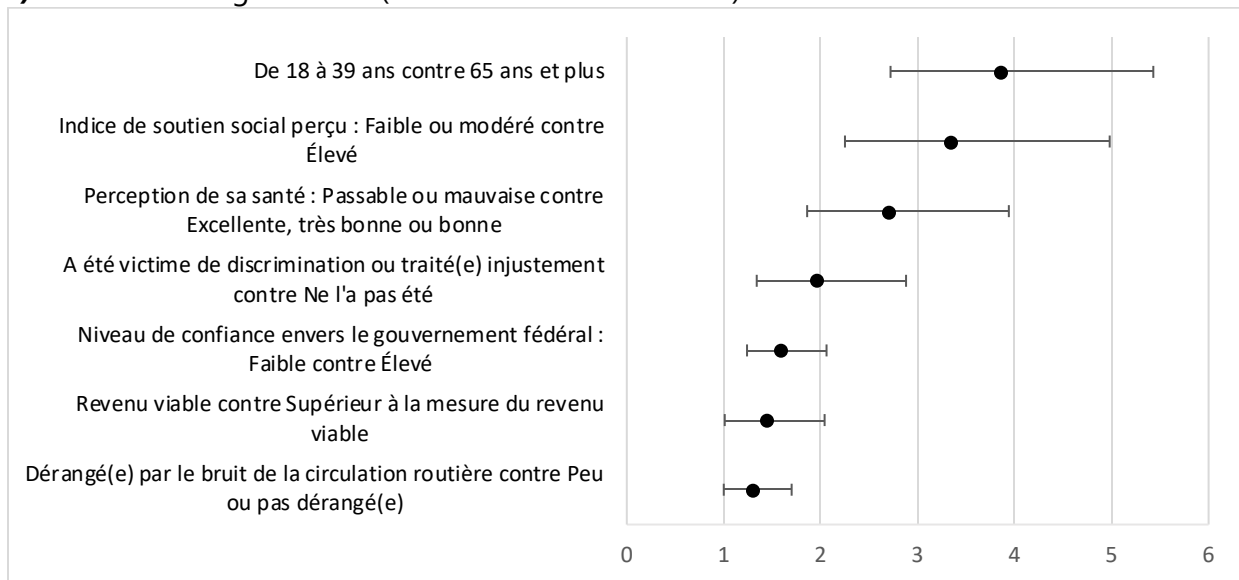
⁴ Selon l'IRIS, la MPC est le seuil de pauvreté officiel au Canada alors que le revenu viable est un seuil qui permet de sortir de la pauvreté (Couturier et Tremblay-Boily, 2024).

Figure 9 Facteurs associés aux symptômes de détresse modérée ou élevée

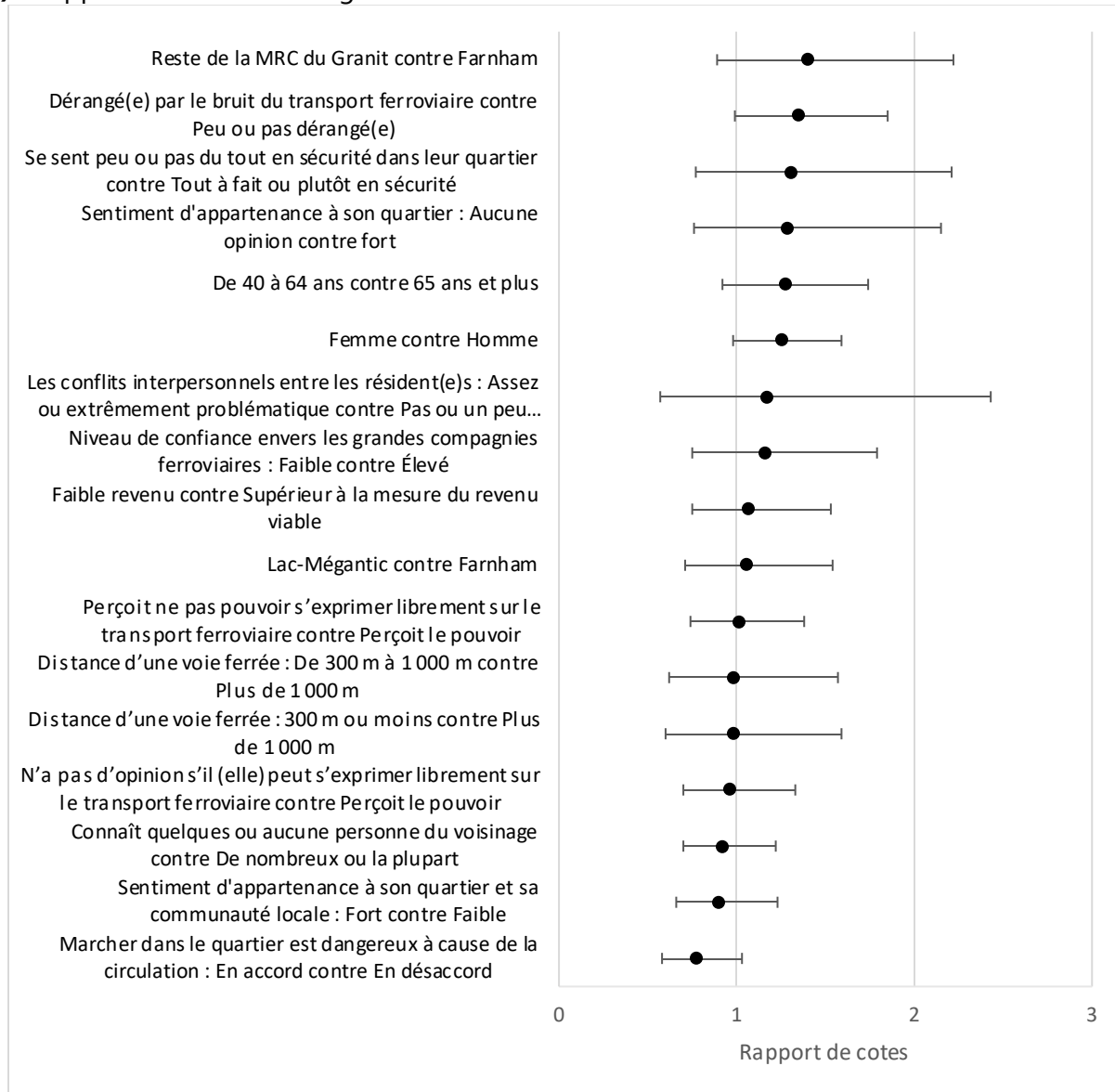
a) Association significative (échelle de RC entre 0 et 20)



b) Association significative (échelle de RC entre 0 et 6)



c) Rapports de cotes non significatifs



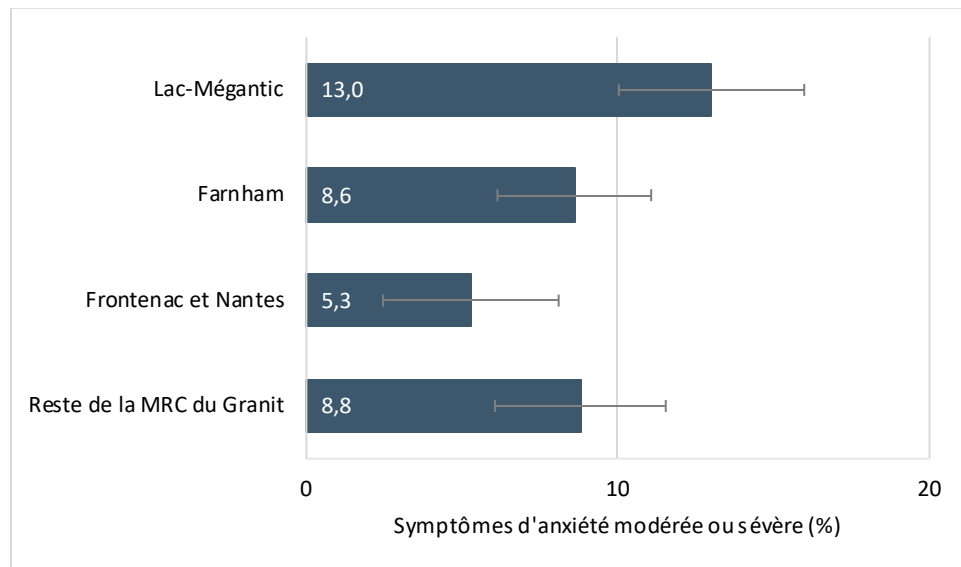
Note : Voir l'Encadré 3 pour des explications sur l'interprétation des graphiques en forêt et des rapports de cotes.

Prévalence des symptômes d'anxiété généralisée

L'anxiété généralisée est un trouble caractérisé par une inquiétude excessive et persistante à propos de divers aspects de la vie quotidienne, difficile à contrôler et souvent accompagnée de symptômes physiques comme la fatigue, la tension musculaire ou les troubles du sommeil (National Institute of Mental Health, 2025).

La proportion de personnes qui a rapporté des symptômes d'anxiété généralisée est plus faible à Frontenac et Nantes (5 %) qu'à Lac-Mégantic (13 %) (figure 10 p. 33). Il n'y a aucune différence significative entre Lac-Mégantic (13 %), le reste de la MRC du Granit (9 %) et Farnham (9 %).

Figure 10 Symptômes d'anxiété généralisée, selon le lieu de résidence



Notes :

- Frontenac et Nantes : estimation à interpréter avec prudence (CV entre 16 % et 33 %).
- Pour cette estimation, la non-réponse partielle est supérieure à 5 % et doit être interprétée avec prudence : 15 % n'ont pas répondu à au moins une des questions pour estimer les symptômes d'anxiété généralisée.

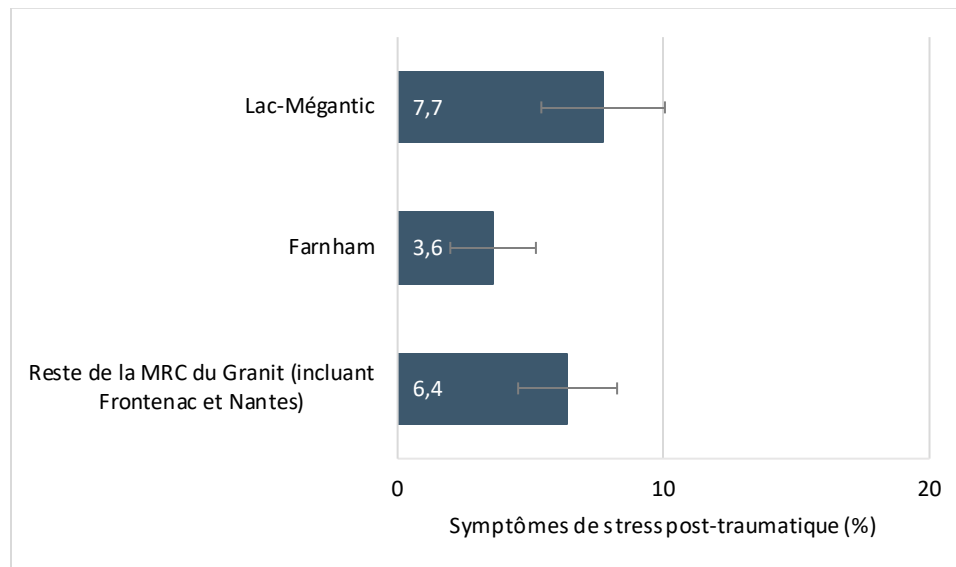
Prévalence des symptômes du trouble de stress post-traumatique

Le stress post-traumatique est un trouble qui peut survenir après avoir vécu ou été témoin d'un événement traumatisant. Il se manifeste par des symptômes persistants comme des reviviscences (*flashback*, cauchemar), de l'évitement, de l'hypervigilance et une détresse psychologique importante. Ces symptômes peuvent impacter considérablement la vie quotidienne notamment le sommeil, les relations et le bien-être général (National Institute of Mental Health, 2023).

La proportion de personnes qui a rapporté des symptômes du trouble de stress post-traumatique est significativement plus élevée à Lac-Mégantic (8 %) comparativement à Farnham (4 %) (figure 11 p. 34). Elle est de 6 % dans le reste de la MRC du Granit (incluant Frontenac et Nantes⁵).

⁵ Pour cette estimation, Frontenac et Nantes ont été inclus dans le reste de la MRC du Granit, puisque le coefficient de variation était trop grand pour Frontenac et Nantes ainsi que pour le reste de la MRC du Granit lorsque présentée séparément.

Figure 11 Symptômes de stress post-traumatique, selon le lieu de résidence



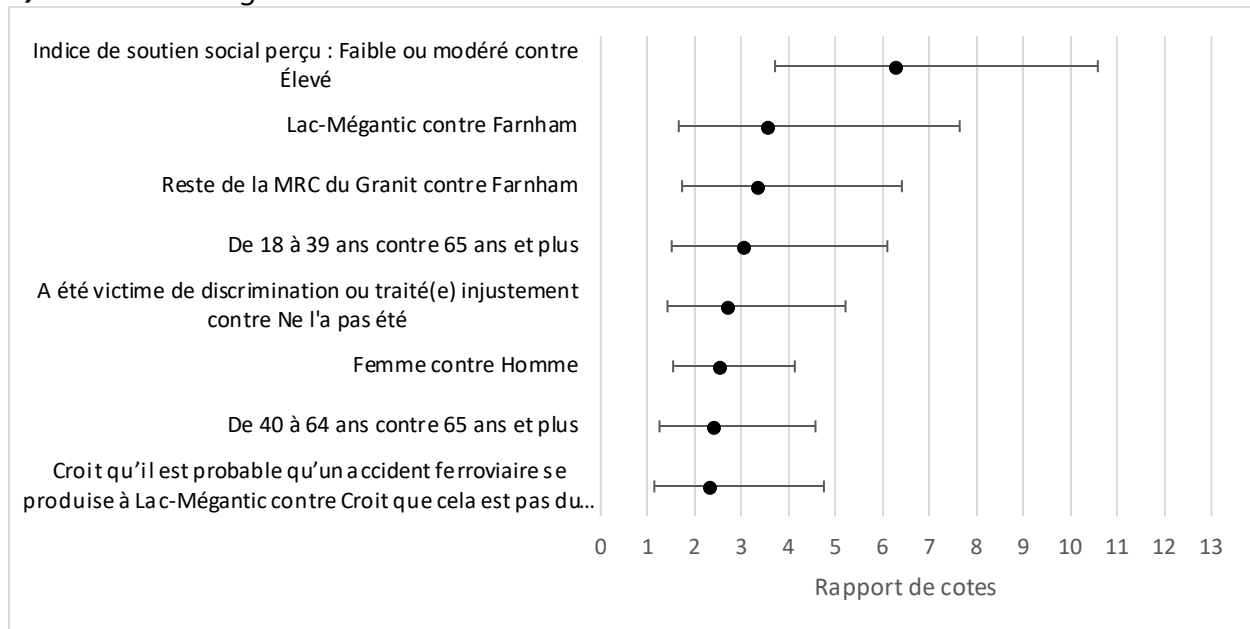
Notes :

- Farnham : estimation à interpréter avec prudence (CV entre 16 % et 33 %).
- Pour cette estimation, la non-réponse partielle est supérieure à 5 % et doit être interprétée avec prudence : 13 % n'ont pas répondu à au moins une des questions pour estimer les symptômes de stress post-traumatique.

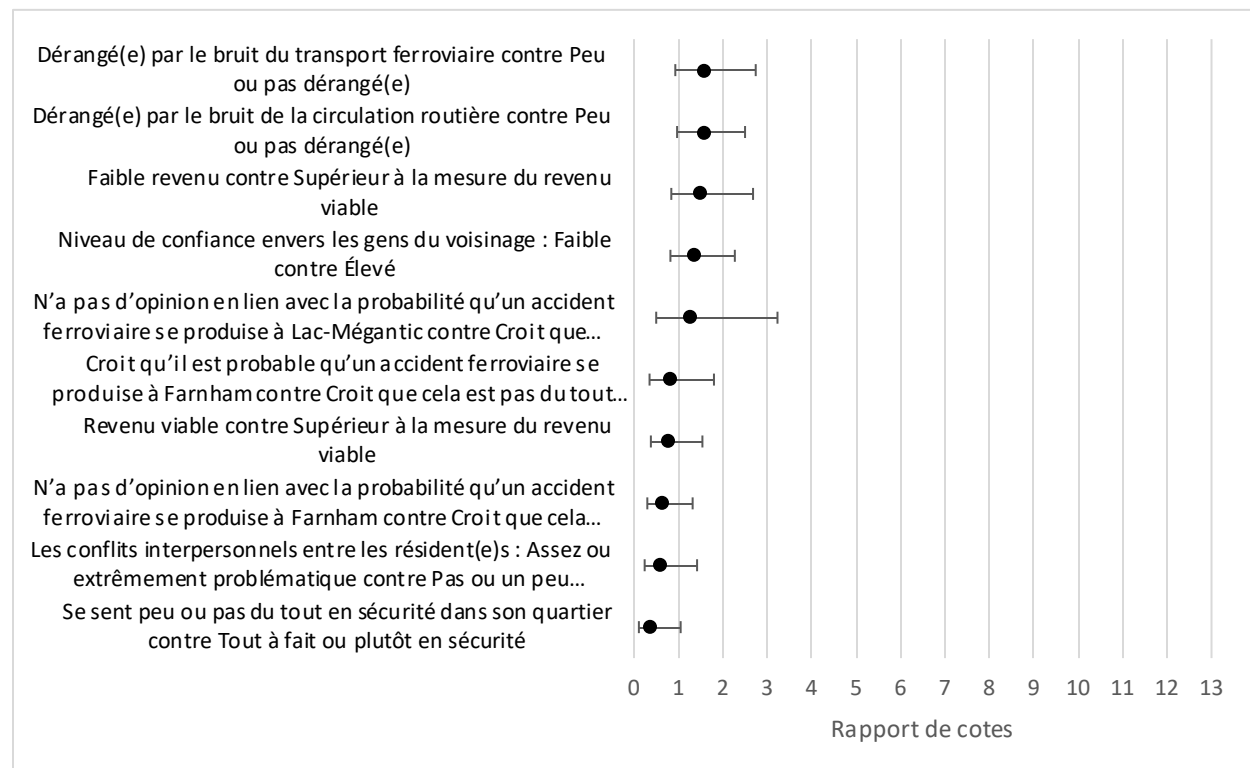
Un modèle de régression a été réalisé pour mesurer l'association entre la présence de symptômes de stress post-traumatique et 18 facteurs. La figure 12 (p. 35) illustre les grands intervalles de confiance observés sur l'ensemble des RC, ce qui est attendu considérant la petite taille de l'échantillon et la faible proportion de personnes qui a rapporté des symptômes de stress post-traumatique. Néanmoins, huit facteurs sont tout de même significativement associés (figure 12 p. 35) (voir Encadré 3 pour un guide sur l'interprétation). Deux facteurs, dont celui qui est le plus fortement associé, sont en lien avec une fragilisation du lien social, soit avoir un soutien social perçu faible ou modéré (RC 6,27) et avoir été victime de discrimination ou traité injustement par des personnes de sa ville ou municipalité (RC 2,72). Certaines variables sociodémographiques, soit le lieu de résidence, l'âge et le sexe sont aussi associées à la présence de symptômes de stress post-traumatique. Plus précisément, résider à Lac-Mégantic (RC 3,56) ou dans le reste de la MRC du Granit (RC 3,33), être âgé entre 18 et 39 ans (RC 3,04) et entre 40 et 64 ans (RC 2,39) et, enfin, être une femme (RC 2,52). Finalement, il y a une association avec le transport ferroviaire, soit percevoir qu'il est assez ou très probable qu'un accident ferroviaire se produise à Lac-Mégantic (RC 2,33; IC 1,14–4,75). Plusieurs variables ne sont pas associées aux symptômes de stress post-traumatique et sont présentées à la figure 12 (p. 35). Néanmoins, il faut interpréter ces résultats avec prudence, puisque les intervalles de confiance sont grands. Un plus grand nombre de répondants et répondantes auraient permis des résultats plus fiables.

Figure 12 Facteurs associés aux symptômes de stress post-traumatique

a) Association significative



b) Rapports de cotes non significatifs



Note : Voir l'Encadré 3 pour des explications sur l'interprétation des graphiques en forêt et des rapports de cotes.

Des résultats des entretiens semi-dirigés permettent de contextualiser les statistiques en lien avec les symptômes de stress post-traumatique. Selon les témoignages recueillis, le rétablissement à la suite de la tragédie ferroviaire de 2013 semble un processus à la fois individuel et varié, car chacun et chacune se rétablit à sa façon et selon son rythme. Des participantes et participants rencontrés ont expliqué qu'ils arrêtaient brusquement leurs activités ou ressentaient du stress lorsque le train passe à proximité d'où ils se trouvent encore aujourd'hui. Par ailleurs, d'autres personnes ont vécu des périodes difficiles après l'accident, mais ont confié aller mieux aujourd'hui. Alors que des personnes participantes aux entretiens ont remarqué que certains habitants et habitantes ont quitté la région après l'accident et la destruction du centre-ville, d'autres se sont reconstruits au même endroit et poursuivre leur cohabitation avec le transport ferroviaire.

Il est également possible que ce résultat soit associé à certaines initiatives qui ont ravivé de mauvais souvenirs associés à l'accident ferroviaire chez quelques répondants et répondantes, comme le résume cet acteur institutionnel : « Tu sais, ça ne lâche pas depuis 10 ans. Il y a toujours une affaire qui vient retravailler le dossier puis rebrasser des émotions ». Les commémorations du 10^e anniversaire et la diffusion de la minisérie dramatique « Mégantic » sont quelques exemples rapportés par les participants et participantes qui ont pu contribuer à raviver des sentiments douloureux, comme pour ce participant vivant dans la MRC du Granit : « C'est surtout à la suite de la série Mégantic. Moi ça m'a tellement chaviré, j'ai regardé tous les épisodes et j'ai pleuré à chaque épisode [...] La série a vraiment été un déclencheur pour dire : "Aille, mais c'est catastrophique ce qui est arrivé là" ». Par ailleurs, un bon nombre de participants et participantes ont trouvé que les commémorations de juillet 2023 étaient nécessaires et de bon goût et qu'elles ont contribué à « tourner la page ».

5.2 Lieux de vie et territoire

Les lieux de vie et le territoire ont été examinés à la fois par le biais de l'expérience vécue des participants volontaires aux entrevues que par les réponses de l'enquête populationnelle. Des résultats portant sur les thématiques de l'environnement bâti, du sentiment de sécurité, des risques environnementaux et de la cohésion sociale y sont présentés. Les changements depuis l'accident ferroviaire et les préoccupations quant au processus de déconstruction et de reconstruction sont également examinés, notamment à travers l'état des commerces et des services, la démographie et le logement. Des données provenant du rapport de l'IREC permettent de contextualiser et de corroborer plusieurs de ces résultats.

5.2.1 Perceptions des lieux de vie, de l'environnement bâti et des services

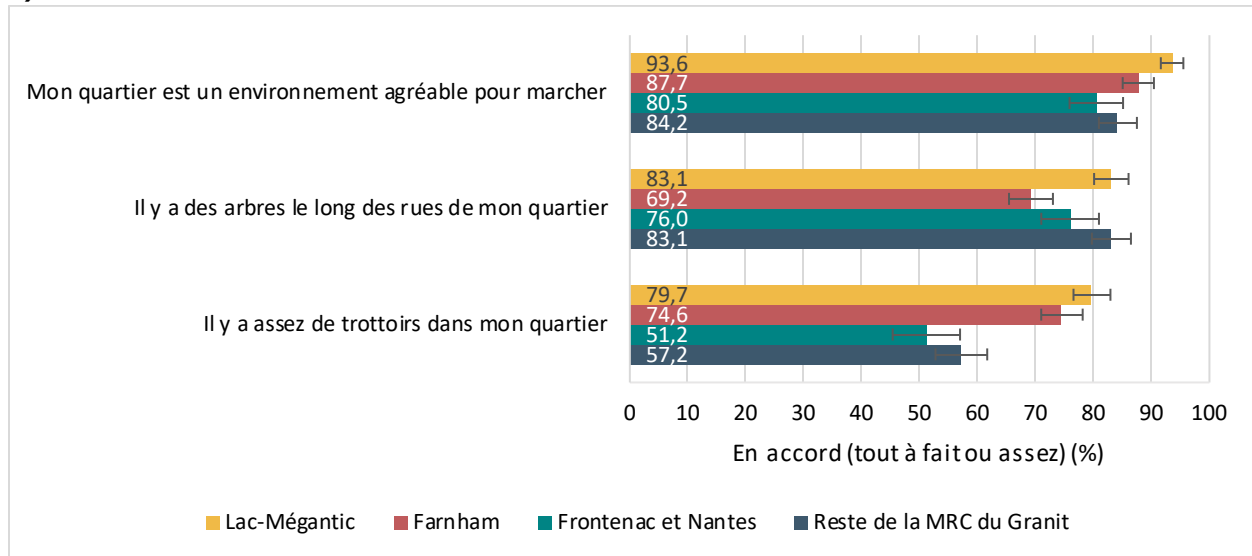
La majorité des citoyennes et citoyens de Lac-Mégantic et des municipalités de la région rencontrés lors des entrevues semi-dirigées témoignent d'une vie près de la nature, où il est possible de profiter de la présence d'arbres matures, d'espaces verts, de parcs, dont le Parc des Vétérans, ainsi que l'accès au lac. Cette personne riveraine de la voie ferrée en témoigne : « C'est un endroit naturel pour connecter avec la nature. L'eau, les arbres, c'est vraiment un bon complément. C'est sûr que le lac c'est un gros plus pour moi. ». Ces observations se reflètent

également dans les résultats de l'enquête à propos de l'appréciation des caractéristiques de l'environnement bâti : environ 80 % des répondants et répondantes de la MRC du Granit rapportent qu'il y a des arbres le long des rues de leur quartier (83 % Lac-Mégantic, 76 % Frontenac et Nantes, 83 % reste de la MRC du Granit) comparativement à 69 % à Farnham (figure 13 p. 38). C'est également environ 80 % des répondants et répondantes qui rapportent que leur quartier est un environnement agréable pour marcher avec une proportion plus élevée à Lac-Mégantic (94 %) comparativement à Frontenac et Nantes (80 %), le reste de la MRC du Granit (84 %) et Farnham (88 %) (figure 13 p. 38).

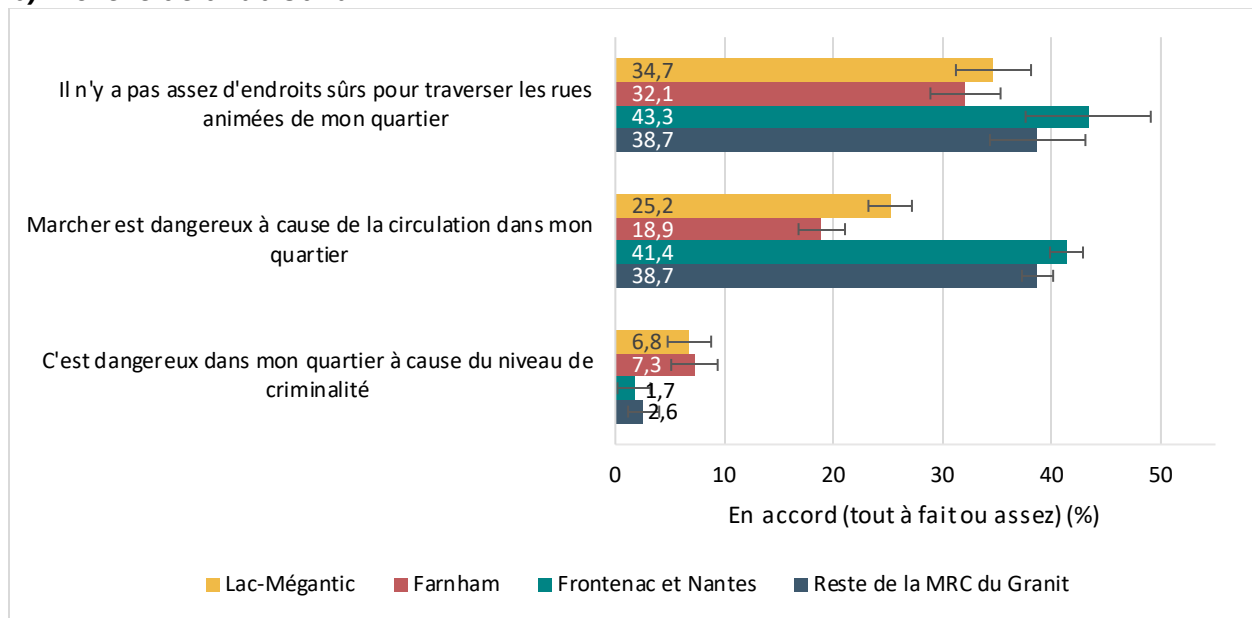
C'est dans le milieu plus rural (Frontenac et Nantes et dans le reste de la MRC du Granit) que la population rapporte en plus grande proportion qu'il est dangereux d'y marcher à cause de la circulation dans leur quartier (41 % et 39 % respectivement) comparativement à Lac-Mégantic et à Farnham (25 % et 19 % respectivement) (figure 13 p. 38). C'est d'ailleurs dans ces deux territoires plus ruraux que les personnes répondantes rapportent en plus faible proportion qu'il y a assez de trottoirs (51 % Frontenac et Nantes, 57 % le reste de la MRC du Granit, 75 % Farnham, 80 % Lac-Mégantic) (figure 13 p. 38) et qu'ils rapportent aussi, légèrement en plus grande proportion (pas significatif) qu'il n'y a pas assez d'endroits sûrs pour traverser les rues animées de leur quartier (43 % Frontenac et Nantes, 39 % le reste de la MRC du Granit, 32 % Farnham, 35 % Lac-Mégantic) (figure 13 p. 38). Finalement, c'est environ moins de 7 % de la population qui trouve que leur quartier est dangereux à cause du niveau de criminalité, ce qui est significativement plus faible à Frontenac et Nantes (2 %), et dans le reste de la MRC du Granit (3 %) comparativement à Lac-Mégantic (7 %) et à Farnham (7 %) (figure 13 p. 38).

Figure 13 Proportion de la population qui est en accord avec les énoncés sur les caractéristiques de l'environnement bâti de leur quartier, selon le lieu de résidence

a) Échelle de 0 % à 100 %



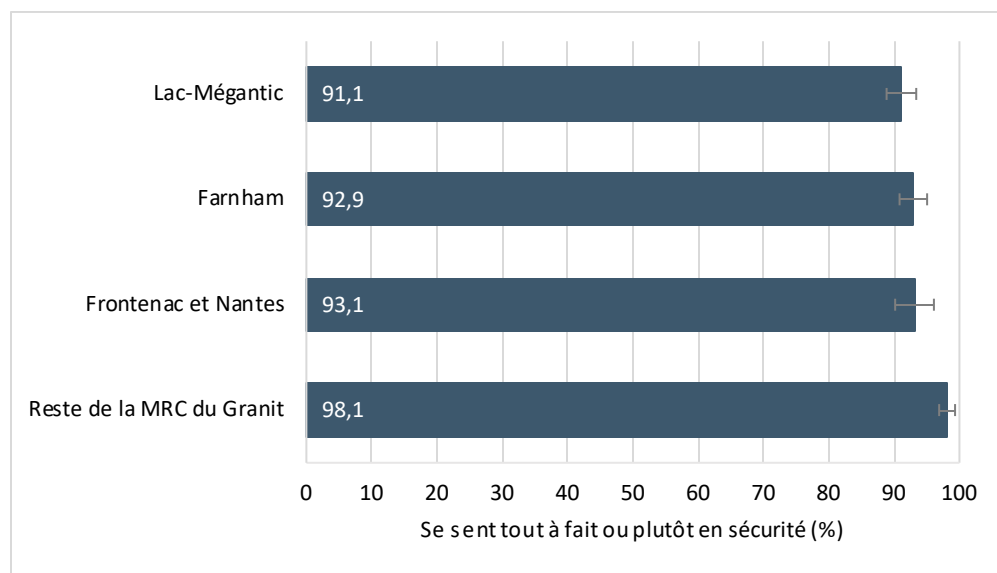
b) Échelle de 0 % à 50 %



Note : Frontenac et Nantes et le reste de la MRC du Granit pour l'indicateur « C'est dangereux dans mon quartier à cause du niveau de criminalité » : estimation à interpréter avec prudence (CV entre 16 % et 33 %).

Dans le même ordre d'idée, les résultats de l'enquête montrent que le sentiment de sécurité dans les différents quartiers étudiés est bien présent, ce qui contribue également au fait qu'il est agréable d'y marcher et d'y habiter. En effet, c'est un peu plus de neuf personnes sur 10 qui se sentent en sécurité dans leur quartier. Cette proportion est significativement plus élevée dans le reste de la MRC du Granit (98 %) comparativement à Lac-Mégantic (91 %), à Frontenac et Nantes (93 %) et à Farnham (93 %) (figure 14).

Figure 14 Proportion de la population qui se sent tout à fait ou plutôt en sécurité dans son quartier, selon le lieu de résidence

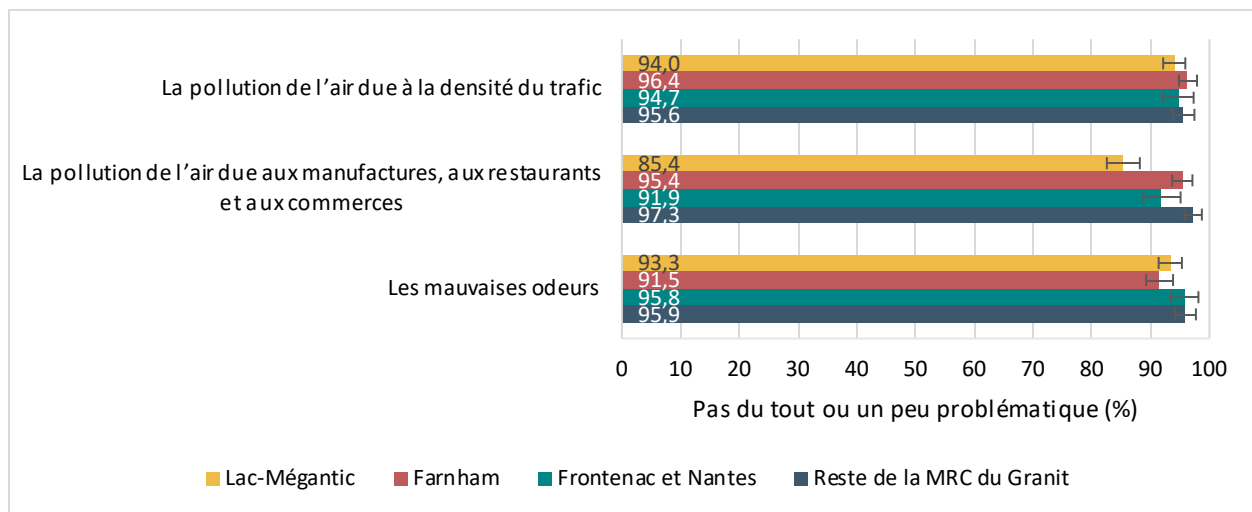


D'autre part, toutes les personnes rencontrées lors des entrevues semi-dirigées apprécient d'habiter une région et une petite ville à échelle humaine où il est possible d'obtenir tous les services et l'accès aux commerces d'un grand centre, sans les côtés négatifs associés aux grandes villes, comme la congestion routière. Cette personne résidente près de la voie ferrée en témoigne plus particulièrement : « Pour moi c'est juste assez grand pour avoir beaucoup de services pis en même temps d'avoir le petit côté nature, relax, proximité des gens qui se connaissent, la communauté. » Bon nombre de personnes rencontrées ont mentionné se faire un point d'honneur d'encourager les commerces locaux pour favoriser l'économie locale plutôt que de commander en ligne.

La majorité des personnes rencontrées soulignent la qualité et l'attrait des infrastructures sportives, où plusieurs activités sont proposées, soulignant que la région est un bon endroit pour avoir et éduquer des enfants. La région est appréciée pour la facilité d'y pratiquer différents sports de plein air, comme le ski, la randonnée, le kayak ou le vélo. Par ailleurs, les politiques pour protéger le ciel étoilé ont été mentionnées comme un aspect contribuant à leur qualité de vie par quelques personnes. L'absence de pollution et le silence sont aussi des qualités du milieu qui a été mentionné par la plupart des personnes répondantes, sauf pour les personnes se situant près de l'entreprise Tafisa Canada de Lac-Mégantic. Selon l'enquête

populationnelle, plus de 90 % des répondants et répondantes trouvent que les mauvaises odeurs et la pollution de l'air (due à la densité du trafic, aux manufactures, aux restaurants et aux commerces) sont peu ou pas du tout problématiques dans leur quartier, à l'exception de la pollution de l'air due aux manufactures, aux restaurants et aux commerces qui est un peu plus faible à Lac-Mégantic (85 %) (figure 15).

Figure 15 Proportion de la population qui rapporte que la pollution de l'air et les mauvaises odeurs ne sont pas du tout problématiques ou un peu problématiques dans son quartier, selon le lieu de résidence

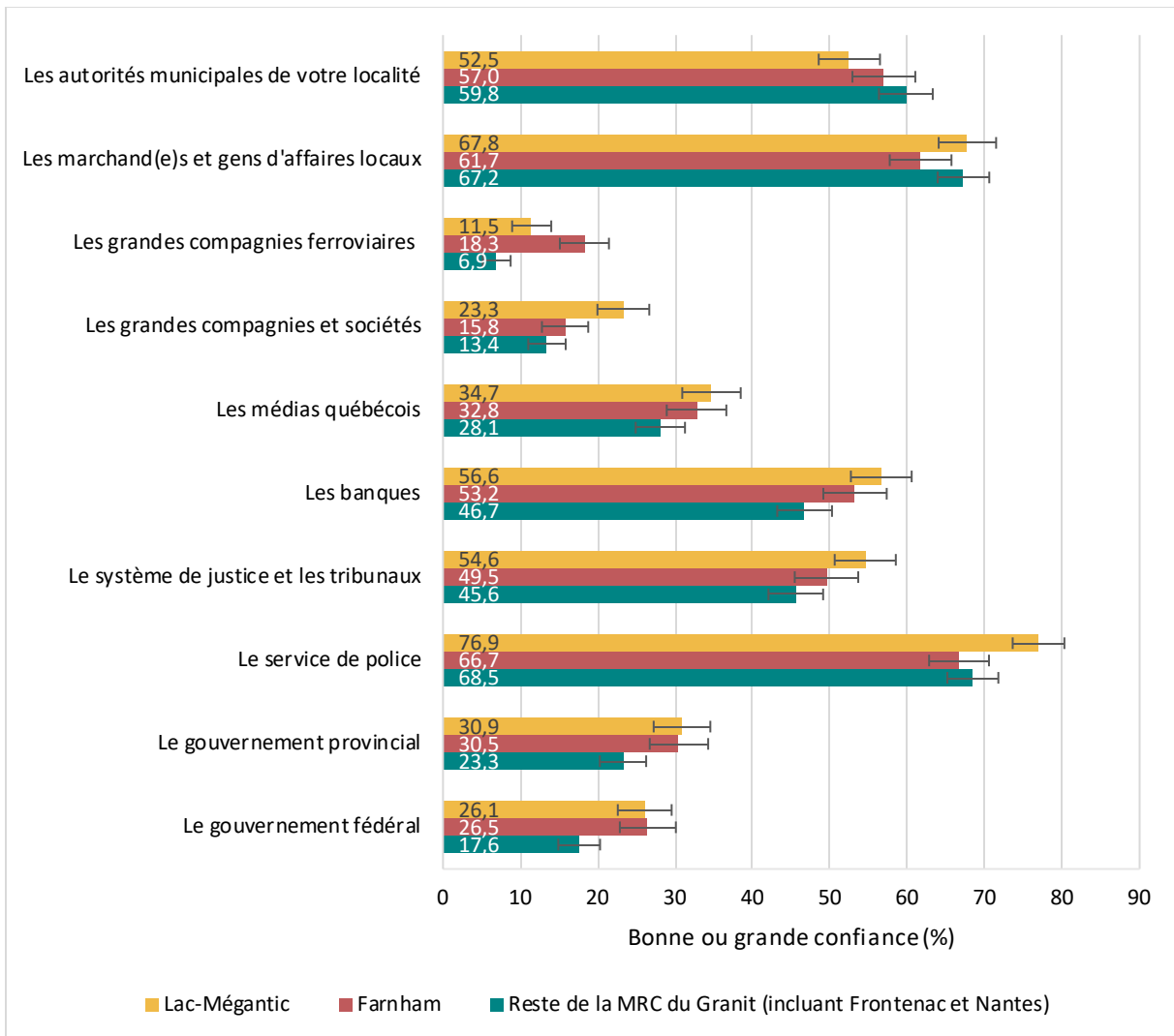


Quelques personnes riveraines actuelles de la voie ferrée et actrices et acteurs institutionnels ont mentionné lors des entrevues l'intérêt du développement du microréseau d'Hydro-Québec dans la ville de Lac-Mégantic, qu'elles voient comme une initiative écologique intéressante. Des personnes riveraines de la voie ferrée actuelle apprécient pouvoir vivre au centre-ville, car elles peuvent s'y déplacer à pied, sans avoir recours à leur voiture, grâce à la proximité des commerces et des services. D'ailleurs, selon les résultats de l'enquête, c'est environ une personne sur deux à Lac-Mégantic qui rapporte avoir accès à des services (comme un marché local, un supermarché, un restaurant, une installation sportive) à 10 minutes de marche ou moins (voir Annexe 7, tableau A7-1). Ces aspects sont mentionnés par certains et certaines comme des facteurs d'attraction de nouvelles familles dans la région.

Les gens qui ont répondu au questionnaire témoignent du sentiment de confiance aux autres et aux institutions où ils vivent. Le service de police (entre 67 % et 77 %), les personnes marchandes et gens d'affaires locaux (entre 62 % et 68 %) et les autorités municipales (entre 53 % et 60 %) sont ceux qui ont un niveau de confiance le plus élevé, alors que le gouvernement fédéral et provincial (entre 18 % et 31 %), les grandes compagnies et sociétés (13 % et 23 %) et les grandes compagnies ferroviaires (entre 7 % et 19 %) sont ceux qui bénéficient d'un niveau de confiance le plus faible (figure 16 p. 41). Bon nombre de personnes ont cependant mentionné qu'il existe des tensions entre des citoyens et citoyennes et la municipalité de Lac-Mégantic, comme il en sera question dans la section 5.4.2. Les tensions vécues entre les municipalités de

Lac-Mégantic, Frontenac et Nantes en lien avec les taxes foncières et l'accès aux services ont été mentionnées par un bon nombre de personnes. La contribution aux taxes en lien avec les installations sportives a été mentionnée et est la source d'irritants pour les habitantes et les habitants, surtout ceux de Frontenac et Nantes, car leur accès gratuit à certaines installations localisées à Lac-Mégantic est actuellement compromis à cause de l'absence d'ententes.

Figure 16 Proportion de la population qui a une bonne ou grande confiance envers les institutions, selon le lieu de résidence



5.2.1.1 Cohésion sociale

La proximité sociale entre les citoyens et citoyennes dans la région de Lac-Mégantic est appréciée, car c'est un lieu « où tout le monde se connaît », où les liens familiaux sont forts et où les personnes rencontrées disent sentir une solidarité entre les citoyennes et citoyens ainsi qu'une tranquillité, précisant par exemple qu'ils ne craignent pas de subir des vols. La majorité des personnes rencontrées qui habite la région depuis peu rapporte qu'il est aisé de développer des liens avec les personnes natives de la région, même si les liens entre celles-ci sont tissés très serrés, comme le mentionne cette personne riveraine de la voie ferrée : « Même si je ne viens pas d'ici, on apprend à connaître les gens, ce que j'apprécie beaucoup de la ville. »

Ces aspects s'expriment dans les réponses au questionnaire quantitatif. Plusieurs indicateurs démontrent une meilleure cohésion sociale à Lac-Mégantic et dans le reste de la MRC du Granit qu'à Farnham. Notamment, une plus grande proportion de la population fait confiance (beaucoup ou entièrement) aux gens du voisinage à Lac-Mégantic (77 %), à Frontenac et Nantes (74 %) et dans le reste de la MRC du Granit (84 %) qu'à Farnham (64 %). La proportion de la population qui connaît la plupart ou de nombreux résidents et résidentes de son voisinage est significativement plus élevée dans le reste de la MRC du Granit (73 %) et à Frontenac et Nantes (74 %) comparativement à Lac-Mégantic (59 %) et elle est significativement plus faible à Farnham (39 %). La proportion de la population qui participe à des activités de groupes, d'organismes ou d'associations est significativement plus faible à Farnham (37 %) comparativement à Lac-Mégantic (53 %) et dans le reste de la MRC du Granit⁶ (47 %) (figure 17 p. 43). Cette proportion est de 43 % à Frontenac et Nantes (différence non significative). La proportion de la population qui a un fort (très ou plutôt fort) sentiment d'appartenance à son quartier et sa communauté locale est significativement plus élevée à Lac-Mégantic (74 %), à Frontenac et Nantes (71 %) et dans le reste de la MRC du Granit (69 %) comparativement à Farnham (53 %) (figure 18 p. 44).

Environ neuf personnes sur 10 se situent à un niveau élevé de l'indice de soutien social perçu, soit 89 % à Lac-Mégantic, 90 % à Farnham, 95 % à Frontenac et Nantes et 91 % dans le reste de la MRC du Granit (différence non significative) (figure 17 p. 43). Il n'y a pas de différence significative pour la proportion de la population qui fait confiance (beaucoup ou entièrement) aux individus inconnus selon le lieu de résidence.

⁶ Reste de la MRC du Granit, excluant Lac-Mégantic, Frontenac et Nantes.

Figure 17 Proportion de la population selon des énoncés en lien avec la cohésion sociale, selon le lieu de résidence

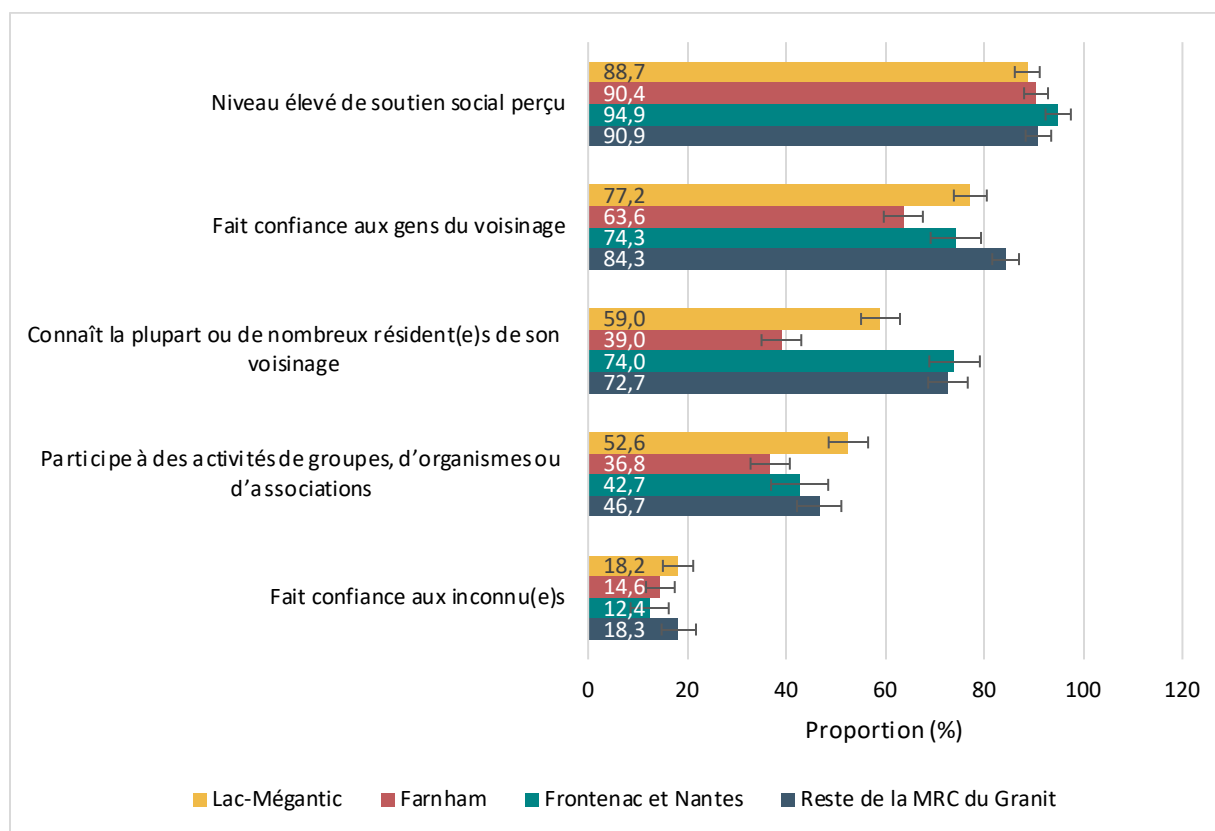
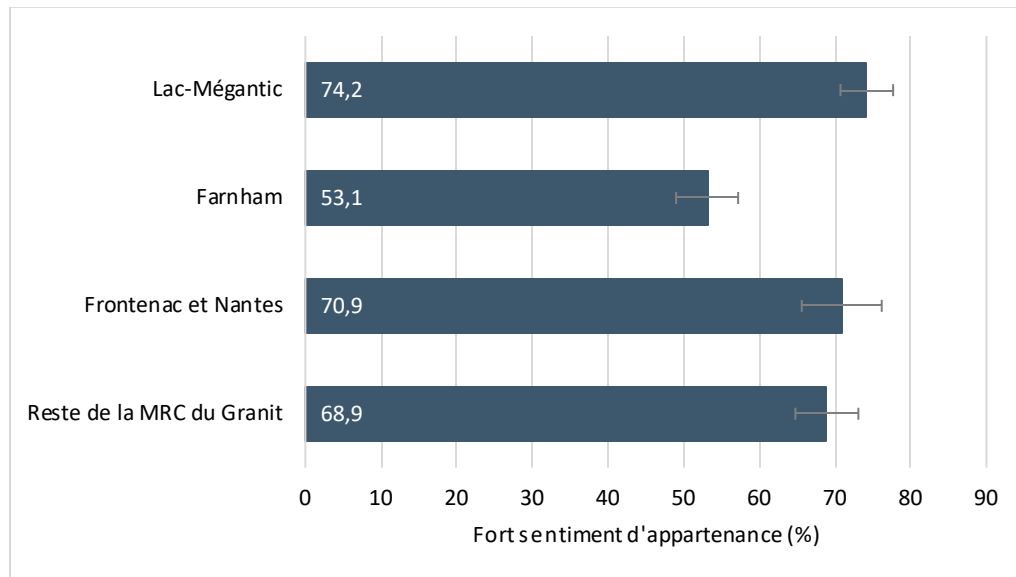


Figure 18 Proportion de la population qui a un fort (très ou plutôt fort) sentiment d'appartenance à son quartier et sa communauté locale, selon le lieu de résidence



La proportion de la population qui a été victime de discrimination ou traitée injustement par des personnes de sa ville ou municipalité au cours des 12 derniers mois est de 8 % à Lac-Mégantic, 13 % à Farnham et de 6 % dans le reste de la MRC du Granit (incluant Frontenac et Nantes)⁷ (différence non significative) (figure 19 p. 45). Les conflits interpersonnels entre les résidents et résidentes ne semblent pas problématiques dans les territoires à l'étude, puisque la proportion de la population qui rapporte que les conflits interpersonnels entre eux et elles ne sont pas du tout problématiques ou un peu problématiques dans leur quartier est de 96 % à Lac-Mégantic, 95 % à Farnham, 97 % à Frontenac et Nantes et 97 % dans le reste de la MRC du Granit (figure 20 p. 45). Ces réponses font écho à des témoignages de résidents et résidentes qui soulignent que la région est accueillante pour de nouvelles personnes et que le sentiment de sécurité y contribue.

⁷ Pour cette estimation, Frontenac et Nantes ont été inclus dans le reste de la MRC du Granit, puisque le coefficient de variation était trop grand pour Frontenac et Nantes ainsi que pour le reste de la MRC du Granit lorsque présentée séparément.

Figure 19 Proportion de la population qui a été victime de discrimination ou traitée injustement par des personnes de sa ville ou municipalité au cours des 12 derniers mois, selon le lieu de résidence

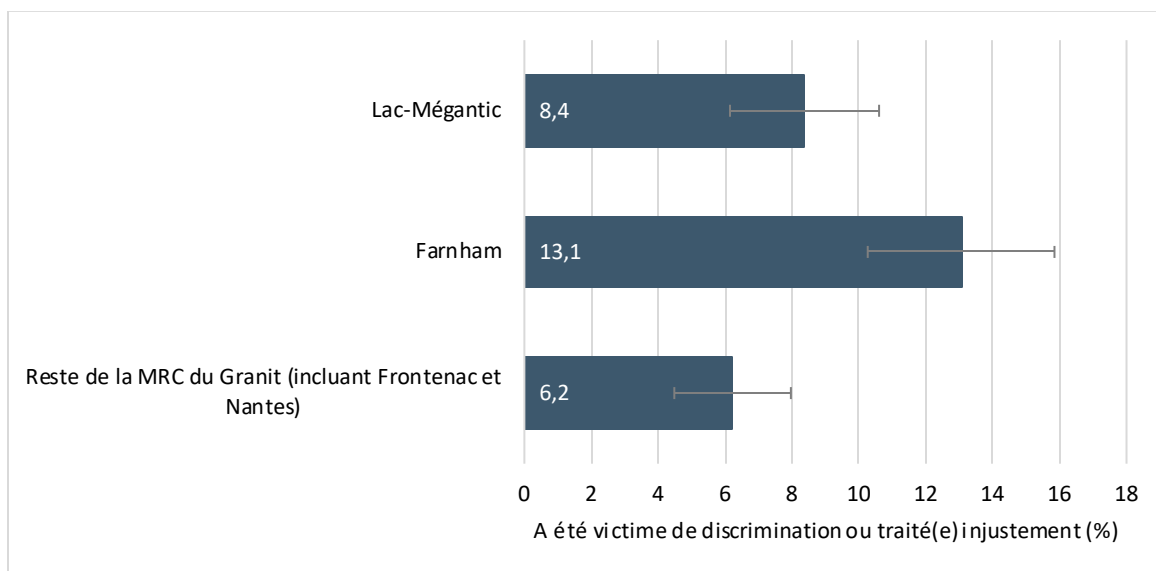
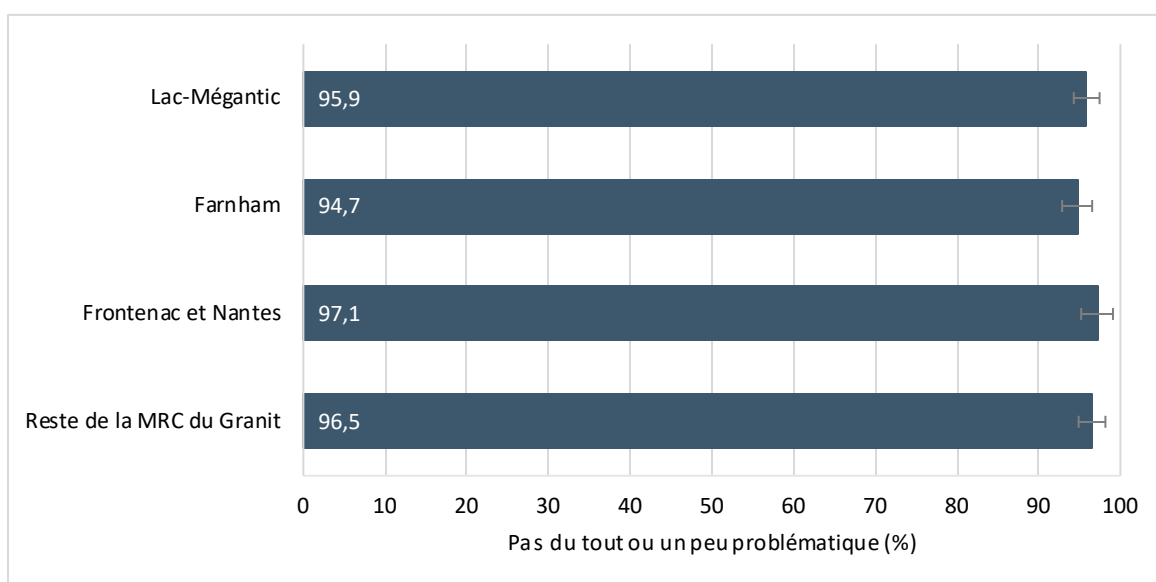


Figure 20 Proportion de la population qui rapporte que les conflits interpersonnels entre les résident(e)s ne sont pas du tout problématiques ou un peu problématiques dans son quartier, selon le lieu de résidence



5.2.2 Perceptions des transformations du centre-ville

Le centre-ville de Lac-Mégantic a beaucoup changé depuis l'accident de 2013 et les personnes rencontrées résidant dans la ville ou dans la MRC ainsi que les actrices et acteurs institutionnels portent des récits qui révèlent les perceptions de ces changements.

La plupart des personnes ont mentionné qu'ils ont perdu des services depuis 10 ans et qu'elles ont désormais accès à moins de commerces et de restaurants à Lac-Mégantic. Les restaurants qui bordaient le lac étaient notamment appréciés, comme le précise cette personne riveraine de la voie projetée : « Le restaurant [X] a déménagé [dans le nouveau quartier des commerces]. L'été ce restaurant était bien, la terrasse était sur le bord du lac. ». La faible offre culturelle, de lieux de culture et de lieux de vie nocturne est aussi déplorée par quelques personnes. Une personne riveraine de la voie projetée souligne qu'il y avait de tout, tant des magasins de vêtements pour femmes et hommes, de chaussures, une bijouterie, un service bancaire, un restaurant dans l'ancienne Église anglicane, une quincaillerie, le Musi-café et d'autres bars, l'épicerie, un barbier, un salon de coiffure : « Tu avais tout, maintenant dans le centre-ville tu as des physiothérapeutes, des bureaux de l'hôtel de ville [...] là il y a encore un salon de coiffure [...] des lunettes, l'optométrie puis là y va avoir un édifice à logements et une salle communautaire puis c'est à peu près tout ».

Quelques personnes précisent que les commerces et les services sont relativement maintenus, mais que certains ont été relocalisés dans un autre secteur de la ville, ce qui est déploré, car bien que des services soient maintenus au centre-ville, ces personnes observent une dispersion dans la municipalité comme le mentionne cette personne riveraine de la voie ferrée : « Bien, je pense que la chose qu'on a le plus entendue, et c'est vrai, c'est le bureau de poste qui n'est plus au centre-ville, qui est monté dans le haut de la ville, c'est ça, c'est un service de proximité dont les gens ont besoin et ça leur manque, mais en termes de services, moi je trouve qu'on a gagné ».

Selon le rapport de l'IREC (2024), les trois plus importantes industries de Lac-Mégantic en 2021 sont la fabrication (21,0 %), le commerce de détail (12,9 %) et les soins de santé et l'assistance sociale (16,6 %). On retrouve plus particulièrement trois types d'usines importantes fabriquant respectivement des panneaux, des meubles, ainsi que des portes et des fenêtres. Les secteurs du granit et du textile et bioalimentaires font aussi partie du portrait industriel de la région. C'est le secteur de la santé qui est le plus important employeur de Lac-Mégantic (IREC, 2024). Selon certaines personnes résidentes rencontrées, la vie commerciale et industrielle serait déclinante dans la ville et dans la MRC, comme en témoignerait la fermeture en 2023 de l'entreprise Masonite⁸. Les résultats du rapport de l'IREC tendent vers un portrait similaire : Statistique Canada précise qu'entre 2006 et 2021, les professions liées au secteur de la transformation et de la fabrication ont connu une régression (-4,82 points de pourcentage) et que l'indice de vitalité

⁸ Deuxième employeur privé en importance dans la région, Masonite avait alors mis fin à ses activités au terme d'un conflit de travail quelques années seulement après avoir investi 10 M\$ dans la modernisation de ses installations. Cette fermeture, qui laisse vacants plusieurs locaux industriels, n'est toutefois pas le fait d'un ralentissement de la demande, mais relève davantage d'une réorganisation stratégique de la multinationale dont le siège social et la majorité des usines sont situés aux États-Unis (IREC, 2024 : 32).

économique⁹ entre 2006 et 2020 selon l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) est en déclin pour se trouver à être négatif en 2020, à l'instar de celui de la MRC du Granit (IREC, 2024). Comme l'ont rapporté la plupart des personnes résidentes des municipalités avoisinantes et quelques actrices et acteurs institutionnels, la fermeture d'une usine ou d'une entreprise peut entraîner des conséquences économiques locales et rendent difficile le maintien de commerces de proximité tels que le dépanneur ou le restaurant du coin. Cette dynamique a fait en sorte que des villes autour de Lac-Mégantic sont de plus en plus dépendantes de cette dernière. De plus, selon quelques citoyennes et citoyens des municipalités avoisinantes rencontrés, des municipalités vivent des difficultés quant à la mobilisation et à l'implication de leurs citoyennes et citoyens, car plusieurs y sont villégiateurs et villégiatrices et n'habitent pas la région à l'année.

La majorité des personnes rencontrées témoignent que le centre-ville de Lac-Mégantic avant l'accident était habité, chaleureux, accueillant, vivant, où il y avait « une joie de vivre », qu'on y appréciait la verdure et la convivialité entre les gens. Un bon nombre de personnes témoignent d'une énergie particulière qui s'y trouvait, que Lac-Mégantic était une petite ville avec une âme. Cette personne riveraine de la voie ferrée précise ces perceptions :

« C'était accueillant, ça bougeait beaucoup. Les commerces tous collés ensemble, il y avait une belle énergie. C'est ça. C'était un centre-ville qui datait quand même d'il y a plusieurs années, mais qui savait bien se revamper comme on pourrait dire. C'est la différence avec celui d'aujourd'hui qui est beaucoup plus disparate. Je sais qu'il y a beaucoup d'efforts qui sont mis pour remettre cette énergie-là, mais c'est quand même un gros défi, un gros défi financier. »

L'aspect architectural du centre-ville, de style *boomtown*, complété par des maisons ancestrales porteuses d'histoire, était apprécié et toutes les personnes rencontrées considèrent que la ville avait un cachet particulier. Les commerces étaient concentrés dans une partie du centre-ville, près les uns des autres et le centre-ville paraissait habité en raison des résidences qui se trouvaient à l'étage des commerces (110 places d'affaires et 100 logements), faisant en sorte « qu'il y avait toujours des gens dans la rue » et que les gens se côtoyaient et que le centre-ville était « vivant ». Aujourd'hui, les changements dans les accès aux commerces du centre-ville sont déplorés par la plupart des personnes rencontrées, qui soulignent que certains commerces ont fermé et ne sont pas revenus avec la reconstruction et que d'autres ont déménagé ailleurs dans la ville. Bon nombre de personnes ont observé qu'il y a une certaine instabilité dans l'offre de commerces, qui ouvrent pour ensuite rapidement fermer. Quelques personnes évoquent le prix de location des nouveaux locaux qui pourraient être rédhibitoires. Elles constatent que les commerces qui sont au centre-ville aujourd'hui ne sont pas des commerces familiaux comme avant et qu'ils ne créent pas un sentiment d'appartenance et de l'achalandage. Quelques

⁹ L'indice de vitalité économique est calculé à partir de trois indicateurs clés, soit le taux de travailleuses et travailleurs âgés de 25 à 64 ans, le revenu total médian des individus particuliers âgés de 18 ans et plus, et enfin, le taux d'accroissement annuel moyen (TAAM) de la population sur cinq ans (IREC, 2024 : 23).

personnes soutiennent qu'il y a un problème d'accès aux stationnements et qu'il est difficile désormais de faire ses courses à pied au centre-ville.

La majorité des personnes rencontrées vivent encore de la tristesse quand elles pensent à la perte de l'ancien centre-ville. Elles décrivent le nouveau centre-ville comme sans identité, vide, esseulé et froid, du fait du choix des constructions, leurs formes et les matériaux choisis. La plupart des personnes n'apprécient pas les couleurs sombres et uniformes, qui donnent un aspect trop urbain comme le dit cette personne : « Bien, c'est rendu urbain et c'est froid comme centre-ville. C'est sûr qu'on ne retrouve plus le centre-ville. Par chance que le parc est encore existant, parce qu'on dirait qu'on est pu dans la même ville. Les magasins, les bâtisses, les logements : il n'y en a pu. Et, au carrefour, ils en arrachent les magasins. ». Quelques personnes comparent le centre-ville à des magasins de zone industrielle ou à des magasins de grandes surfaces, genre « Costco ». Quelques personnes ont espoir que le temps fera son œuvre, comme en témoigne cet acteur institutionnel : « Mais là ça se reconstruit tranquillement et j'imagine que dans 15, 20 ans les trous vont être comblés puis ça va redevenir tranquillement avec la population qui grandit... ça va s'arranger. C'est sûr qu'il y a beaucoup de gens qui sont touchés par ça. » Il y a plus généralement pour la plupart des personnes rencontrées un sentiment de perte de repères et de certains lieux qui étaient significatifs.

Cette vision polarisée des changements vécus au centre-ville est tempérée par certaines nuances qu'apportent quelques personnes rencontrées dans leur récit. Notamment, elles soulignent que cette vision polarisée du centre-ville nourrit un clivage de perceptions entre des personnes qui seraient en faveur de changements promus par la municipalité et d'autres personnes qui seraient réfractaires et qualifiées de négatives. Cependant, quelques personnes soulignent que la réalité est plus complexe et nuancée.

Comme mentionné dans la section précédente, un bon nombre de personnes apprécient des éléments de la ville qui restent après la reconstruction, dont l'accès au lac et au parc, avec ses arbres, offrant un lieu calme de repos propice aux rencontres. Bon nombre de personnes soulignent également les efforts de la municipalité pour relancer le centre-ville, et comprennent que ce n'est pas une tâche facile dans le contexte actuel, où il semble notamment complexe d'attirer des investisseurs et investisseuses ainsi que des commerces.

Quelques personnes mettent en garde de trop idéaliser le passé, mais soulignent également que le sentiment d'appartenance au centre-ville n'est pas vraiment revenu, conscientes qu'un tel sentiment face à un lieu ne peut être reconstruit aussi facilement que des bâtiments. Quelques personnes ont souligné que le temps fera son œuvre, car l'accident et la reconstruction sont encore récents, et que dans quelques décennies, la mémoire de l'ancien centre-ville se sera dissipée pour faire place à un nouveau passé. Quelques personnes, qui sont des nouvelles personnes résidentes de la MRC et riveraines de la voie ferrée actuelle, sont conscientes pour leur part que cette perte d'appartenance est moins vive en ce qui les concerne, bien qu'elles soient sensibles à ce que vivent leurs concitoyens et concitoyennes de longue date. Ces personnes témoignent bien vivre dans le nouveau centre-ville, adaptant leurs habitudes de

consommation à la nouvelle configuration du centre-ville avec peut-être plus de facilité considérant leur situation particulière.

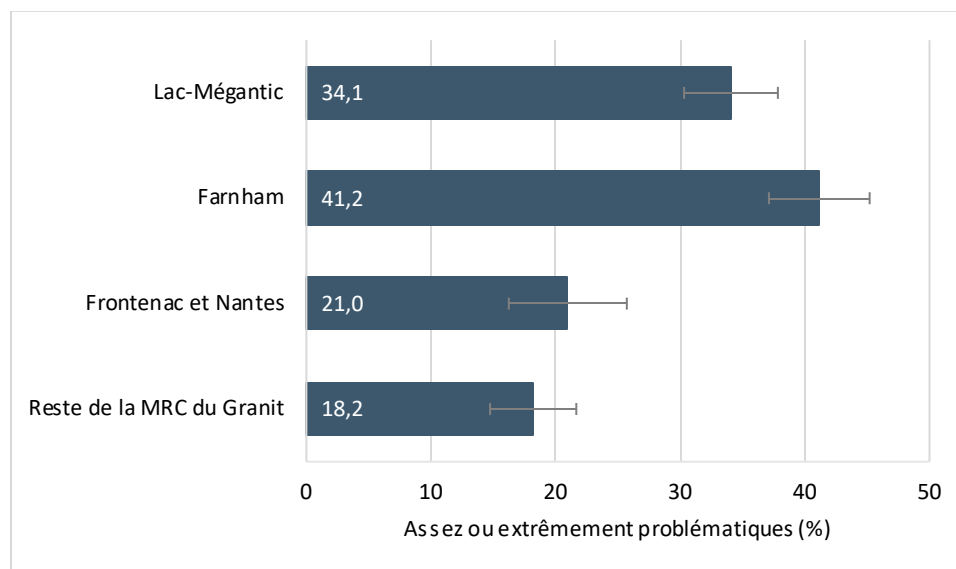
5.2.2.1 Changements démographiques

Des changements dans la démographie de la ville depuis l'accident sont perçus par la majorité des personnes rencontrées. Généralement, elles disent qu'il y a désormais moins de gens qui vivent au centre-ville, car ils seraient partis après avoir perdu leur résidence dans l'accident et la démolition d'une partie du centre-ville qui a suivi. Quelques personnes rencontrées ont déclaré que des gens sont partis de la région parce qu'ils étaient traumatisés de l'accident, alors que d'autres seraient partis en raison de la lenteur du processus de reconstruction. Selon quelques personnes, il y aurait eu une substitution des populations habitant le centre-ville, car les anciens et anciennes propriétaires n'ont pas pu s'y reconstruire. La majorité constate que de nouvelles personnes se sont installées dans la région à la suite de la pandémie de COVID-19 et de l'intérêt pour la villégiature dans la région, un phénomène confirmé par l'IREC (IREC, 2024). Le retour de personnes retraitées natives de la région est aussi observé ainsi que l'arrivée de travailleuses et travailleurs étrangers qui occupent différents emplois dans la région. Par ailleurs, la ville de Lac-Mégantic compte une population de personnes âgées importante, et le vieillissement de la population dans la MRC du Granit est plus prononcé qu'ailleurs au Québec selon Statistique Canada (IREC, 2024). En effet, l'IREC mentionne dans son rapport que le taux d'accroissement annuel moyen de la population a décliné entre 2006 et 2020 à Lac-Mégantic (-1,8), tout comme dans la MRC du Granit (-1,9) (IREC, 2024).

5.2.2.2 Prix et accès aux logements

Selon les données de l'enquête populationnelle, le prix des logements n'est pas particulièrement problématique dans la région de Lac-Mégantic : la proportion de la population qui considère que le prix des logements est une situation assez ou extrêmement problématique est significativement plus élevée à Farnham (41 %) et à Lac-Mégantic (34 %) comparativement à Frontenac et Nantes (21 %) et au reste de la MRC du Granit (18 %) (figure 21 p. 50).

Figure 21 Proportion de la population qui rapporte que les prix des logements (achat ou location) sont assez ou extrêmement problématiques dans son quartier, selon le lieu de résidence



Comme souligné par la plupart des personnes rencontrées, ces résultats peuvent s'expliquer notamment par le fait que les résidences sont plus abordables dans la région que dans les grands centres, comme le présente ce résident d'une municipalité avoisinante : « Je suis capable d'avoir mon jardin, je suis capable d'avoir tout' ce qu'on voudrait dans des prix plus abordables. La maison qu'on a en ce moment on ne serait pas capable de l'avoir dans la région de Montréal. Pour la tranquillité d'esprit de la région, c'est vraiment le must. » Quelques personnes précisent toutefois que les prix des logements et les taxes municipales ont augmenté depuis les dernières années, et mentionnent plus particulièrement depuis la pandémie de COVID-19 qui a favorisé l'arrivée de nouveaux résidents et résidentes ayant acheté des chalets et des maisons pour fuir les grands centres. Ces perceptions se reflètent dans les données de l'IREC : en 2021, la valeur moyenne des résidences à Lac-Mégantic était de 209 400 \$ et elle était de 285 600 \$ à Farnham, alors qu'au Québec elle était de 376 800 \$. De plus, la valeur moyenne des résidences a augmenté entre 2006 et 2021. À Lac-Mégantic, la valeur a augmenté de 100 696 \$, alors qu'à Farnham cette augmentation a été de 151 470 \$ et de 91 096 \$ dans la MRC du Granit. En ce qui concerne le logement, les frais mensuels médians¹⁰ étaient en 2021 de 604 \$ à Lac-Mégantic et de 715 \$ à Farnham, alors qu'au Québec ils étaient de 810 \$.

Par ailleurs, selon un bon nombre de personnes rencontrées de toutes les catégories, il y aurait un problème d'accès aux logements locatifs, résultant de la perte de résidences causée par l'accident, la spéculation foncière sur les nouveaux logements construits et l'arrivée de nouveaux résidents et résidentes dans la région, comme en témoigne cette personne faisant partie des

¹⁰ Les frais mensuels médians des logements désignent la médiane des dépenses totales de logements payées chaque mois par les ménages (IREC, 2024).

actrices et acteurs institutionnels : « Tout le centre-ville, c'était vraiment les logements à prix modiques. Écoute, je pense que c'est une cinquantaine d'unités qui ont disparu. Je dis 50 avec une réserve. Et là il y a trois ou quatre personnes qui arrivent de nulle part et qui achètent tout, qui remettent à neuf et qui explosent les prix. Les jeunes peinent à trouver des logements depuis la pandémie ». Des personnes venant de l'extérieur de la région et qui y ont un emploi ne trouvent pas à être logées dans ce contexte, comme l'explique cette même personne : « [les logements ne sont] pas en nombre suffisant, ça c'est sûr. De nouveaux travailleurs devaient venir en 2022 et ils ont été bloqués, car nous n'étions pas capables de les loger. » Selon le rapport de l'IREC, il y a un plus grand nombre de propriétaires dans la MRC du Granit que dans les villes de Lac-Mégantic et de Farnham (IREC, 2024). La ville de Lac-Mégantic compte un taux de propriétaires de 53,6 % en 2021, ce qui est légèrement sous la moyenne de 59,9 % au Québec.

5.2.3 Déconstruction et reconstruction du centre-ville

La destruction du centre-ville est liée encore aujourd'hui à de la tristesse, de l'incompréhension et de la colère chez toutes les personnes rencontrées. Cette personne riveraine de la voie ferrée actuelle témoigne : « [la destruction du centre-ville] C'est la deuxième catastrophe [après la catastrophe de l'accident], on a perdu la moitié de notre centre-ville. On avait une jambe coupée, ils ont coupé l'autre jambe. » Bon nombre mentionnent avoir des doutes quant au processus qui a été mis en place ayant mené à la destruction de certains bâtiments et pas d'autres, comme l'hôtel de ville, et à la vente de terrains de grande superficie plutôt que de terrains individuels. Cette personne témoigne : « Ce qui nous a vraiment déplu à beaucoup c'est qu'ils ont défait le restant du centre-ville et une partie du quartier de Fatima. Nous autres, on a tout le temps pensé qu'il y avait eu beaucoup d'ingérence là-dedans et qu'il y a eu des gens qui s'en sont mis plein les poches, qui ont profité du malheur des gens de Lac-Mégantic. » Quelques personnes pensent que tous les efforts n'ont pas été déployés pour maintenir les bâtiments qui n'avaient pas été détruits ou affectés par la catastrophe, mais qui étaient en bon état et qui ont été démolis sous prétexte qu'ils pouvaient être contaminés par les hydrocarbures. Ces personnes interrogent la véracité de cette contamination et la pertinence d'avoir tout rasé, comme le mentionne cette personne riveraine de la voie ferrée : « Ils ont exproprié des gens pour placer un Métro et un Jean Coutu. Voilà ce qui a fini de vider la ville de Mégantic au point de vue du moral des gens et du sentiment d'appartenance. Il y a beaucoup de gens qui ont déménagé. » Quelques personnes pensent que les mécanismes de vente et de rachat ont été faits trop rapidement au sein d'un petit groupe d'acteurs et actrices en situation privilégiée (municipalité, gens d'affaires) et elles ont des doutes quant à l'intégrité éthique des processus qui ont eu lieu, soulevant un sentiment général de manque de transparence. Après la rapidité des transactions foncières et celle avec laquelle le train a repris du service dans la ville, certains avancent que « le transport du train est plus important que la vie des humains ». Dans tous les cas, toutes et tous déplorent la longueur des travaux menés et le fait que le centre-ville ait été « une plaie béante » si longtemps.

Des perceptions négatives, positives et nuancées teintent les expériences de la reconstruction du centre-ville. Les perceptions négatives sont les plus présentes et nombreuses, rejoignant la plupart des personnes. La transparence et la confiance envers ce processus de reconstruction sont mises en doute par bon nombre de participantes et participants rencontrés. Pour eux, des incompréhensions subsistent quant à savoir pourquoi les propriétaires initiaux n'ont pas pu ravoir leurs terrains. Pour quelques personnes, il y a encore des questionnements relativement au fait que la population n'ait pas été plus impliquée dans ce processus. Certaines et certains gardent une impression que les décisions ont été prises par des paliers de décision plus élevés et sans les consulter ou les informer. Ils estiment que des contrats ont été octroyés à trop peu d'acteurs et actrices qui se trouvent en position de pouvoir pour négocier les prix à leur avantage. Quelques personnes ont dénoncé que des individus se sont approprié des dédommagements qui ne leur étaient pas destinés, donnant un effet qu'une clique avait pris le contrôle sur ces mécanismes. Il y a beaucoup d'amertume quant à la participation citoyenne et au processus de « Réinventer la ville », car l'opinion des gens n'a pas été retenue selon bon nombre de personnes rencontrées. Les personnes qui y ont participé disent ne plus vouloir s'investir dans d'autres initiatives de la sorte, car « leur temps n'a pas compté ». De même, bon nombre de personnes participantes résidentes de la MRC déplorent que la reconstruction n'ait pas tenu compte des habitantes et habitants des autres villes, qui eux aussi occupent le centre-ville, que ce soit dans le cadre de leur travail ou de la consommation de services. Une personne a mentionné avoir apprécié néanmoins le processus « Réinventer la ville », car il a été perçu comme un horizon, une bouée, et il lui a donné l'opportunité de s'engager et de se ressourcer en étant en contact avec des propositions positives après le choc d'une si grande tragédie.

Les perceptions les plus fortes de la plupart des personnes rencontrées concernent les déceptions, les insatisfactions et l'amertume face au processus de reconstruction. Le temps de la reconstruction, qui n'était pas complété en 2024 au moment de l'enquête, est jugé trop long par tous les participantes et participants. Ils regrettent que des terrains soient encore vacants et que trop peu de logements locatifs aient été construits. Les habitations à vendre et à louer sont considérées trop onéreuses par la plupart, résultant de l'offre inadéquate, mais également de la pandémie de COVID-19 et des hausses récentes des prix de l'immobilier (IREC, 2024). Ils déplorent que des lieux construits rapidement après l'accident et qui devaient être temporaires soient devenus permanents. Des critiques ont été apportées par quelques personnes quant à l'intervention d'une vision européenne pour repenser le design et la reconstruction, comme le présente cette personne qui réside dans la MRC : « Pouvez-vous arrêter d'aller voir en France ce qui se passe et regarder un peu ce qui se passe alentour, que ça soit dans le Maine ou en Ontario, c'est pas mal plus réaliste par rapport à ce qu'on vit ici que par rapport à ce qui se passe en France ». Selon elles, cette initiative n'aurait pas tenu compte du contexte québécois et des firmes québécoises qui connaissent le contexte particulier de la province et qui auraient pu mieux réaliser la tâche, alors que les participants et participantes souhaitaient des exemples locaux et des projets locaux. De même, quelques personnes continuent d'être interloquées face au fait que des personnes extérieures à la région soient venues travailler pendant les phases de déconstruction et de reconstruction dans des emplois non spécialisés, comme gardien ou

gardienne de sécurité par exemple, plutôt que d'embaucher des personnes locales qui avaient perdu leur emploi. Cette personne riveraine de la voie ferrée mentionne :

« Ils engagent du monde d'ailleurs, les faisaient descendre en autobus, des autobus bien pleins de gens qui travaillaient pour Garda, pour garder en sécurité ce qui restait d'immeubles au centre-ville avant que la ville décide de tout effacer. Mais les gens de Mégantic auraient été capables de faire ces jobs-là, mais ils n'étaient pas engagés. Je trouve que là-dessus ils ont manqué royalement. En fin de compte je trouve qu'ils ont manqué sur beaucoup de choses, mais c'est peut-être ma vision à moi. Peut-être que je suis resté amer un peu de ce qui s'est passé, de comment la ville nous a traités. »

Dans tous les cas, il y a une perception partagée que le processus de reconstruction n'a pas suivi un plan cohérent, qu'il est chaotique et qu'en somme cette reconstruction ait été une « opportunité manquée ». Les lieux de mémoires sont, quant à eux, jugés par quelques personnes comme trop nombreux et trop ternes, gris, minéral, accentuant le drame (figure 22).

Figure 22 Aperçu de l'espace mémoire



Source : Emmanuelle Bouchard-Bastien, juin 2023, Lac-Mégantic.

Bon nombre déplorent que des commerces, comme la crèmerie, n'aient pas été reconstruits près du lac, y amenant un peu d'animation, plutôt que d'y installer des bureaux. Quelques personnes perçoivent désormais l'ambiance du centre-ville comme ennuyante. Cette personne riveraine de la voie ferrée projetée dit : « On a vraiment l'impression que c'est une opportunité manquée. On aurait pu mieux utiliser cet espace, faire par exemple une belle promenade sur le

lac... Tsé ils auraient très bien pu exploiter cet espace d'une façon pour que ça donne plus un sens à l'accident. »

Quelques personnes participantes ont noté certains aspects positifs en lien avec la reconstruction. Certains et certaines ont mentionné la volonté de reconstruire des infrastructures et un espace urbain avec un caractère écologique, nommant le projet de microréseau électrique. La majorité apprécie les infrastructures sportives neuves et les aménagements urbains neufs. Quelques personnes soulignent que la reconstruction pourra être véritablement complétée lorsque la voie de contournement sera réalisée. Quelques personnes riveraines de la voie ferrée actuelle ont souligné les efforts qui ont été déployés pour vitaliser le quartier Fatima. Quelques personnes apprécient l'intérêt qui a été porté à la culture dans les logiques de reconstruction de la ville. Bon nombre soulignent le courage et la résilience des commerçants et commerçantes. Quelques individus ont perçu le processus de reconstruction comme une manière de s'accrocher à la vie.

5.3 Transport ferroviaire et cohabitation

Basée à la fois sur des données qualitatives et quantitatives, cette troisième section présente un portrait de la cohabitation de la population à l'étude (MRC du Granit et ville de Farnham) avec le transport ferroviaire, par le biais des nuisances à la qualité de vie et du sentiment de sécurité. Comme pour la section précédente, des données produites par l'IREC (2024) permettent de compléter certains éléments contextuels.

À l'instar de Farnham et d'autres villes et villages nord-américains, Lac-Mégantic et Milan se sont développés autour des activités ferroviaires (gares et cours de triage) et des chemins de fer. Leurs positions stratégiques, situées à proximité des États-Unis, leur ont conféré des années prospères où le transport ferroviaire de passagers et passagères et de marchandises était abondant.

Ce contexte historique a été nommé lors des entrevues par un bon nombre de participants et participantes de toutes les catégories et teinte leur perception actuelle du train. Pour certains citoyens et citoyennes de longue date, les activités ferroviaires sont associées à des souvenirs d'enfance et non pas à des activités dangereuses, comme l'évoque ce citoyen riverain de la voie ferrée : « Je me rappelle avoir vu beaucoup de locomotives étant enfant. On a été élevé là-dedans, on n'avait pas peur. » Pour d'autres, il est important de rappeler que sans l'industrie ferroviaire, Lac-Mégantic et Milan n'existeraient pas, ou du moins, pas dans leur forme actuelle. En ce sens, des citoyens et citoyennes ont tenu à souligner que les villes et villages se sont développés autour des chemins de fer, et non l'inverse, comme l'explique cet autre riverain de la voie ferrée : « Le problème, c'est que la ville s'est construite autour du train, dans le temps. Ça on l'a oublié, on dit que le train passe maintenant dans la ville, mais au départ il passait dans la campagne, je suppose, il n'y avait pas autant de maisons ». Être conscient de ce contexte amène ces participants et participantes à respecter, ou du moins à tolérer, la présence du train dans leur région, comme le souhaite ce riverain de la voie ferrée projetée : « Si les gens se rappelaient

comment c'était important avant, peut-être qu'ils auraient un respect différent envers le chemin de fer. »

En date de ce rapport, la principale vocation de la voie ferrée qui parcourt la région de Lac-Mégantic est de faire circuler des trains à hauts volumes de chargement, sur de très longues distances (IREC, 2024 : 39). En parallèle de ce trafic, l'opérateur de la voie assure également un service de transport local qui relie par de plus petits trains circulant sur une fréquence réduite le parc industriel de Lac-Mégantic à Montréal (IREC, 2024 : 39). Chez un bon nombre de participants et de participantes aux entrevues de toutes les catégories, l'omniprésence des activités ferroviaires sous-tend l'argumentaire que ces activités sont, encore aujourd'hui, nécessaires pour l'économie de la région. Actuellement, les entreprises Tafisa Canada et Logibel utilisent quotidiennement les infrastructures ferroviaires (IREC, 2024), comme l'illustre ce riverain de la voie ferrée qui travaille pour une de ces entreprises : « Ce que j'en sais, c'est qu'il y a beaucoup d'industries qui font affaire avec ça. Je travaille moi-même chez Tafisa Canada, on fait les panneaux de mélamines, et c'est un gros moyen de transport. On peut shipper peut-être jusqu'à 60 camions par jours et peut-être 10 à 15 wagons par jour. » Pour d'autres, le transport ferroviaire dans la région est surtout nécessaire pour les activités économiques à l'échelle continentale, comme l'explique ce riverain de la voie ferrée actuelle : « Le trajet court entre le milieu de l'Amérique du Nord et l'est du Canada, c'est Lac-Mégantic. [...] On est la voie d'exportation vers l'Europe. C'est le problème. C'est la cause principale de notre voie ferrée ici. » Cette perception fait dire à quelques participants et participantes que les nuisances et les risques technologiques associés au transport ferroviaire demeurent plus importants que les bénéfices économiques pour la région, car les convois ne font que passer.

Ces données mettent au jour une interrelation complexe entre la population de la MRC du Granit et le transport ferroviaire, ses bénéfices et ses risques. Alors que certains citoyens et citoyennes perçoivent leur région comme étant condamnée à poursuivre la cohabitation avec le transport ferroviaire pour des raisons historiques et économiques, d'autres perçoivent d'un bon œil la présence de ce mode de transport dans le portrait économique de la région, en plus de reconnaître qu'il est plus sécuritaire que le transport par camions, et contribue à la diminution des gaz à effet de serre.

Dans ce contexte où les opinions sur le transport ferroviaire sont variées et parfois en contradiction, des citoyens et citoyennes peuvent percevoir qu'il est difficile de pouvoir s'exprimer librement sur le sujet. À cette question, l'enquête populationnelle démontre qu'il existe en effet des différences entre la perception de pouvoir s'exprimer librement sur le transport ferroviaire et celle sur différents sujets autres que le transport ferroviaire. Quand il est question de transport ferroviaire, 37 % de la population de Lac-Mégantic dit pouvoir s'exprimer librement sur ce sujet. Pour tout autre sujet, la proportion est plutôt de 57 % (tableau 1 p. 56). Une situation similaire est observée à Frontenac et Nantes, alors que 52 % de la population dit pouvoir s'exprimer librement sur le transport ferroviaire alors que pour tout autre sujet, la proportion est plutôt de 74 %. À Farnham et dans le reste de la MRC du Granit, il y a une proportion non négligeable (41 % et 30 % respectivement) de personnes qui n'ont pas d'opinion

(ont répondu « Ne sait pas ») sur leur perception de pouvoir s'exprimer librement sur le transport ferroviaire, ce qui rend les comparaisons difficiles avec les autres territoires.

Tableau 1 Proportion de la population qui perçoit pouvoir s'exprimer librement sur le transport ferroviaire et sur différents sujets autres que le transport ferroviaire auprès de personnes de sa ville ou municipalité, selon le lieu de résidence

	Oui		Non		Ne sait pas	
	%	IC	%	IC	%	IC
Perçoit pouvoir s'exprimer librement sur le transport ferroviaire						
Lieu de résidence						
Lac-Mégantic	36,7	(32,8-40,7)	44,1	(40,1-48,2)	19,2	(16,0-22,4)
Farnham	45,8	(41,7-49,9)	13,5	(10,7-16,3)	40,7	(36,6-44,7)
Frontenac et Nantes	51,5	(45,6-57,5)	34,4	(28,7-40,1)	14,1	(9,9-18,2)
Reste de la MRC du Granit	41,7	(37,1-46,3)	28,3	(24,1-32,5)	30,0	(25,7-34,3)
Perçoit pouvoir s'exprimer sur différents sujets autres que le transport ferroviaire						
Lieu de résidence						
Lac-Mégantic	56,5	(52,4-60,5)	26,0	(22,4-29,5)	17,6	(14,5-20,6)
Farnham	58,9	(54,8-63,0)	11,6	(9,0-14,3)	29,5	(25,7-33,2)
Frontenac et Nantes	74,0	(68,7-79,2)	16,1	(11,7-20,5)	9,9*	(6,3-13,5)
Reste de la MRC du Granit	66,2	(61,9-70,6)	16,7	(13,3-20,1)	17,1	(13,6-20,6)

* Estimation à interpréter avec prudence (CV entre 16 % et 33 %).

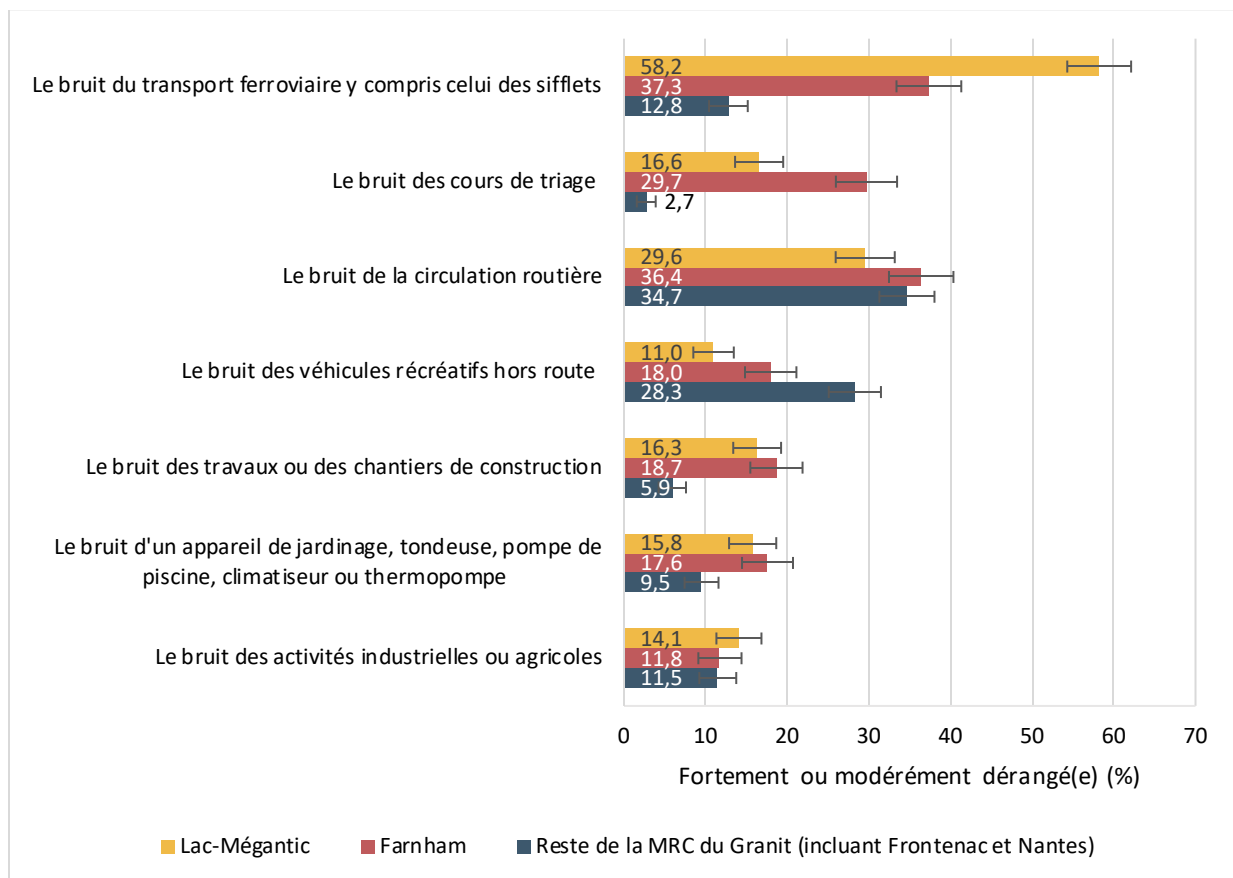
5.3.1 Bruit et autres nuisances

Les nuisances à la qualité de vie associées au transport ferroviaire documentées dans le cadre de cette étude sont le bruit (incluant les vibrations), la poussière et la circulation routière. Une nuisance à la qualité de vie est une réaction indésirable face à un élément perturbateur qui peut se traduire par des réactions comportementales (p. ex. fermeture des fenêtres) ou des émotions négatives (p. ex. préoccupation, inconfort, sentiment d'impuissance, anxiété, colère, etc.) (Martin *et al.*, 2015). La nuisance (ou dérangement) est associée à une perte de qualité de vie, et peut affecter négativement la santé et le bien-être des personnes exposées (Martin *et al.*, 2015).

5.3.1.1 Dérangement par le bruit du transport ferroviaire

Parmi les huit sources de bruits à l'étude, celui du transport ferroviaire (incluant le bruit de sifflets) se démarque à Lac-Mégantic. C'est 58 % de cette population qui rapporte être fortement ou modérément dérangée par cette source de bruit comparativement à 37 % à Farnham et 13 % dans le reste de la MRC du Granit (différences significatives) (figure 23).

Figure 23 Proportion de la population qui est fortement ou modérément dérangée par le bruit, selon la source de bruit et le territoire



Un modèle de régression a été réalisé pour mesurer l'association entre dérangement par le bruit des trains et 29 facteurs. Douze facteurs sont significativement associés au dérangement par le bruit du transport ferroviaire (voir Encadré 3 pour un guide sur l'interprétation) (figure 24 p. 59). Les deux facteurs qui sont les plus fortement associés, avec des rapports de cotes très élevés de 26,37 et de 10,09, sont d'habiter à une distance de moins de 300 m de la voie ferrée ainsi qu'à une de 300 m et 1 000 m (figure 24 p. 59).

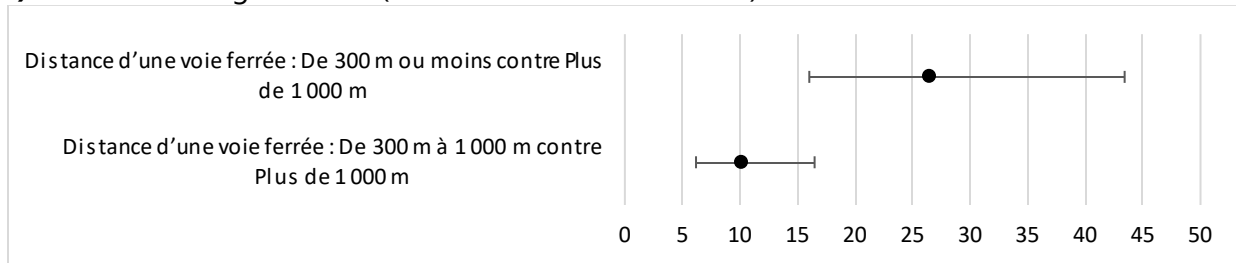
Outre la proximité de la résidence, d'autres facteurs sont aussi associés au dérangement par le bruit du transport ferroviaire (figure 24 p. 59). Certains sont liés, de près ou de loin, au transport ferroviaire suggérant que certaines perceptions en lien avec le transport ferroviaire peuvent avoir un effet sur le dérangement par le bruit. Les facteurs associés sont avoir aucune, un peu ou modérément confiance envers les grandes compagnies ferroviaires (RC 2,81), percevoir¹¹ qu'il est assez ou très probable qu'un accident ferroviaire se produise à Lac-Mégantic (RC 2,72) et à Farnham (RC 1,69) et percevoir ne pas pouvoir s'exprimer librement sur le transport ferroviaire (RC 1,96;). Deux facteurs de l'état de santé sont aussi associés significativement, soit rapporter des symptômes de stress post-traumatique (RC 1,94) et de détresse (modérée ou élevée) (1,67). De plus, habiter à Lac-Mégantic (RC 1,64) est associé au dérangement, confirmant ce qui a été observé à la figure 23 (p. 57), que le dérangement y est plus prévalant. Finalement, trois autres facteurs sont associés, soit se sentir peu ou pas du tout en sécurité dans le quartier (RC 3,70), avoir un faible niveau de confiance envers les gens du voisinage (RC 1,46) et être âgé entre 40 et 64 ans (RC 1,41).

La majorité des variables en lien avec le capital social ne sont pas significativement associées au dérangement par le bruit, de même que le sexe, être âgé de 65 ans et plus, la perception de son état de santé, rapporter avoir des symptômes d'anxiété, le revenu, le type de logement, la perception qu'il y a des conflits interpersonnels entre les résidents et résidentes dans leur quartier et habiter dans le reste de la MRC du Granit (figure 24 p. 59).

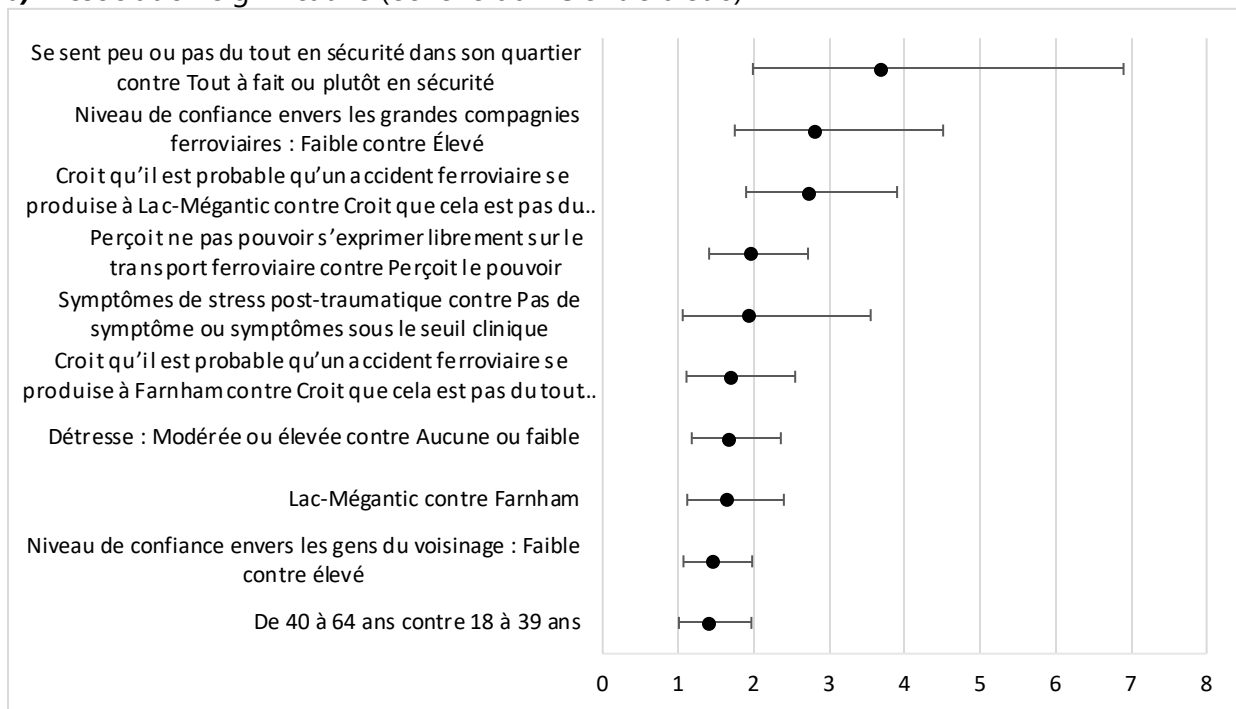
¹¹ Perception qu'il est assez ou très probable qu'un accident ferroviaire se produise au cours des 10 prochaines années.

Figure 24 Facteurs associés au dérangement par le bruit des trains (y compris celui des sifflets)

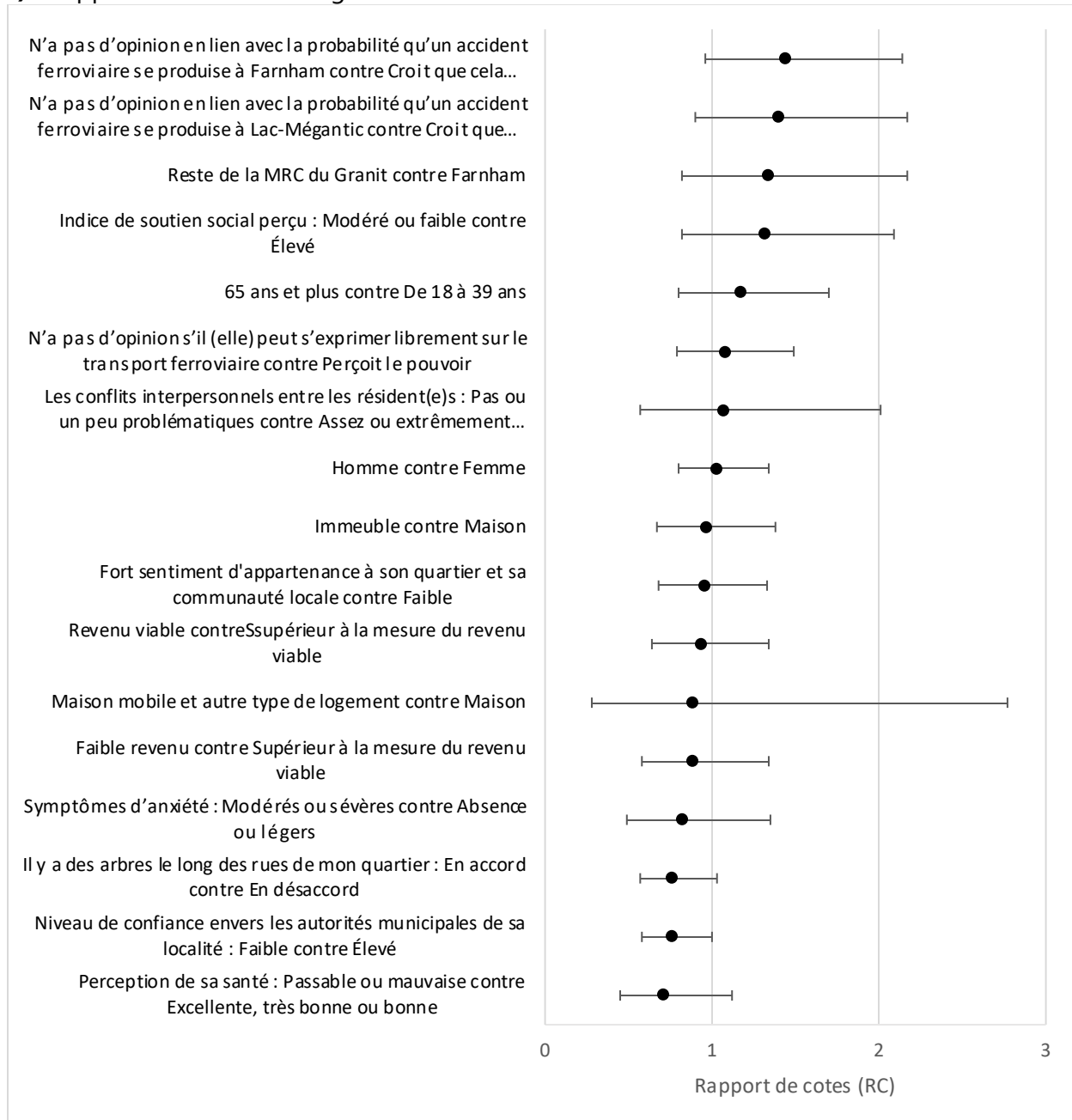
a) Association significative (échelle du RC entre 0 et 50)



b) Association significative (échelle du RC entre 0 et 8)



c) Rapports de cotes non significatifs



Note : Voir l'Encadré 3 pour des explications sur l'interprétation des graphiques en forêt et des rapports de cotes.

Concernant le bruit des gares de triage, la proportion de personnes fortement ou modérément dérangée par le bruit est significativement plus élevée à Farnham qu'à Lac-Mégantic (30 % et 17 % respectivement) et significativement plus faible dans le reste de la MRC du Granit (3 %) (figure 23 p. 57). Cette source de dérangement par le bruit n'a pas été nommée dans le cadre des entrevues réalisées dans la MRC du Granit.

Le sifflement du train

Bon nombre de participants et participantes aux entrevues semi-dirigées ont discuté des sifflements du train, qui se produisent lorsque les convois s'apprêtent à traverser une intersection routière. Il y aurait quatre coups de sifflet à chacun des dix passages à niveau présents dans la région, pour un total de 40 coups de sifflet par train susceptibles d'être entendus. Alors que certaines personnes se disent habituées aux sifflements et les qualifient même de « sympathiques », d'autres apparaissent fortement dérangées quotidiennement. Au moment des entrevues, l'installation souhaitée de barrières automatisées comme mesure de mitigation a été grandement discutée.

Les personnes qui ont rapporté le plus de nuisances dues au bruit du sifflement vivent principalement à proximité de la voie ferrée, et ce, autant dans les entrevues que dans l'enquête populationnelle. Toutefois, il est important de préciser que quelques personnes vivant dans les municipalités avoisinantes rapportent également un dérangement, car elles fréquentent le secteur commercial de Lac-Mégantic ou elles sont riveraines du lac, comme l'explique ce résident de Marston :

« Dites-vous une chose, que ça soit Frontenac, la ville de Mégantic, Marston, il y a un lac dans le milieu, il est quand même grand, bien tout le monde entend le train. À partir du rond-point, allé jusqu'en arrière de Mégantic, le train passe en arrière du cinéma, on l'entend parce que c'est tellement écho, c'est un lac. Le train chaque heure du matin quand il passe, parce qu'il arrive dans des endroits qu'il n'y a pas de bons passages à niveau donc il siffle, il traverse une terre, il siffle, donc tout ça fait que tout le monde l'entend. Si je l'entends à 5 heures du matin, tout le monde l'entend. »

Par ailleurs, l'intensité du dérangement vécu n'est pas seulement associée au fait d'entendre un bruit. Dans le cas de Lac-Mégantic, quelques personnes rencontrées sont fortement dérangées par le sifflement seulement depuis la tragédie ferroviaire de 2013, comme l'explique ce riverain de la voie ferrée : « Mais moi je ne suis plus capable de l'entendre. Ça fait 10 ans qu'à chaque fois qu'il siffle, qu'à chaque fois qu'il crie, ça me dérange. » Pour ceux et celles qui ont perdu des proches lors de la tragédie, le sifflement à lui seul peut raviver des sentiments douloureux, comme l'explique cet autre riverain de la voie ferrée : « Ça me rappelle tellement la tragédie où j'ai perdu trois proches. À chaque fois que le train siffle. ». Selon les quelques personnes participantes qui ont abordé ce thème, le dérangement vécu se traduit aussi par des impacts négatifs sur leur sommeil, particulièrement l'été, alors que d'autres ont rapporté devoir arrêter de parler lorsque le train siffle.

L'installation souhaitée de barrières automatisées comme mesure de mitigation a été nommée par un bon nombre de participants et participantes de toutes les catégories. Ce souhait n'est pas propre à la population de la région de Lac-Mégantic, car au moment des entrevues, des discussions similaires avaient cours dans la ville de Magog (Lafortune, 2024). Les démarches de la Ville de Sherbrooke et celles de la municipalité de Saint-Basile-le-Grand ont également été

évoquées. Cependant, cette demande avait une tournure particulière dans la région de Lac-Mégantic. Quelques participants et participantes déploraient que les personnes élues de Lac-Mégantic n'entament pas de démarches en ce sens à cause du projet de voie de contournement ferroviaire, alors qu'une partie de la population apparaît fortement dérangée par les sifflements depuis la tragédie. Un petit nombre de citoyens et citoyennes contre le projet de voie de contournement ont même évoqué la possibilité que le conseil municipal fasse exprès pour maintenir le dérangement afin d'augmenter l'adhésion au projet de voie de contournement. Cette dynamique suggère que les longs délais et l'incertitude associés au projet de voie de contournement ferroviaire prolongent indûment l'exposition de la population de la région aux nuisances dues par le bruit du sifflement du train.

Le passage du train

Le bruit occasionné par le passage du train, c'est-à-dire des grondements, des cliquetis et des crissemments de frein dans les courbes et les pentes, a également été abordé par des participants et participantes aux entrevues de toutes les catégories. Des riverains et riveraines de la voie ferrée actuelle ont également discuté des vibrations ressenties lorsque le train circule à proximité de leur résidence (figure 25 p. 62).

Figure 25 Bâtiments situés à proximité de la voie ferrée actuelle



Source : Emmanuelle Bouchard-Bastien, avril 2024, Lac-Mégantic.

À cet effet, les résultats de l'enquête indiquent que la proportion de personnes qui rapportent être fortement ou modérément dérangées par les vibrations provenant du transport ferroviaire est significativement plus élevée à Lac-Mégantic (25 %) qu'à Farnham (16 %) et que dans le reste

de la MRC du Granit (incluant Nantes et Frontenac) (5 %) (figure 26 p. 65). Similairement au dérangement par le bruit du transport ferroviaire, celui par les vibrations est significativement plus élevé lorsque la résidence est située à 300 m ou moins de la voie ferrée (34 %) comparativement aux personnes dont la résidence est située entre 300 m et 1 km de la voie ferrée (9 %) ¹² (figure 26 p. 65).

Comme pour le sifflement, les nuisances occasionnées par le bruit et les vibrations du passage du train ne sont pas expérimentées de la même façon dépendamment des individus et du lieu de résidence par rapport à la voie ferrée, et couvrent un large spectre de réactions. Ainsi, des riveraines et riverains de la voie ferrée actuelle et projetée ont expliqué ne pas être dérangés par le bruit du train qui passe, qui peut devenir comme un bruit de fond, ou un « bruit familier », comparable au bruit d'une voiture, comme l'illustre ce riverain de la voie ferrée : « La circulation du train ne me dérange pas. Je n'entends pas le train. Je ne le vois pas. Alors, définitivement pour moi le train, c'est comme une auto de ville qui passe. » Un riverain de la voie ferrée projetée remarque même que le train est moins bruyant depuis la reconstruction, car les rails sont plus longs, alors qu'avant, il y avait un « clic-clic » à chaque joint qu'il n'entend plus. D'autres participants et participantes de toutes les catégories ont déclaré remarquer le passage des trains (en moyenne quatre convois par jour), mais sans nécessairement ressentir une nuisance à la qualité de vie, comme l'explique cet autre riverain de la voie ferrée qui semble s'accommoder du bruit : « Ça fait beaucoup de bruit aussi là, surtout quand ça descend la côte, ils mettent les freins, puis là ça grince, ce n'est pas trop relaxant. Mais bon, ça fait partie de vivre proche de la voie ferrée. »

Par ailleurs, d'autres participantes et participants aux entrevues ont rapporté être dérangés par le bruit du passage des trains. Pour quelques personnes, le dérangement survient lorsqu'il y a beaucoup d'humidité dans l'air (pression atmosphérique basse), ce qui a pour effet d'amplifier le bruit et les vibrations. Des perturbations du sommeil ont notamment été rapportées dans ces cas dans le cadre des entrevues. À cet effet, environ 40 % de la population à l'étude de Lac-Mégantic rapporte que leur qualité de sommeil est fortement ou modérément dérangée par le bruit des trains y compris celui des sifflets dans le cadre de l'enquête populationnelle, ce qui est significativement plus élevé qu'à Farnham (27 %) et que dans le reste de la MRC du Granit (incluant Nantes et Frontenac) (8 %) (figure 26 p. 65). Cette proportion diffère aussi selon la distance du lieu de résidence et de la voie ferrée. 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). Cette proportion est de 4 % pour les personnes qui habitent à plus de 1 km de la voie ferrée.

¹² Dérangement par les vibrations et les poussières pour celles et ceux dont l'adresse de résidence est à plus de 1 km de la voie ferrée : la proportion ne peut pas être diffusée du fait d'une proportion trop faible et d'un coefficient de variation trop grand.

Pour d'autres, le dérangement semble plutôt émaner de la perception du train quand celui-ci est associé à la tragédie ou à un danger, comme l'expérimente ce citoyen d'une municipalité avoisinante qui travaille à Lac-Mégantic :

« Je comprends qu'il a d'autres personnes qui vivent autre chose que moi probablement, mais on ne s'habitue pas on dirait. Ça passe trop près de... puis c'est fort. Ce n'est pas juste un moment de silence qu'il faut prendre, c'est vraiment pour moi, c'est un détachement qu'il faut que je fasse à chaque fois. Et je n'ai même pas perdu un enfant. Imaginez si j'avais perdu un enfant. »

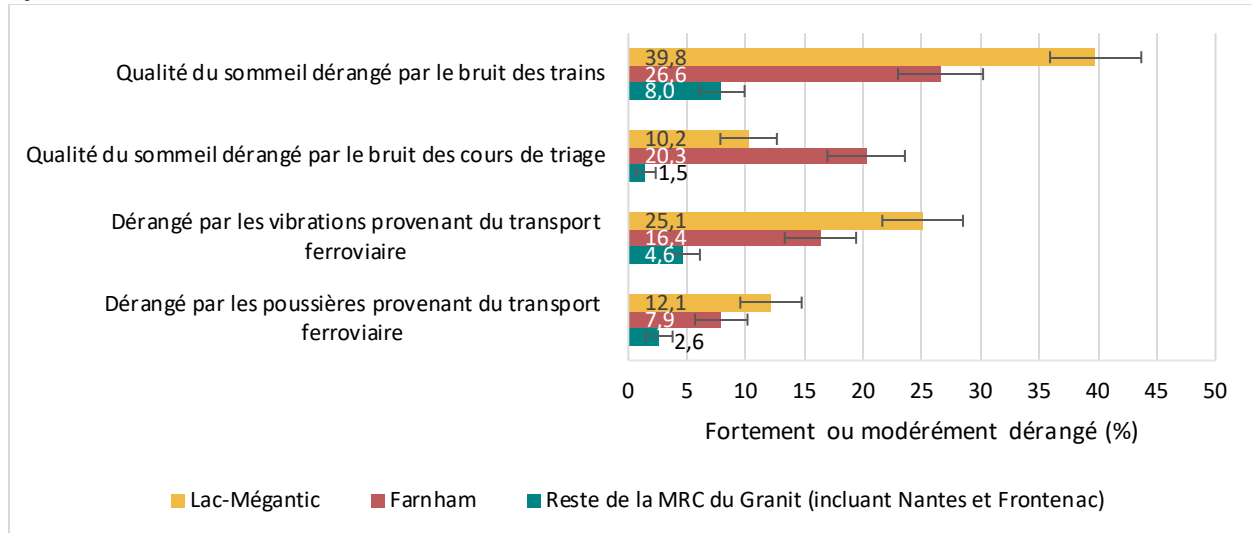
D'ailleurs, cela se reflète également dans les résultats de l'enquête populationnelle, pour lesquelles quatre variables en lien avec le transport ferroviaire sont significativement associées au dérangement par le bruit des trains (figure 24 p. 59), soit le niveau de confiance aux grandes compagnies ferroviaires, la probabilité perçue qu'un accident ferroviaire se produise à Lac-Mégantic au cours des 10 prochaines années, la probabilité perçue qu'un accident ferroviaire se produise à Farnham au cours des 10 prochaines années et la perception de ne pas pouvoir s'exprimer librement sur le transport ferroviaire. Les vibrations peuvent également générer des émotions négatives associées à la tragédie, comme l'expérimente ce riverain de la voie ferrée actuelle :

« Parfois le train est tellement lourd qu'on sent les tremblements et pour moi, à la suite de la tragédie, ce n'est pas le son, ce sont les vibrations. C'est quelque chose qui est toujours resté marqué. Être à la maison puis parfois sentir le tremblement, c'est sûr que tu as des réminiscences. Ça revient. Tu te la poses la question, c'est inévitable. Tu te dis : "voyons c'est tu correct" (...). »

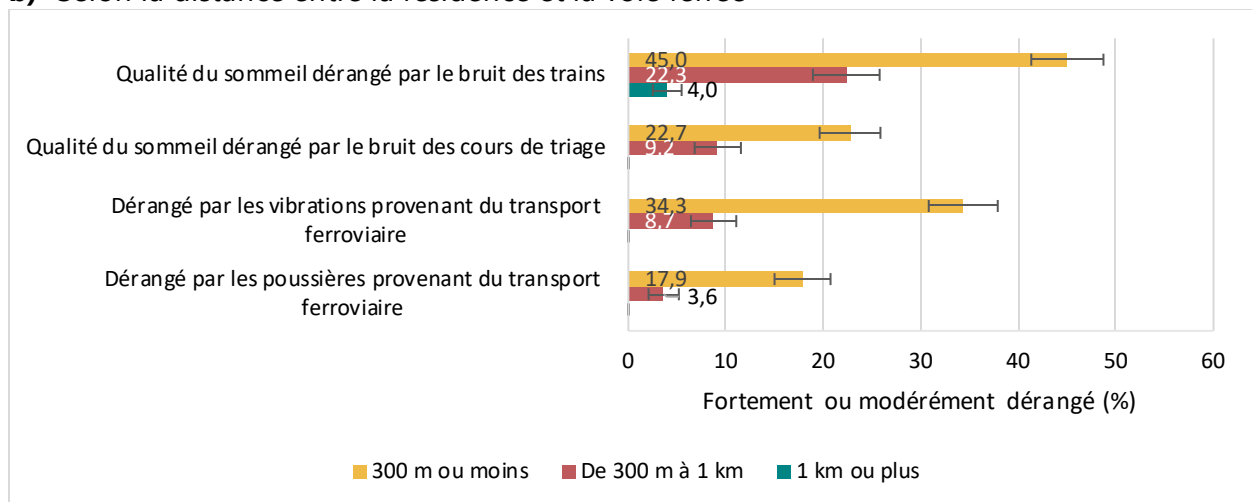
Par ailleurs, quelques personnes ont précisé que le bruit du passage du train a été dérangent après la tragédie, car le bruit rappelait l'événement, mais que ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Figure 26 Proportion de la population dont la qualité de sommeil est fortement ou modérément dérangé par le bruit des trains (y compris celui des sifflets), le bruit des cours de triage et proportion qui est beaucoup ou modérément dérangé par les vibrations et les poussières¹³ provenant du transport ferroviaire¹⁴ lorsqu'elle est chez elle, selon a) le territoire et b) la distance entre la résidence et la voie ferrée

a) Selon le lieu de résidence



b) Selon la distance entre la résidence et la voie ferrée



Note : Estimation à interpréter avec prudence pour le reste de MRC du Granit (CV entre 16 % et 33 %).
Estimation à 1 km ou plus : CV > 33 %. Diffusion interdite.

¹³ Dérangement par les vibrations et les poussières pour celles et ceux dont l'adresse de résidence est à plus de 1 km de la voie ferrée : la proportion ne peut pas être diffusée du fait d'une proportion trop faible et d'un coefficient de variation trop grand.

¹⁴ Ou de l'entretien du chemin de fer dans le cas du dérangement par les poussières.

5.3.1.2 Poussière provenant du transport ferroviaire

Dans le cadre de l'enquête populationnelle, la proportion de personnes qui rapportent être fortement ou modérément dérangées par les poussières provenant du transport ferroviaire ou de l'entretien du chemin de fer est de 12 % à Lac-Mégantic et de 9 % à Farnham (différence non significative) et de 3 % dans le reste de la MRC du Granit (incluant Nantes et Frontenac) (figure 26 p. 65). Cette proportion est significativement plus élevée lorsque la résidence est située à 300 m ou moins de la voie ferrée (18 %) comparativement aux personnes dont la résidence est située entre 300 m et 1 km de la voie ferrée (4 %)¹⁵ (figure 26 p. 65). Cette nuisance à la qualité de vie n'a pas été nommée dans le cadre des entrevues semi-dirigées.

5.3.1.3 Circulation et arrêts aux passages à niveau

La présence de voies ferrées sur le territoire de la MRC du Granit occasionne de nombreuses intersections avec le réseau routier. Le parc industriel dans la ville de Lac-Mégantic représente également un endroit névralgique où des convois se croisent ou reculent et opèrent un demi-tour. Comme l'ont décrit un bon nombre de citoyens et citoyennes de la région, ces aménagements amènent les automobilistes à devoir traverser plusieurs passages à niveau quotidiennement, comme l'explique ce citoyen de Frontenac et riverain de la voie ferrée : « Peu importe la direction que je prends, j'ai une track de chemin de fer à traverser, ça, c'est sûr. Donc si je m'en vais direction Mégantic, juste pour aller au travail, j'ai deux, trois tracks de chemin de fer à traverser. » Puisqu'il y a en moyenne quatre convois par jour qui traversent le territoire, il n'est pas rare de devoir s'arrêter pour laisser passer le train. Cette réalité a été nommée par la majorité des participantes et participants rencontrés.

Certaines personnes rencontrées semblent s'accommoder de cette particularité du territoire alors que d'autres l'expérimentent comme étant une nuisance à leur qualité de vie. Le fait d'être à la retraite comparativement à ceux et celles qui travaillent et doivent circuler dans la ville est un facteur qui module les effets, comme le souligne ce citoyen riverain de la voie projetée : « Moi je ne travaille pas, fait que je ne peux pas rager contre le train. Je n'attends pas après le train. C'est arrivé, depuis la tragédie, peut-être une fois où j'ai dû attendre après le train puis je me disais : "Oh My God, ça ne finit plus". Mais je ne suis pas pressé, je suis retraité, je prends mon mal en patience. J'attends qu'il aille fini et c'est tout. » Ainsi, les personnes qui circulent régulièrement sur le réseau routier peuvent être exposées fréquemment à cette attente, matin et soir, et plusieurs fois sur le même trajet, comme l'explique ce citoyen résident dans une municipalité avoisinante et qui doit traverser trois passages à niveau pour se rendre sur son lieu de travail : « Souvent, je dois attendre le train, parce que je le croise à une place, je le croise à l'autre (...) Le matin, tu t'en vas travailler, tu as trois trains à passer, c'est plate. C'est le soir aussi. Parce que c'est ça, il passe à trois endroits dans la ville, ça, c'est plate aussi. » Des piétonnes et piétons peuvent également être incommodés par les longues attentes, notamment l'hiver quand il fait froid. Depuis les dernières années, l'attente serait d'ailleurs plus longue à cause de la

¹⁵ Dérangeant par les vibrations et les poussières pour celles et ceux dont l'adresse de résidence est à plus de 1 km de la voie ferrée : la proportion ne peut pas être diffusée du fait d'une proportion trop faible et d'un coefficient de variation trop grand.

réduction de la vitesse du train sur le territoire de Lac-Mégantic et de l'augmentation de la longueur des convois. Le phénomène serait particulièrement visible pendant les heures de pointe, comme l'observe ce riverain de la voie ferrée : « Ce qu'on remarque, c'est que c'est souvent aux heures de pointe que le train passe. Le matin, le midi quand ils sortent de leur travail et vers 16 h. Donc ça crée des embouteillages, parfois d'un kilomètre d'autos qui attendent. »

Cette réalité est associée à des retards dans les déplacements chez la plupart des citoyennes et citoyens exposés régulièrement au passage des trains. Selon un petit nombre de personnes rencontrées, les retards seraient d'ailleurs relativement tolérés au sein de la collectivité de Lac-Mégantic, comme l'explique ce riverain de la voie ferrée : « Ça fait partie du quotidien, des employés qui appellent toutes les semaines : "Je vais être deux, trois minutes en retard, j'ai attrapé le train". Tu es en retard à un rendez-vous, tu mets ça sur le dos du train. » Le transport scolaire des élèves n'échappe pas non plus à cette réalité, et il ne serait pas rare que les parents reçoivent des messages pour annoncer des retards, comme l'explique cet acteur institutionnel : « Tu sais, ce n'est pas rare là, que les autobus, ils envoient un message aux parents ou à l'école, dépendamment de l'heure qu'il est : "Inquiétez-vous pas, on vient d'attraper le train, donc les enfants vont arriver en retard". Parce que ça bloque plusieurs artères. » Il n'en demeure pas moins que la plupart des participantes et participants rencontrés modifient leur comportement pour pallier cet enjeu. Par exemple, quelques participants et participantes ont expliqué partir plusieurs minutes à l'avance lorsqu'ils ont un rendez-vous important. D'autres tentent d'emprunter des détours en sillonnant et en zigzaguant dans la ville, comme l'explique cet autre acteur institutionnel : « Si on attrape le train en haut de la ville, on en a pour une demi-heure (...) Donc les gens ont trouvé des astuces, ils prennent la voie de contournement, ils font le tour de la ville puis ils reviennent dans l'autre sens. Mais, c'est ça, disons que le train on l'a tous les jours sous les yeux, plusieurs fois par jour. » Pour ne pas subir d'attente ou de retards, des personnes participantes riveraines de la voie ferrée et des actrices et acteurs institutionnels ont également rapporté adopter ou observer des comportements à risque, c'est-à-dire, de se dépêcher à traverser un passage à niveau lorsque les feux commencent à clignoter et que la voie est libre, comme l'explique ce citoyen riverain de la voie ferrée : « Quand le train passe, il faut se dépêcher. » Ce comportement serait présent seulement à Lac-Mégantic où le train circule à basse vitesse. Il n'en demeure pas moins que ce comportement inquiète certains témoins rencontrés.

Dans une perspective plus large, des inquiétudes ont été documentées en lien avec les risques de collisions entre les trains et les véhicules routiers, et en lien avec le temps de réponse des services d'urgence. D'une part, pour certains citoyens et citoyennes riveraines de la voie ferrée et actrices et acteurs institutionnels, les craintes sont directement associées au fait de croiser fréquemment des trains qui transportent des matières dangereuses. Pour d'autres, ces craintes sont plutôt nourries par le fait que certains passages à niveau sur le territoire de la MRC n'ont pas de barrières, alors que le train roule vite dans ces secteurs et que, parfois, les courbes de la voie ferrée empêchent une visibilité optimale. Selon un citoyen riverain de la voie ferrée à Milan, certains trains n'annonceraient même pas leur arrivée à l'aide de leur sifflet, en présupposant

que les lumières clignotantes au passage à niveau ont mis à l'arrêt la circulation routière : « On a vu depuis qu'on est ici, d'une manière sporadique, on entendait un train passer puis on ne l'entendait pas siffler. Ça on a vu ça à quelques reprises de jour, de soir ou de nuit. » Or, ce même citoyen a été témoin de lumières clignotantes défectueuses à proximité de sa résidence, qui clignotaient lorsqu'il n'y avait pas de trains et vice versa. D'autre part, un petit nombre de personnes rencontrées se sont dit inquiètes par les conséquences des entraves du réseau routier sur le temps de réponse des pompiers et pompières ainsi que des ambulanciers et ambulancières. Comme l'anticipe cet acteur institutionnel, les conséquences peuvent être importantes si les services d'urgence deviennent paralysés par le passage du train : « Si mon enfant a besoin d'être hospitalisé et qu'il a besoin d'être transporté en ambulance, il ne peut pas aller à l'hôpital. »

5.3.2 Sentiment de sécurité

La peur d'un accident ferroviaire est toujours présente dans la région de Lac-Mégantic. Environ une personne sur deux (50 %) qui réside à Lac-Mégantic croit qu'il est assez ou très probable qu'un accident ferroviaire pourrait se produire à Lac-Mégantic au cours des 10 prochaines années, alors que cette proportion est significativement plus faible parmi les personnes qui résident ailleurs, soit 36 % à Farnham, 34 % à Frontenac et Nantes et 41 % dans le reste de la MRC du Granit (tableau 2 p. 69). À l'inverse, à la question sur la probabilité qu'un accident ferroviaire puisse se produire à Farnham au cours des 10 prochaines années, la majorité des personnes de la MRC du Granit ont répondu ne pas le savoir, soit 62 % à Lac-Mégantic, 56 % à Frontenac et Nantes et 49 % dans le reste de la MRC du Granit (tableau 2 p. 69). Parmi les personnes qui résident à Farnham, environ le tiers (35 %) rapportent qu'il est assez ou très probable qu'un accident ferroviaire pourrait se produire à Farnham, ce qui est similaire à la proportion qui croit qu'un accident ferroviaire pourrait se produire à Lac-Mégantic (36 %) (tableau 2 p. 69).

Tableau 2 Proportion de la population qui croit qu'un accident ferroviaire pourrait se produire à Lac-Mégantic et à Farnham au cours des 10 prochaines années, selon le lieu de résidence

	Assez ou très probable		Peu ou pas du tout probable		Ne sait pas	
	%	IC	%	IC	%	IC
Croit qu'un accident ferroviaire pourrait se produire à Lac-Mégantic						
Lieu de résidence						
Lac-Mégantic	50,3	46,3-54,3	37,8	33,9-41,7	12,0	9,4-14,6
Farnham	35,8	32,0-39,8	43,0	39,0-47,1	21,2	17,8-24,6
Frontenac et Nantes	33,8	28,5-39,5	55,7	49,9-61,4	10,5	6,9-14,1
Reste de la MRC du Granit	41,3	37,0-45,8	46,0	41,6-50,5	12,6	9,6-15,6
Croit qu'un accident ferroviaire pourrait se produire à Farnham						
Lieu de résidence						
Lac-Mégantic	18,1	14,9-21,2	20,2	16,9-23,5	61,7	57,7-65,7
Farnham	35,3	31,4-39,3	51,5	47,4-55,6	13,2	10,4-15,9
Frontenac et Nantes	16,7	12,3-21,1	27,4	22,5-33,0	55,8	49,9-61,6
Reste de la MRC du Granit	21,5	17,8-25,2	29,6	25,6-33,9	48,9	44,4-53,4

Pour certaines personnes rencontrées dans le cadre des entrevues, cette crainte est étroitement liée à l'accident ferroviaire de 2013, comme l'explique ce riverain de la voie ferrée qui a vécu l'accident : « Pour moi, ça va toujours demeurer une menace le train, une menace pour ma vie et pour la vie de mes enfants. » D'autres expérimentent la peur d'un accident à cause des aménagements ferroviaires actuels ou à venir (avec le projet de voie de contournement), tels que les courbes, les pentes, les viaducs et les passages à niveau. Finalement, d'autres anticipent un accident, car ils ont perdu confiance envers les autorités responsables des entretiens et de la réglementation, comme l'explique cet acteur institutionnel :

« La confiance envers cette compagnie de train n'est pas là. Et la confiance envers le pouvoir que le ministère des Transports a sur cette compagnie-là n'est pas là non plus. Donc, en gros, les gens disent : "oui, effectivement la voie est restaurée. La voie est sécuritaire, la voie pourrait supporter des convois qui vont beaucoup plus vite. Mais nous, on n'a pas confiance." »

Cela se reflète aussi dans les résultats de l'enquête populationnelle où la proportion de la population qui fait confiance aux grandes compagnies ferroviaires est significativement plus faible dans la MRC du Granit qu'à Farnham (voir section 5.2.1, figure 16). Inversement, quelques personnes rencontrées jugent que le transport ferroviaire est sécuritaire et que la probabilité qu'un autre accident se produise est mince. Pour la plupart de ces personnes, les causes multifactorielles de l'accident de 2013 ne pourraient pas se reproduire, ce qui sous-tend cette perception.

5.3.2.1 Des convois plus longs et plus hauts

La grande majorité des participants et participantes aux entrevues ont remarqué que les trains sont plus longs depuis les dernières années, comme le souligne ce riverain octogénaire de la voie ferrée : « Si je me fie à mon expérience, le transport, par rapport aux années 1980, en nombre de convois, le transport n'a pas nécessairement augmenté. Il passe à peu près trois convois vers l'est et à peu près la même chose vers l'ouest chaque jour, mais ce qui a vraiment changé c'est la longueur des convois. » Ainsi, selon les témoignages recueillis, les convois sont aujourd'hui constitués de centaines de wagons et peuvent atteindre dans certains cas plus de 200 wagons, avec deux ou trois locomotives en tête et une locomotive au centre, pour un total maximal de 1,6 kilomètre de long. Ce changement serait attribuable au rachat de la voie ferrée par le Canadian Pacific (CP) en décembre 2019, comme le souligne ce citoyen riverain de la voie projetée : « Depuis que c'est le CP qui a repris, ils ont racheté il y a quoi, trois ans je crois, le CP a repris ce chemin de fer là, on voit que les trains durent plus longtemps ». Par conséquent, les trains étaient moins longs et généraient moins de bruits et de vibrations pendant l'époque où le chemin de fer était la propriété de Montreal, Maine & Atlantic (MMA), comme l'explique cet acteur institutionnel : « C'est sûr qu'il y avait beaucoup moins de vibrations, beaucoup moins de bruit, puis les trains étaient beaucoup moins longs parce que c'était un sous-traitant du Canadian Pacific. » Ce changement explique en bonne partie les nombreuses doléances recueillies en lien avec la circulation routière présentée plus haut, en plus de suggérer une augmentation du bruit et des vibrations depuis les dernières années.

À l'augmentation de la longueur des convois s'ajoutent aussi la présence nouvelle des *double-stack* sur les trains du Canadian Pacific Kansas City (CPKC), soit la présence de deux étages de conteneurs sur certains convois. Bien que ce changement ait été moins rapporté que l'augmentation de la longueur des convois au sein de notre échantillon, les participantes et participants qui ont abordé le sujet semblaient particulièrement inquiets par ce mode de chargement. Pour certaines personnes, l'augmentation de la hauteur des convois peut les rendre plus susceptibles de dérailler, comme l'explique cet acteur institutionnel : « Tous les conteneurs... C'est tout du double étage maintenant, les conteneurs... Donc c'est plus haut, c'est plus susceptible de verser, c'est tout ça là. Donc c'est potentiellement plus dangereux que ça l'était dans l'temps. » Pour un petit nombre de participants et de participantes, ce mode de chargement est également associé à l'augmentation du poids des trains, ce qui peut potentiellement affecter leur mobilité (capacité d'avancer et de freiner) et augmenter le risque d'accident. Selon un autre riverain de la voie ferrée, les rails actuels ne seraient pas adaptés à ces convois plus hauts et plus lourds, ce qui augmenterait également le risque d'accident : « La voie ferrée n'est pas assez sécuritaire pour le poids des convois qui passent dans notre ville. » Ainsi, le passage des trains à double hauteur de gerbage semble augmenter le sentiment d'insécurité chez certaines personnes rencontrées, comme l'explique cet autre riverain de la voie ferrée qui souhaiterait les voir disparaître : « S'il retombait à un wagon tout seul, pas en double, j'aimerais mieux, parce que si jamais il y avait un autre accident, il y aurait le double de wagons. Je ne peux pas dire que j'aime vraiment ça, ça me rend craintif un peu. »

5.3.2.2 La vitesse des trains

La vitesse du passage des trains a été abordée par un bon nombre de participants et de participantes de toutes les catégories, notamment par l'ensemble des actrices et acteurs municipaux rencontrés. Ces préoccupations varient toutefois d'un territoire à l'autre. Dans la région de Lac-Mégantic, les convois transportant des matières dangereuses circulent à une vitesse de 16 kilomètres à l'heure (km/h) (l'équivalent de 10 miles à l'heure [mi/h]) ce qui semble rassurer certaines personnes depuis la tragédie, comme ce citoyen d'une municipalité avoisinante : « Oui, c'est-à-dire que les convois sont limités en termes de vitesse. Donc ça, c'est quelque chose de rassurant, oui. » Toutefois, lorsque la voie de contournement ferroviaire sera en service, cette accommodation ne sera plus effective et la vitesse permise pour ce type de convois sera de 64 km/h (40 mi/h) comme partout ailleurs sur le réseau. Ce changement anticipé a été nommé comme étant le « prochain combat » de certains citoyens et citoyennes, qui souhaiteraient que la limite de vitesse demeure à 16 km/h dans la région de Lac-Mégantic, même après la mise en service de la voie de contournement ferroviaire. Comme l'explique ce riverain de la voie projetée, l'augmentation de la vitesse des convois transportant des matières dangereuses représente un risque et ce changement anticipé génère des inquiétudes : « Le train voyage à 10 miles à l'heure, il n'est pas dangereux. Quand il va aller à 40 miles à l'heure, là ça va être une autoroute du pétrole. Là ça va être dangereux puis ça, ça nous inquiète. » Pour un petit nombre de personnes rencontrées, l'anticipation de l'augmentation de la vitesse génère également de la colère et un sentiment d'impuissance, car la perte de leur sentiment de sécurité sera financée avec de l'argent public et permettra au CPKC de rentabiliser ses coûts de transport (gain de temps, économie de carburant). Deux riverains de la voie ferrée actuelle anticipent également plus de vibrations avec l'augmentation de la vitesse, et donc une atteinte à leur qualité de vie. Ainsi, selon quelques actrices et acteurs institutionnels et personnes riveraines de la voie ferrée actuelle et projetée, il est à prévoir que des revendications citoyennes auront lieu si la vitesse des convois redevient à 64 km/h (40 mi/h) dans la région.

Dans les autres régions de la MRC où le train n'a pas modifié sa vitesse à la suite de la tragédie, des préoccupations ont également été nommées. Selon quelques personnes de toutes les catégories, la vitesse des trains à 64 km/h (40 mi/h) serait déjà trop risquée à cause de la topographie des lieux (courbes et pentes), de la proximité des habitations et de la présence de matières dangereuses sur les convois. Comme l'explique cet acteur institutionnel également résident de Frontenac :

« Il faut comprendre que quand un train qui roule à 40 miles à l'heure déraile, il n'y a aucun wagon-citerne qui va résister à ça. Puis il passe à travers tous les rangs, toutes les places qu'il traverse, il y a des maisons. Les maisons, c'est à 75 pieds, 50 pieds de la track. Donc c'est sûr que si... Puis à 40 miles à l'heure, je ne sais pas si vous avez déjà vu quand qu'un train passe à 40 miles à l'heure, il passe assez vite. »

D'autres observent que les trains circulent plus vite depuis les dernières années dans certains secteurs, et ce, même s'ils sont plus longs et plus hauts, comme l'expérimente ce riverain de la voie ferrée et citoyen de Milan : « La vitesse est encore plus grande et le chargement plus grand.

[...] C'est très insécurisant par rapport à avant. » Comme l'exprime ce citoyen, l'augmentation de la vitesse est associée à un sentiment d'insécurité. Au moment des entrevues, la municipalité de Milan avait documenté cette augmentation de la vitesse à la suite de préoccupations citoyennes et déposé une demande au CPKC afin que la vitesse soit réduite à 40 km/h (25 mi/h).

5.3.2.3 Le transport de matières dangereuses

Pour un bon nombre de personnes rencontrées, du stress et de la peur sont vécus en lien avec le transport de matières dangereuses (wagons-citernes) sur les voies ferrées. La plupart des citoyens et citoyennes ne connaissent pas la nature des substances qui circulent sur les trains. Toutefois, il est reconnu que les wagons-citernes de couleur noire contiennent des matières explosives, et ce sont ces derniers qui génèrent des inquiétudes, comme l'illustre ce citoyen riverain de la voie ferrée : « On fait circuler des bombes, carrément, sur une voie ferrée. » Cette peur, associée à une conscience du risque apparu à la suite de l'accident ferroviaire de 2013, aurait été dans certains cas transférée à de jeunes enfants de la collectivité, comme l'observe ce citoyen riverain de la voie ferrée en parlant de son fils d'âge préscolaire : « [Le train] passe en arrière de chez nous, puis quand je joue dehors l'été avec mon gars, il a peur. Il se sauve, il s'en vient proche de la maison, il n'est pas trop à l'aise de voir les grosses citernes de propane qui passent en arrière, puis tout ça. »

Le transport de matières dangereuses par train a repris dès le mois de septembre 2013 sur le territoire, ce qui n'a pas donné de répit à la population affectée, comme l'explique ce citoyen d'une municipalité avoisinante : « On voit encore des citernes avec des produits dangereux dedans [...] Quand ça a recommencé, des citernes il y en avait déjà sur les trains! Il n'y a pas eu grand break pour les citoyens. » De plus, selon un petit nombre de personnes concernées par le sujet, il y aurait une augmentation du nombre de wagons-citernes et de la variété des substances dangereuses depuis les dernières années, comme le souligne cet acteur institutionnel : « C'est encore plus dangereux, parce qu'ils transportent encore plus de matières dangereuses : du pétrole, acide sulfurique, des gaz liquéfiés... Ça, on n'avait pas ça avant, maintenant il y a ça. » Une anticipation de l'augmentation du transport d'hydrocarbures à cause d'une demande grandissante de produits pétroliers à l'échelle nationale a également été évoquée par certaines personnes, sachant que la voie ferrée mène à la plus grande raffinerie du Canada, à Saint John au Nouveau-Brunswick (IREC, 2024). Ce portrait a amené quelques citoyens et citoyennes à rappeler que la voie ferrée ne transportait pas de matières dangereuses à l'origine, et que cette infrastructure de transport ne serait peut-être pas la mieux adaptée pour ce type de marchandise, comme l'explique ce citoyen d'une municipalité avoisinante : « Vous savez, il y a 100 ans, quand ils ont construit le chemin de fer, c'était pour le bois [...] Est-ce que les voies ferrées dans les centres-villes ont été pensées pour ça [le transport de matières dangereuses]? Non. »

La gestion des mesures d'urgence en cas de déraillement a également été discutée par quelques participants et participantes de toutes les catégories. Ainsi, il ne semble pas y avoir eu beaucoup de changements depuis la tragédie de 2013, outre le renforcement de la protection thermique des wagons-citernes de catégorie 111 (BST, 2023). Le contenu des wagons-citernes demeure

une information confidentielle pour des raisons de sécurité publique (éviter un acte terroriste). Ainsi, les services d'urgence municipaux ne peuvent savoir à l'avance ce qui s'en vient; ces derniers doivent plutôt se préparer en anticipant différents scénarios selon les substances, et reconnaître les codes inscrits sur les wagons-citernes. A posteriori, les municipalités reçoivent également des rapports mensuels sur la nature des substances qui ont circulé sur leur territoire. Dans l'optique où les wagons-citernes impliqués dans la tragédie de 2013 étaient mal identifiés (BST, 2014), certaines personnes rencontrées ressentent un grand sentiment d'impuissance face à ce risque, et anticipent qu'un nouveau déraillement pourrait encore être catastrophique.

5.3.2.4 L'entretien des voies et les inspections

Le sentiment de sécurité vécu par les citoyens et citoyennes de la région de Lac-Mégantic est également lié aux activités d'entretien de la voie ferrée et du respect des normes et des règlements.

Avant l'accident ferroviaire, des personnes rencontrées ont rapporté que la voie ferrée était devenue en état de décrépitude par manque d'entretien du CP, et c'est pour cette raison que l'entreprise MMA avait pu la racheter au début des années 2000 « pour une bouchée de pain ». Or, cette entreprise ne semble pas avoir eu les moyens financiers pour remettre à neuf le chemin de fer, mais seulement pour faire les réparations nécessaires afin que les convois puissent circuler. En guise d'illustration, quelques personnes ont raconté à quel point il était facile d'enlever des clous de voies ferrées, car les planches étaient pourries, comme le raconte ce citoyen d'une municipalité avoisinante :

« Nous autres, on allait sur la voie ferrée puis pour le fun on enlevait des pines qui tiennent les rails, on les enlevait à la main tellement que les morceaux de bois en dessous étaient pourris. Quand tu voyais passer le train, tu voyais ça caller de trois, quatre pouces. Tu sais, c'était écrit dans le ciel que c'était pour... Manque d'entretien et manque de personnel. »

Depuis la tragédie ferroviaire, et la reprise de la voie ferrée par le CP à la suite de la faillite de MMA, des participants et participantes de toutes les catégories remarquent une augmentation des entretiens, des réparations et des inspections. Comme l'explique cet acteur institutionnel natif de la région, il n'a jamais vu autant d'entretien que depuis les dernières années, et cela augmente son sentiment de sécurité :

« Par contre, il faut leur donner quelque chose, ils ont fait de l'entretien. Il y a de l'entretien qui a été fait, et qui est fait encore. Je n'ai jamais vu autant de machinerie depuis la tragédie, jamais vu autant de machinerie qui sont venues vraiment faire les réparations nécessaires et ils ont mis de l'argent, ils ont fait les réparations nécessaires, refaire les gros beams ils en ont changé, ils ont mis du concassé, ils ont fait de bons travaux pour être un petit peu plus sécuritaire et je pense qu'ils ont réussi. »

Certaines personnes rencontrées ont d'ailleurs salué la réalisation de ces travaux par le CP, alors que l'entreprise devra ultimement se débarrasser de certains tronçons après la mise en service de la voie de contournement. Concernant les inspections, ces dernières seraient également devenues systématiques avant l'arrivée de chaque convoi transportant des matières dangereuses, comme l'a rapportée notamment un citoyen de la voie projetée, qui aurait reçu cette information de travailleurs du CP : « À chaque fois qu'il y a un wagon de matière dangereuse, quand même qu'il est vide, s'il est étiqueté matière dangereuse, deux heures avant il faut qu'ils inspectent la voie avant qu'ils passent (...) Ils m'ont dit : "Il n'y a plus aucune dangerosité actuellement." »

Or, malgré ces investissements de la part du CP, certains participants et participantes de toutes les catégories croient qu'il y a encore de la négligence quant à l'entretien des voies ferrées et les inspections. Le fait qu'encore aujourd'hui certains clous de voie ferrée ne soient pas serrés et que les rails puissent monter et descendre lorsque le train circule sur des sols malléables semble appuyer la perception de vétusté du réseau chez des personnes rencontrées. À Lac-Mégantic, un regroupement de citoyens et de citoyennes (La Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de Lac-Mégantic [CCOESF]) milite sur ce sujet auprès de différents paliers gouvernementaux et dans les médias, tout en documentant régulièrement l'état du réseau ferroviaire, ainsi que le passage de matières dangereuses. Selon quelques participants et participantes, les actions de la CCOESF auraient contribué à améliorer l'entretien des voies ferrées depuis la tragédie, comme l'explique ce résident d'une municipalité avoisinante : « Ils [La CCOESF] notent tous les boulons-là qui ne sont pas bien attachés. Bien, tu sais, ce ne serait pas à des citoyens de faire ça. Ce serait au propriétaire de la voie ferrée à faire ça. Mais on voit qu'ils l'entretiennent beaucoup mieux qu'avant. » Cependant, un petit nombre de personnes accusent plutôt ce groupe de désinformation, car ils ne sont pas des experts en sécurité ferroviaire, comme l'explique ce riverain de la voie projetée : « Ce n'est pas de l'information, c'est de la désinformation. Ce sont des pseudo-experts qui donnent leur opinion et expriment leurs craintes dans les quotidiens. » Selon ce même participant qui a travaillé dans le domaine du transport ferroviaire, il y aurait déjà eu un autre accident si la voie ferrée était en si mauvais état.

Pour appuyer leur perception de négligence, d'autres évoquent le fait qu'il y ait un seul chauffeur par train (contrairement à jadis où il y avait deux cheminots à l'avant et un à l'arrière) et que cela apparaît insuffisant par rapport à la longueur actuelle des convois. L'anecdote récente d'un feu de broussaille allumé par des étincelles produites par une roue coincée et qui n'aurait pas été remarqué par le chauffeur a été nommée pour justifier ce propos. Finalement, le

fait qu'il ne semble pas y avoir de contrôles policiers, contrairement au réseau routier, fait dire à certaines personnes qu'il n'y a pas de surveillance et que l'entreprise « s'autorégule ». Pour ces personnes, des inquiétudes et un sentiment d'insécurité persistent, ainsi qu'une perte de confiance envers l'entreprise.

5.4 Projet de voie de contournement ferroviaire

Le projet de voie de contournement ferroviaire a été évoqué pour la première fois peu de temps après la tragédie de 2013 (voir la frise chronologique du projet à l'annexe 8). À ce moment, le projet émanait d'un désir de la collectivité et bénéficiait d'une bonne acceptation sociale (consentement de la population) autant chez la population locale que chez les 20 maires et mairesses de la MRC du Granit. Dix ans plus tard, alors que la construction n'a pas encore commencé, l'appui au projet s'est toutefois effrité. En se basant sur les résultats des entrevues semi-dirigées, de l'enquête populationnelle et de travaux complémentaires (recherche documentaire et revue de presse), cette section vise dans un premier temps à examiner le processus d'autorisation du projet afin de pouvoir mieux comprendre les changements dans les attitudes de la population. Dans un deuxième temps, les principales conséquences et préoccupations des citoyennes et citoyens concernés seront présentées, soit le climat social, les expropriations, l'eau potable et la destruction de milieux naturels.

5.4.1 Processus d'autorisation du projet

Moins d'un an après la tragédie, en mai 2014, la réalisation d'une étude de faisabilité a été annoncée par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). À cette époque, les estimations du coût de construction de la voie de contournement variaient entre 50 et 175 millions de dollars (Radio-Canada, 2014). Les études (étude des besoins et étude des solutions) ont été réalisées par la firme AECOM et déposées respectivement en octobre 2015 et en mars 2016 à la Ville de Lac-Mégantic. En vertu du processus québécois d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la Ville de Lac-Mégantic, en tant qu'initiatrice du projet, a transmis un avis de projet au MELCCFP en janvier 2016. Elle a également organisé une activité portes ouvertes en mai 2016 afin de présenter les trois corridors étudiés. Selon un acteur institutionnel présent à cette journée, la participation de la population était peu élevée en raison d'une bonne acceptation du projet, et du fait que le projet n'était pas encore concret : « Le gouvernement n'avait toujours pas annoncé que la voie se ferait. C'étaient des études préliminaires, donc il y a beaucoup de gens qui n'y croyaient pas. »

Un premier mandat a été confié au BAPE en mai 2017 afin de mener une consultation publique sur cinq options de réaménagement de la voie ferrée, dont le *statu quo* et le *statu quo* amélioré (BAPE, 2017). Lors de cette consultation, la Commission relevait déjà le problème que la Ville n'ait pas considéré ces deux options dans son étude de faisabilité, alors qu'une partie de la population adhère au *statu quo*. Ainsi, la Commission proposait d'informer davantage la population sur les avantages et les inconvénients de cette option afin qu'elle puisse prendre une décision éclairée. Pour la réalisation du projet, un tracé se démarquait (option 3) comme ayant le plus d'avantages sociaux, économiques et environnementaux, et obtenait l'adhésion des

trois municipalités touchées (Lac-Mégantic, Frontenac et Nantes). La Commission ajoutait qu'un réexamen de cette option serait toutefois nécessaire afin de « s'assurer de sa justesse et de l'absence d'incohérence » (BAPE, 2017).

Malgré la réalisation des études de faisabilité, le dépôt de l'avis de projet et les consultations publiques à Lac-Mégantic, c'est seulement en mai 2018 que le projet est devenu concret pour un bon nombre de personnes rencontrées, c'est-à-dire à la suite d'une annonce officielle des gouvernements provincial et fédéral qui s'engageaient à financer 100 % du projet (Gouvernement du Québec, 2018). En juin 2018, la Ville déposait son étude d'impact au MELCCFP, et ce dernier mandatait le BAPE pour une deuxième fois en mai 2019 afin de tenir une audience publique sur le tracé retenu par la Ville de Lac-Mégantic (BAPE, 2019). Cette période semble avoir été un premier point de bascule où l'acceptation du projet a commencé à s'effriter, car le tracé et les dommages collatéraux devenaient tangibles, comme l'explique ce riverain de la voie projetée : « Au début, tout le monde voulait une voie de contournement, car ils étaient traumatisés. Mais là, en sachant où elle passe, ce n'est pas la bonne place. » Lors des audiences du BAPE, il est devenu flagrant que le tracé retenu n'était pas accepté tel quel par certains participants et participantes, dont les municipalités de Frontenac et Nantes (BAPE, 2019).

En parallèle au processus québécois d'évaluation et d'examen des impacts, une évaluation environnementale fédérale a commencé en 2019 afin de s'assurer que toutes les composantes environnementales fédérales soient identifiées. Des travaux géotechniques nécessaires à l'élaboration des plans et des devis des travaux de construction ont également été réalisés par Transports Canada (TC) dès 2019 (TC, s.d.). En septembre 2020, lorsque le processus d'autorisation provincial a jugé le projet acceptable sur le plan environnemental sous certaines conditions (138 mesures à appliquer), le gouvernement fédéral est devenu responsable de la mise en œuvre du projet, en partenariat avec la compagnie ferroviaire CPKC (qui sera responsable de la construction et propriétaire de la voie de contournement). En octobre 2021, les négociations avec les propriétaires touchés par les expropriations ont commencé. En vue de recevoir l'autorisation de construction de l'OTC, d'autres études ont également été financées par TC, dont une étude hydrogéologique durant l'automne 2021 qui a donné lieu à un rapport et une consultation publique en 2022 (Englobe, 2022). Selon quelques personnes rencontrées dans le cadre des entrevues et la revue de presse, les résultats de cette étude semblent être un autre point de bascule important dans l'effritement de l'acceptation sociale du projet. Les conclusions de cette étude auraient généré des inquiétudes quant aux impacts potentiels de la destruction de milieux humides et des travaux d'excavations sur l'eau souterraine, comme l'explique cet acteur institutionnel :

« Avant de savoir que c'était un désastre écologique, on ne s'opposait pas, on avalait notre pilule. Mais là, on a découvert que c'était un désastre écologique, avec les terrains humides, le risque de polluer les nappes phréatiques ou de les tarir. Ça prendrait d'autres études selon les études demandées par le gouvernement et elles ne sont pas encore faites. Donc là, on s'est mis à s'opposer. »

Le fait que ces nouvelles connaissances apparaissent après l'autorisation provinciale du projet semble également avoir contribué à discréditer la validité des étapes antérieures, dont les deux enquêtes du BAPE¹⁶. Au moment de rédiger ce rapport, l'OTC était encore en attente de renseignements supplémentaires avant de procéder à l'autorisation.

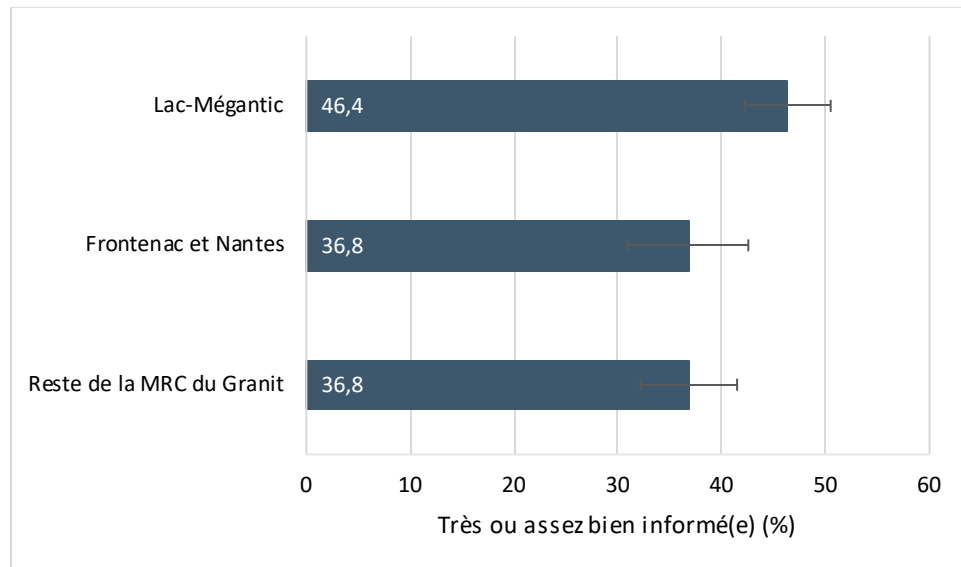
L'acceptabilité sociale est un processus complexe et dynamique dans le temps, et l'attitude « Pas dans ma cour » et les risques environnementaux potentiels n'expliquent pas à eux seuls pourquoi des individus et des groupes n'acceptent pas ou n'acceptent plus le projet dans sa forme actuelle. Selon les entrevues réalisées, des enjeux de gestion des risques en matière de transparence et d'ouverture semblent également avoir contribué à cette dynamique.

D'une part, des personnes rencontrées lors des entrevues déplorent un manque de transparence dans les processus d'autorisation et de mise en œuvre du projet, et rapportent principalement un manque d'accès à de l'information critique et à des explications. Malgré le fait que TC soit en communication régulièrement avec les municipalités et certains organismes régionaux, et qu'un site Internet, un courriel et une ligne téléphonique dédiés au projet soient disponibles, plusieurs points d'interrogation demeurent pour un bon nombre de personnes rencontrées, comme l'explique cet acteur institutionnel : « Je trouve que le gouvernement aurait une responsabilité plus grande d'expliquer, puis de nous rassurer sur la construction, puis après comment ça va s'opérer, puis les risques ou non sur l'eau potable, puis la rivière, puis tout ça, tu sais? » Le manque d'accès à l'information concernant le tracé de la voie de contournement apparaît également dans les résultats de l'enquête populationnelle, car c'est environ 39 % de la population de la MRC du Granit qui se sent très bien ou assez informée. Cette proportion est de 46 % à Lac-Mégantic, 37 % à Frontenac et Nantes et 37 % dans le reste de la MRC du Granit¹⁷ (différence non significative) (figure 27 p. 78).

¹⁶ Le 3 juin 2024, une demande conjointe de groupes de la société civile et de la députée de Sherbrooke a été déposée au ministre de l'Environnement Benoit Charrette afin qu'il mandate une nouvelle enquête au BAPE, car les deux précédents exercices sont jugés obsolètes.

¹⁷ Cette question n'était pas posée aux répondants et répondantes de Farnham.

Figure 27 Proportion de la population qui se sent très bien ou assez informée concernant le tracé de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic, selon le lieu de résidence



Note : Pour cette estimation, la non-réponse partielle est supérieure à 5 % et doit être interprétée avec prudence : 7 % n'ont pas répondu à cette question.

Le manque de vulgarisation des rapports disponibles et des présentations techniques offertes par TC semble notamment créer une barrière entre les instigateurs et instigatrices ainsi que la population. Comme l'observe cet autre acteur institutionnel, le manque d'accès à de l'information vulgarisée peut favoriser l'apparition de la désinformation :

« Transports Canada nous ont dit que tous les renseignements on les avait. Bah oui! Dans des rapports de 400 pages avec des tas de tableaux et de graphiques. Personne ne les lit. Effectivement, il y a tout dedans. Mais il faut prendre le temps de les lire et la population n'a pas le temps de les lire. Donc la population se réfère à des rumeurs, à de soi-disant porte-parole qui ont lu tous les documents. »

Les infolettres reçues par la poste (10 infolettres reçues en date de mai 2025) dans les deux langues officielles du pays (le recto en français et le verso en anglais), rapportent quant à elles des informations qualifiées de trop générales, comme l'explique ce riverain de la voie ferrée : « L'infolettre qu'ils font elle est vide, elle ne dit rien et en plus elle est bilingue, tu sais, ça n'a pas rapport. Ils perdent le verso. » Finalement, le peu de visites de représentants et représentantes de TC à Lac-Mégantic est également déploré. Selon certaines personnes rencontrées, le contexte post-catastrophe de Lac-Mégantic aurait demandé d'adapter les communications afin qu'elles soient plus fréquentes et plus transparentes que pour un projet habituel.

À l'heure actuelle, ces lacunes communicationnelles amènent des gens à ne plus croire au projet de voie de contournement, ce qui occasionne des impacts psychologiques tels que de l'espoir ou du désespoir, dépendamment de l'attitude des individus par rapport au projet. Elles génèrent également une augmentation des préoccupations et des inquiétudes chez certaines personnes, comme l'exprime ce citoyen riverain de la voie projetée : « Chaque fois qu'on pose des questions, on n'a jamais de réponse. Ça aussi c'est dur sur le moral. On pose des questions quand même importantes, mais qu'on n'a jamais de réponse. Et on sait que le bruit du train, le niveau sonore c'est dangereux pour la santé, puis on n'a jamais de réponse. »

D'autre part, des personnes appartenant à toutes les catégories remarquent des lacunes dans les modalités de participation citoyenne, ce qui réfère au principe de l'ouverture en gestion des risques. Malgré la tenue d'audiences publiques et de journées portes ouvertes, les espaces permettant d'exprimer les points de vue et d'influencer la décision sont actuellement jugés insuffisants. Une des causes nommées par des participants et participantes serait que le projet de voie de contournement soit une promesse politique, ce qui donne l'impression que tout est décidé et que le dialogue n'est plus possible. Comme l'explique ce riverain de la voie ferrée, le projet n'est pas remis en question dans sa forme actuelle malgré les dernières études d'impacts, ce qui donne l'impression que les autorités foncent tête baissée sans écouter la population :

« Moi, ce qui me dérange dans toute cette histoire-là, c'est que c'est poussé...puis la population n'est pas d'accord nécessairement, puis on reçoit des lettres du gouvernement du Canada pour dire : "là on va faire ça, on va faire ça", mais la population elle n'est pas d'accord parce qu'il y a des impacts majeurs dans les nappes phréatiques des deux municipalités qui vont être touchées, puis je ne comprends pas pourquoi qu'ils nous le poussent dans la gorge. »

En ce sens, quelques personnes ont rappelé des démarches citoyennes contre le tracé projeté qui ne semblent pas prises en compte par les autorités gouvernementales, c'est-à-dire les résultats en 2023 d'un référendum¹⁸ réalisé à Frontenac ainsi qu'une résolution (n° 23-01-32¹⁹) du conseil municipal de Nantes pour ne plus appuyer le projet. Le fait de ne plus pouvoir influencer le projet est vécu comme un sentiment d'impuissance par certaines personnes envers les autorités gouvernementales, alors que d'autres sont plutôt devenues méfiantes et croient que même les gouvernements ont les mains liées et que c'est l'entreprise ferroviaire qui a tous les pouvoirs.

Dans une moindre mesure, la barrière de la langue a également été nommée comme étant une lacune dans les modalités d'échanges et de dialogues entre les parties prenantes. Cet élément est notamment lié au mandat du ministre des Transports, M. Omar Alghabra, qui est venu à Lac-Mégantic faire un discours en anglais alors que la population de Lac-Mégantic est à forte majorité francophone. Cet épisode a fait polémique et a été vécu comme un manque de

¹⁸ Les citoyennes et citoyens participants se sont opposés à 92,5 % au projet de voie de contournement ferroviaire. Ce sont 697 citoyens et citoyennes sur 1 300 personnes éligibles qui ont voté (Radio-Canada, 2023).

¹⁹ Pour lire la résolution : [2023-01-19 - PV - Conseil - Ex.pdf](#)

sensibilité et même comme une insulte par certaines personnes rencontrées. Comme le rapporte ce citoyen d'une municipalité avoisinante, cette situation peut également être reçue comme un manque de volonté de dialoguer : « Il n'était pas là pour discuter, de toute façon il ne comprenait pas. » Une journée portes ouvertes organisée par TC avec des experts et expertes anglophones a également été rapportée comme étant un manque de sensibilité envers la population affectée.

Selon les personnes rencontrées, l'équipe de TC travaille actuellement à améliorer ses communications dans le futur, notamment lorsqu'il y aura le processus d'autorisation de l'OTC et lors des différentes phases du projet.

5.4.2 Préoccupations et inquiétudes actuelles

Les entrevues semi-dirigées ont permis d'identifier des impacts sociaux et psychologiques négatifs associés au projet de voie de contournement ferroviaire, principalement liés aux conflits, aux expropriations et aux inquiétudes environnementales.

Les dynamiques sociopolitiques

Le projet de voie de contournement ferroviaire cause un clivage au sein de la population du Granit, où les gens « pour » et les gens « contre » le projet dans sa forme actuelle s'opposent, comme le décrit cet acteur institutionnel : « Il y en a qui sont pour, il y en a qui sont contre. Ça crée beaucoup, beaucoup de division entre les gens. » Selon les observations de certaines personnes rencontrées, les prises de position de chacun et chacune seraient bien ancrées, cristallisées, au point où le dialogue serait devenu impossible, comme le croit cet autre acteur institutionnel : « Puis il n'y a plus rien à faire, les positions sont ancrées, on ne peut plus convaincre les gens qui la veulent de l'inverse, ou vice versa là. C'est ancré. Alors là, il faut manœuvrer là-dedans, on en est là. » À cet effet, la majorité des personnes rencontrées expliquent que le sujet de la voie de contournement est devenu « tabou », car il est difficile d'en parler sans que la situation devienne conflictuelle, que ce soit lors de rencontres informelles en ville, avec les collègues de travail ou même, pour certains et certaines, avec les membres de leur famille, comme le raconte ce riverain de la voie ferrée : « Nous c'est clair que le train... c'est difficile parce que j'ai ma famille qui sont contre et nous on est pour la voie de contournement, il y a des sujets à éviter. » D'autres perçoivent que ce sont toujours les mêmes individus qui s'expriment sur le sujet (dans les médias locaux et sociaux, aux conseils municipaux) et que la grande majorité de la population demeure silencieuse afin d'éviter les confrontations. Ces expériences peuvent expliquer en partie pourquoi 44,1 % de la population de Lac-Mégantic et 34,4 % des populations de Frontenac et Nantes rapportent ne pas pouvoir s'exprimer librement sur le transport ferroviaire, comme présenté dans la section précédente (voir tableau 1 p. 56).

Cette dynamique est associée à différents impacts sociaux et psychologiques négatifs au sein de la collectivité et pour certains individus. Notamment, une dégradation du tissu social est remarquée par des participants et participantes de toutes les catégories. Des conflits sont vécus au sein des familles et du voisinage, ce qui serait associé à de la fatigue, du stress et des inquiétudes pour l'avenir. L'effritement du tissu social est particulièrement déploré, car une solidarité remarquable était apparue à la suite de la tragédie ferroviaire (Bouchard-Bastien et Brisson, 2016) et cette dernière semble aujourd'hui fragilisée. Comme l'explique ce riverain de la voie projetée, la dégradation du tissu social affecte aujourd'hui la qualité de l'implication citoyenne : « C'est une drôle d'ambiance. Avant ça c'était chaleureux, il y avait une grosse cohésion sociale, on s'impliquait beaucoup. Maintenant les gens n'ont plus le goût de s'impliquer, puis c'est une ville qui est comme scindée. » Ce constat est toutefois à nuancer, car quelques personnes participantes remarquent que la solidarité est encore une caractéristique de la population de la région, même si cette dernière est actuellement mise à l'épreuve. Les données de l'enquête populationnelle sur la cohésion sociale appuient également cette observation, en particulier le taux de participation à des activités de groupes, d'organismes et d'associations qui est plus élevé à Lac-Mégantic (53 %) que dans le reste de la MRC du Granit (excluant Nantes et Frontenac) (47 %) et à Farnham (37 %) (voir figure 17 p. 43). Au moment des entrevues, des participants et participantes remarquaient aussi que le sujet de la voie de contournement était moins présent dans les conversations des gens à cause d'une accalmie dans la mise en œuvre du projet. D'autres, pour des raisons professionnelles, réussissent à maintenir une position neutre et empathique envers leurs compatriotes malgré la polarisation, comme l'explique ce riverain de la voie ferrée : « Moi je travaille avec les gens, je vais dans leur maison. Fait que, quand ils me parlent du train, je ne prends pas parti. Je fais juste être empathique. »

À l'échelle municipale, des clivages sont également présents entre différents conseils municipaux de la MRC du Granit, principalement entre les municipalités de Lac-Mégantic, de Frontenac et Nantes. Comme l'illustre ce riverain de la voie projetée, une institutionnalisation du conflit est en cours : « Les maires se battent corps et âme pour défendre leur point de vue là-dedans. » Quelques personnes ont précisé que des conflits existaient entre ces municipalités bien avant le projet de voie de contournement ferroviaire. Par exemple, l'échec des fusions municipales dans les années 2000 entre Lac-Mégantic, Frontenac et Nantes a été nommé à quelques reprises, comme le souligne ce répondant vivant près du tracé de la voie de contournement : « Cela a empiré après l'échec de la fusion [...] Mégantic a été très frustrée de ne pas réussir la fusion et c'est là que les gros problèmes ont commencé. » D'autres soulignent spécifiquement des conflits entre les deux quartiers fondateurs de Lac-Mégantic, Sainte-Agnès et Fatima, pour expliquer des tensions au sein même de la ville de Lac-Mégantic : « Mégantic, c'est des petits clans, ça a toujours été... Tu as le côté Salaberry versus la rue Laval. » Or, le projet de voie de contournement semble raviver ou entretenir ces tensions anciennes, comme le souligne ce répondant vivant près de la voie ferrée : « J'ai l'impression des fois qu'on mêle des affaires. Il y a comme un fond de guerre de gang et de vieilles histoires qui datent d'avant moi, de guerres de clochers qu'on appelait. »

Que ce soit à cause de la voie de contournement ou des fusions municipales antérieures, les conflits entre les municipalités semblent amplifier certaines divisions actuelles, en plus d'avoir des impacts sur le bon déroulement de la mise en œuvre du projet, et ultimement sur certains services offerts aux citoyens et citoyennes. Les mairesses et maires seraient devenus pour certaines personnes les personnifications des positions pour ou contre le projet, ce qui aurait conduit des citoyens et citoyennes à intimider et à menacer des personnes élues dans les médias locaux et sociaux. Des séances du conseil municipal de Lac-Mégantic ont également été le théâtre de vives tensions, ce qui a incité la Ville à adopter un règlement pour le maintien de l'ordre, du respect et de la civilité en décembre 2024 (Collard, 2024). Pour un petit nombre de personnes rencontrées, cette dynamique génère une perte de confiance envers les personnes élues, qui devraient représenter l'ensemble de leurs citoyens et citoyennes au lieu de prendre position pour un projet.

Le processus d'expropriation

La voie de contournement ferroviaire projetée demande une emprise de 138 hectares, ce qui amène 43 propriétaires terriennes et terriens à être visés par des démarches d'acquisition de terrains. De ce nombre, deux résidences principales seront démolies, alors que les autres propriétaires seront amputés de parcelles de terrain et, dans certains cas, de bâtiments secondaires. Au moment des entrevues, la majorité des personnes expropriées avaient conclu une entente avec l'expropriant (le ministère des Services publics et Approvisionnement Canada), alors qu'une dizaine de ménages contestaient le processus.

La qualité de l'accompagnement offert aux résidents et résidentes par les autorités et les expropriants a été discutée par un bon nombre de personnes concernées. Dans le cas spécifique des négociations de gré à gré, les changements de personnel dans les équipes de TC semblent avoir affecté la qualité de l'accompagnement reçu par certaines personnes expropriées. Comme l'explique ce riverain de la voie projetée, le roulement de personnel a généré des irritants au sein de la population visée et a contribué à un sentiment de perte de confiance envers le promoteur : « Au début on faisait affaire avec deux hommes, ensuite ça a été deux femmes. Ça c'est peut-être quelque chose qui a irrité les gens, l'équipe n'était pas soutenue. Nous aussi ça nous a mêlés. (...) Le changement d'équipe comme ça là, les gens ne se sentaient pas en confiance. Ils ne sentaient pas qu'il y avait de la compétence du côté de Transports Canada. » Dans une moindre mesure, des riveraines et riverains de la voie ferrée projetée ont également révélé avoir perdu confiance envers le promoteur à cause de travaux préparatoires réalisés maladroitement (destructions de chemins forestiers, destructions d'un puits, etc.) ou de propositions de mitigations jugées farfelues²⁰. Pour pallier cet enjeu, des dizaines de propriétaires terriennes et terriens ont pu s'appuyer sur un accompagnement juridique offert par l'Union des producteurs agricoles de l'Estrie et le Syndicat des Producteurs forestiers du Sud du Québec. Ces

²⁰ Deux exemples ont été rapportés fréquemment dans les médias locaux et par des participants et participantes aux entrevues. Le premier exemple serait une cabane à sucre qui perdrait son stationnement et qui devrait payer une navette pour transporter sa clientèle entre le nouveau stationnement et l'établissement. Le deuxième exemple serait un producteur qui devrait emprunter la route 161 avec son troupeau pour se rendre de son étable à son champ.

négociations groupées (au lieu de gré à gré) ont semblé particulièrement pertinentes pour mettre de l'avant des problèmes communs chez les productrices et producteurs agricoles et forestiers, tels que celui des ententes de franchissement dans les cas où les terres seront divisées par le tracé projeté. Au moment des entrevues, des négociations étaient toujours en cours, notamment pour certains cas qui comprendraient un pont.

Malgré ces difficultés rapportées dans les négociations de gré à gré, quelques propriétaires concernés ont partagé avoir vécu une expérience positive avec le promoteur et sont satisfaits des compensations reçues. De manière plus informelle, quelques citoyens et citoyennes ont également noté la présence d'organisatrices communautaires lors de certains événements publics, et qu'elles étaient disponibles en cas de besoin d'accompagnement en santé psychologique.

Le fait qu'une dizaine de propriétaires résistaient au processus d'éviction au moment des entrevues a permis de documenter des impacts sociaux et psychologiques spécifiques à ce phénomène. Au moment des entrevues, ces propriétaires contestaient le processus d'expropriation dans un contexte où les délais pour accepter l'éviction étaient très courts, alors que l'OTC n'avait pas encore rendu de décision sur le projet. Ces contestations ont notamment donné lieu à un mandat d'enquête et des audiences publiques en mai 2023, et le rapport qui en découle présente un portrait des préoccupations et des inquiétudes des contestataires au projet de voie de contournement (Belleville, 2023). Des participants et participantes aux audiences considèrent d'ailleurs que le rapport de M^e Belleville est globalement « excellent ». Ce dernier semble toutefois avoir eu peu de poids dans la prise de décision selon quelques personnes rencontrées, car la ministre responsable des Services publics et Approvisionnement Canada (Mme Jaczek) a décidé d'aller de l'avant avec le projet et les expropriations. Cette décision a généré un sentiment d'impuissance chez certaines personnes, ainsi qu'une perte de confiance envers les autorités responsables, comme l'explique ce riverain de la voie projetée, qui croit que les audiences n'ont servi à rien : « Et madame Jaczek, le résumé qu'elle a fait de ça [du rapport], c'est plein d'erreurs, plein de faussetés. Elle ne l'a pas lu, mais elle avait des ordres de dire, probablement, qu'il faut que ça se fasse. » Au sein des quelques propriétaires qui luttent actuellement pour préserver leur milieu de vie, des personnes ont décrit vivre des conflits au sein de leur famille ou avec des proches, et d'autres ont partagé vivre de la colère et de l'amertume.

Plus largement, la justification du projet qui occasionne les évictions est associée à des sentiments d'injustice, de perte de liberté et d'impuissance chez des personnes visées, mais également chez des citoyens et citoyennes de la région qui éprouvent de l'empathie pour leurs compatriotes « sacrifiés ». Comme l'explique cet acteur institutionnel, le déplacement de la voie ferrée est susceptible de générer un changement de mode de vie et des impacts économiques chez de futurs riverains et riveraines, notamment chez des productrices et producteurs agricoles

et forestiers²¹ : « Les gens se sentent sacrifiés. On sacrifie notre ferme, notre propriété, notre bien-être au profit de ceux qui voient passer le train depuis 100 ans et qui ont acquis ces terrains-là sachant que la voie ferrée était là. Eux vont profiter de la situation alors que nous, notre entreprise est détruite. » Des propriétaires terriennes et terriens ont également évoqué vivre ces sentiments à cause de l'absence de choix.

Des inquiétudes quant aux impacts économiques potentiels de la valeur des maisons et des terres sont également vécues, comme le souligne cet autre riverain de la voie projetée : « Avec la voie ferrée, ça ne sera pas pareil, ils vont me couper. (...) Ça nous enlève beaucoup de liberté ça sur notre terre. Elle ne vaudra plus rien notre terre. » Quelques personnes qui contestent le processus d'éviction ont également rapporté des impacts économiques, car elles seraient officiellement expropriées, mais elles n'auraient pas encore reçu de compensations financières en plus de continuer à payer la totalité de leurs taxes municipales.

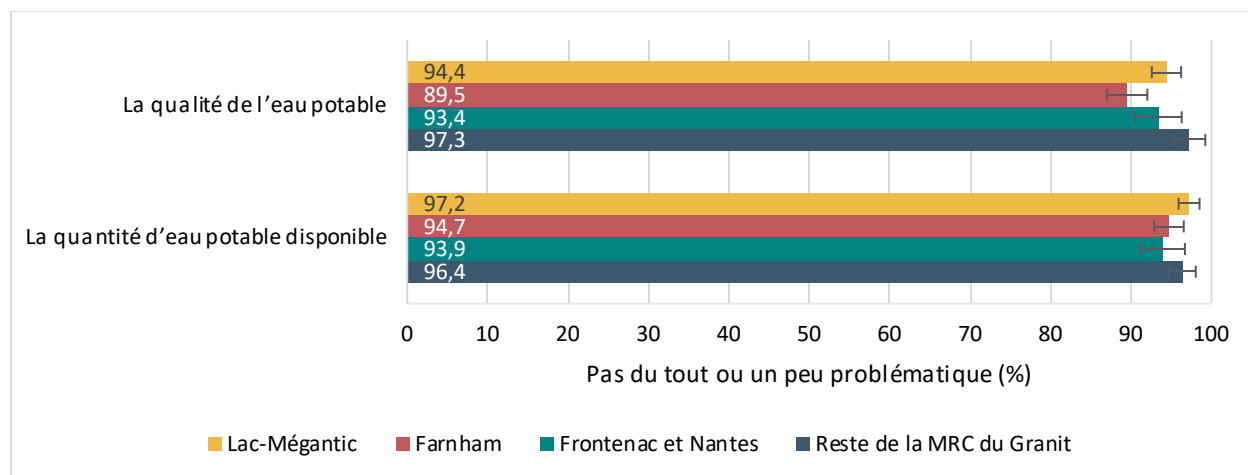
Finalement, de la fatigue et du stress ont également été rapportés par des participants et participantes aux entrevues, à cause des longues démarches administratives (pour ceux et celles qui contestent) et de l'incertitude de la situation.

La quantité et la qualité de l'eau potable

Selon les résultats de l'enquête populationnelle, les citoyens et citoyennes de la MRC du Granit, de Lac-Mégantic, de Frontenac et Nantes considèrent actuellement avoir une eau potable en qualité et en quantité suffisante. En effet, neuf personnes sur dix rapportent que la qualité et la quantité de l'eau potable sont peu ou pas du tout problématiques sur l'ensemble du territoire à l'étude (figure 28 p. 85). Pour la qualité de l'eau peu ou pas du tout problématique, cette proportion est significativement plus faible à Farnham (90 %) comparativement à Lac-Mégantic (94 %). Elle est de 93 % à Frontenac et Nantes et de 97 % dans le reste de la MRC du Granit. Il n'y a pas de différence significative dans la proportion de la population qui rapporte que la quantité de l'eau potable est peu ou pas du tout problématique, soit 97 % à Lac-Mégantic, 95 % à Farnham, 94 % à Frontenac et Nantes et 96 % dans le reste de la MRC du Granit.

²¹ Selon la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), les terres impactées par le projet de voie de contournement sont de faible densité et jugées peu productives. Il n'en demeure pas moins que ces quelques producteurs et productrices subiront une diminution du potentiel d'exploitation de leur terre (IREC, 2024).

Figure 28 Proportion de la population qui rapporte que la qualité et la quantité d'eau potable ne sont pas du tout problématiques ou un peu problématiques dans son quartier, selon le lieu de résidence

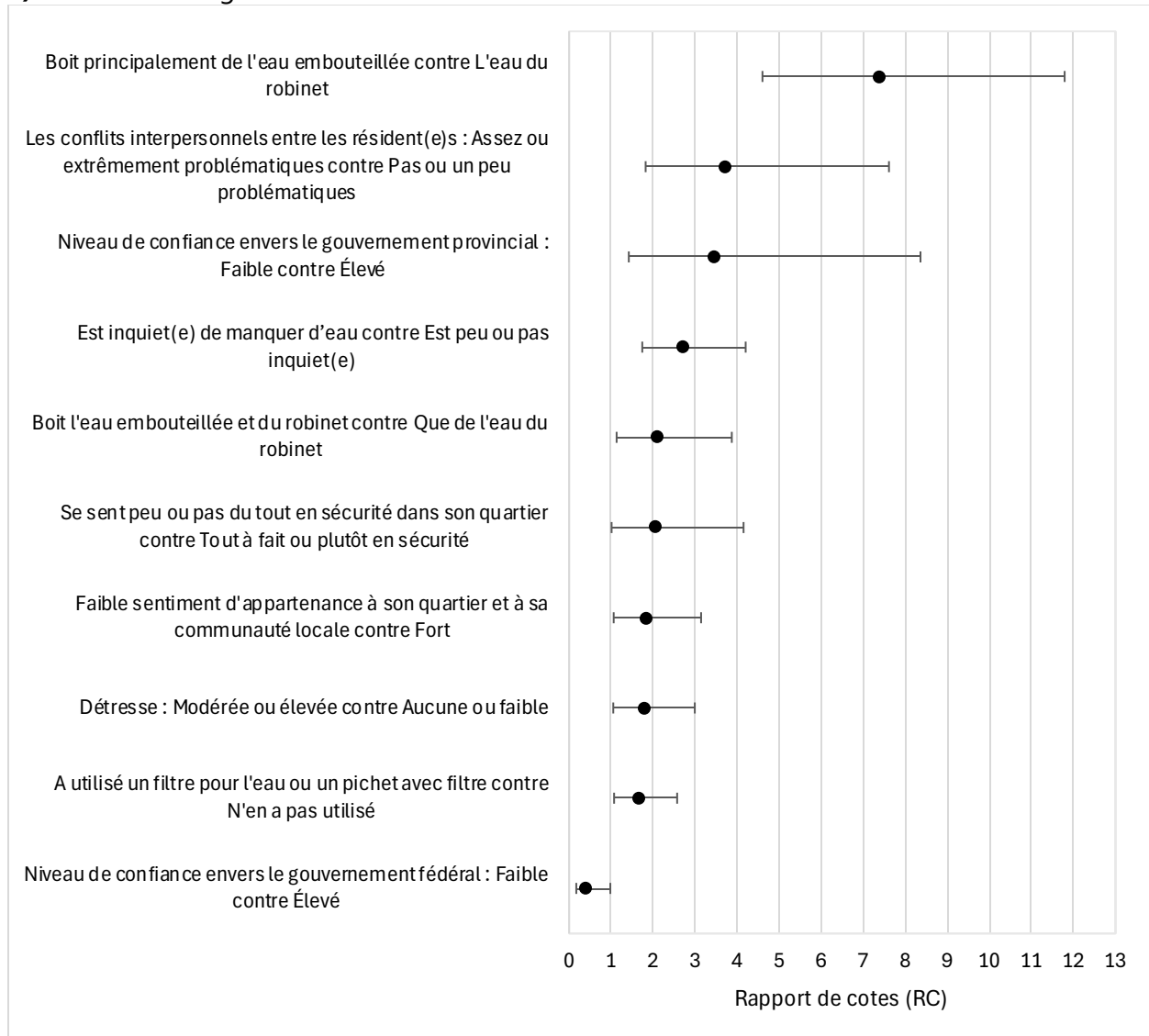


Ainsi, peu de personnes répondantes ont rapporté trouver l'eau potable comme étant problématique (7 %). Un modèle de régression a été réalisé pour mesurer l'association entre la perception que la qualité de l'eau potable est assez ou extrêmement problématique et 38 facteurs (voir Encadré 3 pour un guide sur l'interprétation). Même si les intervalles de confiance sont grands pour une majorité des facteurs, dix facteurs sont significativement associés à une qualité de l'eau potable perçue comme étant problématique, ce qui dégage certains facteurs susceptibles de moduler cette perception (figure 29 p. 86). Trois facteurs sont des comportements en lien avec l'eau du robinet, soit boire principalement de l'eau embouteillée (RC 7,37) ou boire les deux types d'eau (embouteillée et robinet) (RC 2,09) et avoir utilisé un filtre ou un purificateur pour l'eau ou un pichet avec filtre (RC 1,66). Un autre facteur est davantage lié à la quantité d'eau, soit être inquiet de manquer d'eau (RC 2,7). Trois facteurs sont en lien avec le quartier et la cohésion sociale, soit rapporter que les conflits interpersonnels entre les résidents et résidentes sont problématiques (RC 3,73), se sentir peu ou pas du tout en sécurité dans le quartier (RC 2,05) et avoir un faible sentiment d'appartenance à son quartier et à sa communauté locale (RC 1,82). Un autre facteur est en lien avec l'état de santé, soit avoir des symptômes de détresse modérée ou élevée (RC 1,78). Finalement, le niveau de confiance envers certaines institutions est aussi associé à cette perception. Avoir aucune, un peu ou modérément confiance au gouvernement **provincial** (3,45; 1,42-8,36) est associé à la perception que la qualité de l'eau potable est problématique alors qu'avoir un faible niveau de confiance envers le gouvernement **fédéral** est associé à un effet inverse (ou protecteur) (RC 0,4) sur cette perception.

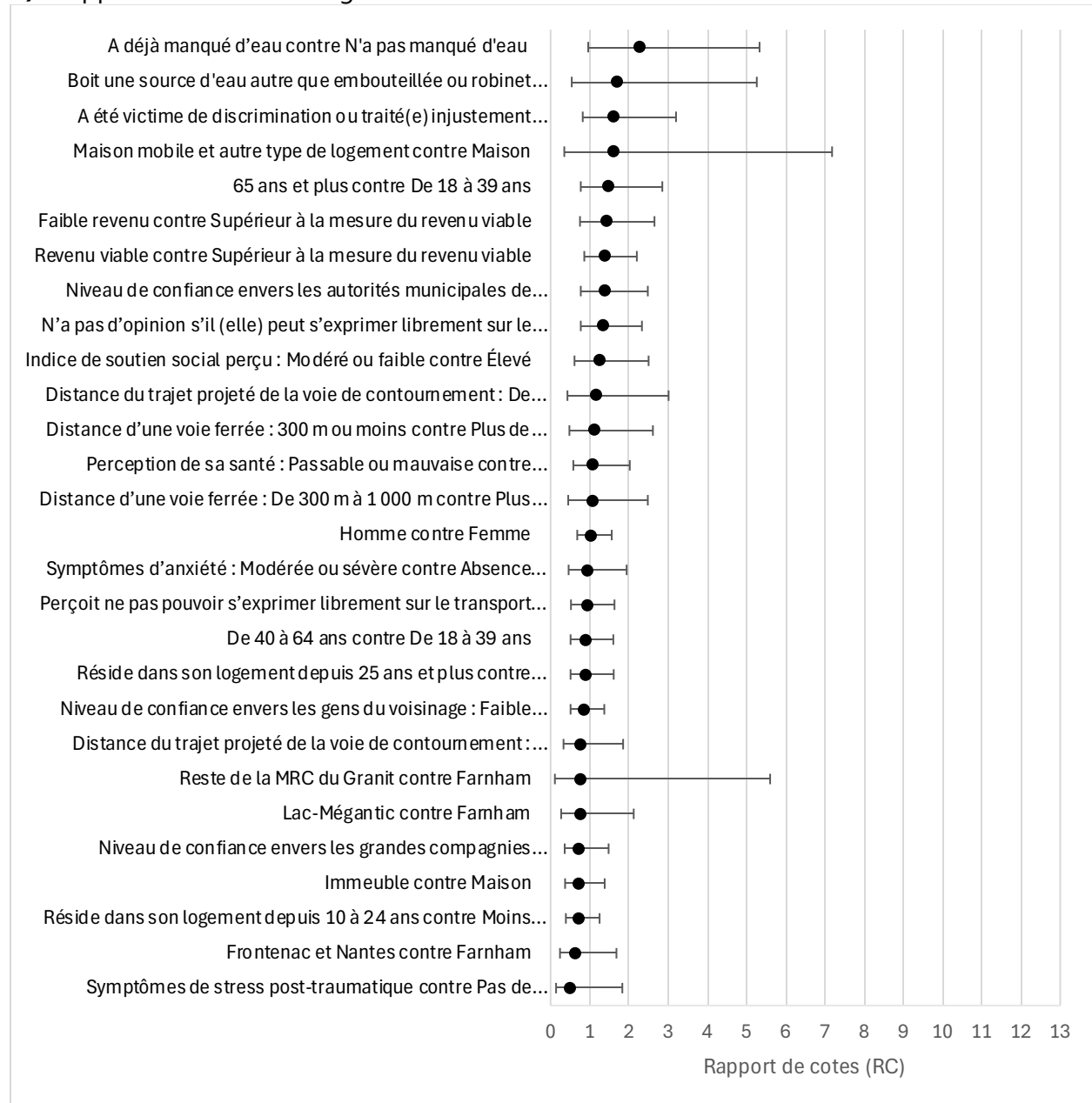
Plusieurs variables ne sont pas significativement associées à la perception d'avoir une qualité de l'eau potable problématique et elles sont présentées à la figure 29 (p. 86). Néanmoins, il faut interpréter ces résultats avec prudence, puisque les intervalles de confiance sont grands.

Figure 29 Facteurs associés à une qualité de l’eau potable qui est perçue comme étant assez ou extrêmement problématique

a) Association significative



b) Rapports de cotes non significatifs



Note : Voir l'Encadré 3 pour des explications sur l'interprétation des graphiques en forêt et des rapports de cotes.

Un regard vers l'avenir change toutefois ce portrait, car le projet de voie de contournement ferroviaire génère des inquiétudes chez certaines personnes rencontrées quant à l'approvisionnement en eau potable souterraine. Cette inquiétude semble particulièrement affecter les populations de Frontenac et Nantes, où une personne sur deux (53 %) rapporte être inquiète de manquer d'eau d'ici les cinq prochaines années, alors que ces proportions sont significativement plus faibles à Lac-Mégantic (24 %), à Farnham (20 %) et dans le reste de la MRC du Granit (19 %) (tableau 3 p. 88).

Tableau 3 Proportion de la population selon le niveau d'inquiétude de manquer d'eau au cours des cinq prochaines années, selon le lieu de résidence

	Très ou assez inquiet(e)		Peu ou pas du tout inquiet(e)	
	%	IC	%	IC
Lac-Mégantic	24,1	20,6-27,5	76,0	72,5-79,4
Farnham	19,9	16,6-23,2	80,1	76,8-83,4
Frontenac et Nantes	53,0	47,1-58,9	47,0	41,1-52,9
Reste de la MRC du Granit	18,8	15,3-22,3	81,2	77,7-84,7

La crainte de manque d'eau est spécifiquement liée à la phase de la construction de la voie de contournement. Des travaux d'excavation feraient baisser le niveau de la nappe phréatique, ce qui risquerait d'affecter le niveau des puits environnants. Puisque la nappe phréatique concernée serait également la principale source d'eau potable de la ville de Lac-Mégantic, quelques résidents et résidentes de cette municipalité ont également des inquiétudes, comme l'explique ce citoyen : « C'est sûr que ça m'interpelle, même si on n'est pas touché directement au niveau du secteur qu'ils vont creuser, c'est toute la nappe phréatique, c'est sûr que mon puits va être impacté. » Outre le bouleversement de la vie quotidienne, l'inquiétude de perdre l'accès à l'eau potable est associée à des craintes à propos de la valeur des résidences et de la dévitalisation de la région, comme l'explique ce citoyen de la voie projetée qui ressent du stress à cause des risques anticipés : « Si on n'a plus d'eau potable, notre maison ne vaut plus grand-chose [...] Je dirais sur la valeur de notre propriété, c'est vraiment ce qui me stress le plus. » D'autres anticipent des impacts économiques importants pour les agricultrices et agriculteurs ainsi que les éleveurs et éleveuses, comme l'illustre cet acteur institutionnel : « Les propriétaires qui ont 50-60-75 vaches, tu ne peux pas leur fournir de l'eau en bouteille là! (...) Il faut comprendre que quand tu prends un verre de lait, c'est 90 % d'eau. Ça veut dire que si la vache elle ne boit pas, elle ne donne pas de lait. »

Des inquiétudes quant à une contamination de l'eau potable ont également été rapportées par des participants et participantes de toutes les catégories, sauf ceux et celles vivant dans les municipalités avoisinantes. Ces inquiétudes sont principalement liées à la phase de la construction de la voie de contournement (activités de dynamitage prévues au niveau de la nappe phréatique et aux opérations de dénoyage), mais également à la phase de l'exploitation (rejets d'huiles lors du transport ferroviaire et risque d'un autre déraillement de train). Selon certaines personnes, la contamination de l'eau pourrait entraîner des conséquences jusque dans la rivière Chaudière, et potentiellement affecter d'autres municipalités en aval. Outre les impacts socioéconomiques potentiels évoqués plus tôt pour les propriétaires et les productrices et producteurs agricoles, le risque de la contamination de l'eau potable est également associé à des craintes pour la santé physique, comme l'explique ce riverain de la voie projetée : « Le fait que ça change [la qualité de l'eau] sans qu'on s'en rende compte puis que ça ait un effet sur notre santé. C'est plus ça qui me fait peur. »

Dans une moindre mesure, un petit nombre de personnes ont partagé craindre un effondrement ou des mouvements de sols à la suite de l'affaissement de la nappe phréatique, notamment dans le secteur de l'usine de Tafisa Canada, ce qui pourrait représenter un risque technologique.

Les principales causes de ces inquiétudes semblent être les connaissances locales quant à l'ampleur du « lac souterrain » qui les approvisionne et le fait qu'un arrêt ministériel du gouvernement provincial datant de 2006 le protège, les expériences passées de certaines personnes d'avoir manqué d'eau lors de travaux de construction, l'étude hydrogéologique publiée en 2022 et les incertitudes scientifiques quant aux impacts réels du projet sur l'eau souterraine.

Au début de l'année 2024, la confiance envers les promoteurs du projet a également été fragilisée. Des tests d'eau potable ont été réalisés chez des citoyens et citoyennes par une firme mandatée par TC, afin de caractériser la qualité de l'eau en amont du projet. Or, les règles de l'art de l'échantillonnage n'auraient pas été respectées chez certains ménages (eau échantillonnée au bout d'un tuyau d'arrosage et long délai entre l'échantillonnage et les analyses en laboratoire), ce qui aurait conduit à plusieurs résultats de non-potabilité pour des raisons bactériologiques. Une contre-expertise réalisée par certains ménages aurait d'ailleurs permis de renverser ces résultats. Cet épisode a fait dire à quelques personnes affectées et actrices et acteurs institutionnels que TC s'organisait pour démontrer que l'eau est déjà de mauvaise qualité et ainsi se déresponsabiliser en cas de contamination dans le cadre du projet de voie de contournement. En plus de la perte de confiance, un petit nombre de personnes ont ajouté avoir ressenti de la peur lorsqu'ils ont reçu la lettre de la firme qui leur disait de ne plus boire leur eau, car il manquait des explications sur les sources de contamination et les risques. A posteriori, la Direction de santé publique de l'Estrie a réagi en transmettant une lettre à la population concernée afin d'informer plus adéquatement la population.

Finalement, les mesures de suivi des puits d'eau potable et de mitigation en cas de problèmes de débit d'eau ou de contamination de l'eau (creuser un nouveau puits ou raccorder au réseau d'aqueduc) proposées par TC ont été grandement discutées par différents participants et participantes aux entrevues, et génèrent également des préoccupations. Le fait même que des mesures de mitigation soient envisagées au lieu de prévenir les impacts potentiels semblent générer le plus d'inquiétude, comme l'explique ce résident de la voie projetée : « Leurs garanties, ce sont des mesures d'atténuation. » Or, comme l'explique cet acteur institutionnel travaillant en environnement, les expertes et experts en hydrogéologie ne semblent pas avoir le choix de demeurer prudents dans leurs conclusions et d'anticiper différents scénarios, car les dynamiques de l'eau souterraine demeurent parfois inconnues et souvent complexes : « Ils ne peuvent pas offrir autre chose que ça là. Honnêtement. [...] Cette incertitude-là, elle va être la même partout [même si on change le tracé]. » Ces incertitudes quant aux impacts potentiels sur l'approvisionnement en eau potable sont perçues comme étant inacceptables pour certaines personnes rencontrées, dont la municipalité de Frontenac (figure 30 p. 90).

Figure 30 Affiche contre le projet de voie de contournement qui mobilise l'argument de la protection de l'eau potable



Source : Emmanuelle Bouchard-Bastien, février 2024, Frontenac.

La perte de confiance envers TC, et à plus long terme envers l'entreprise ferroviaire lorsque la voie de contournement sera en service, amènent des citoyens et citoyennes ainsi que des actrices et acteurs institutionnels à ne pas croire à la mise en œuvre ou à l'efficacité des mesures de mitigation en cas de problème. Par ailleurs, d'autres demeurent confiants malgré tout et considèrent que la surveillance des puits et les mesures de mitigation (creuser un nouveau puits ou raccorder au réseau d'aqueduc) si un puits devient à sec seront efficaces.

Les milieux humides et la nature

Au-delà de l'eau potable, des participants et participantes appartenant à toutes les catégories ont des préoccupations en lien avec la destruction des milieux humides, de la nature (forêts, cours d'eau, etc.) et des paysages dans le cadre du projet de voie de contournement ferroviaire. Ces inquiétudes sont associées à la largeur de l'emprise de la future voie ferrée et à la création d'une tranchée. Déjà éprouvées par la destruction du centre-ville, certaines personnes souhaiteraient ne plus devoir composer avec d'autres destructions, comme l'explique ce riverain de la voie projetée : « On est tanné de se faire détruire [...]. Ils ont fini de détruire la ville de Mégantic, et là ils vont venir finir de nous détruire ici. Ça, on ne l'accepte pas. » D'autres, notamment les plus jeunes, perçoivent ces impacts environnementaux comme un manque de respect envers la protection de l'environnement.

Le projet prévoit la destruction permanente de 66 hectares de milieux humides (IREC, 2024). Certaines personnes rencontrées craignent que la destruction de milieux humides génère un assèchement des milieux hydriques ainsi que des conséquences sur les ressources fauniques et floristiques environnantes, comme l'anticipe ce riverain de la voie projetée : « Que va-t-il arriver du reste de notre terre? Parce qu'on assèche le milieu humide ici. La végétation, la forêt qu'il y a dans ce secteur-là pousse en conséquence de ce qu'elle a comme eau, comme ressource. Si on vient assécher ce milieu humide, ça va détériorer le reste de la terre. » Des craintes quant à la récurrence des inondations ont également été nommées par quelques participants et participantes, notamment dans un contexte de changements climatiques où les pluies torrentielles sont plus fréquentes et que les milieux humides peuvent contribuer à absorber et réguler les surplus d'eau. Ces craintes visent autant le territoire à l'étude que les municipalités riveraines de la rivière Chaudière en aval, qui cohabitent déjà avec des inondations récurrentes. Des actrices et acteurs institutionnels ont également des inquiétudes quant au fardeau fiscal que pourrait représenter l'augmentation des dommages causés par les inondations pour les municipalités.

L'éventuelle compensation financière des milieux humides détruits semble également générer de la grogne ou du découragement chez certaines personnes, car l'argent ne permettra pas de recréer ce qui sera perdu, comme l'explique cet acteur institutionnel : « Les milieux humides, lorsqu'ils sont détruits, normalement il faut compenser. Mais, il faut trouver des gens qui vont accepter d'accueillir ces milieux et écologiquement, un jeune milieu humide et un milieu humide de 8 000 ans n'ont pas la même valeur. » En ce sens, un petit nombre de participants et participantes se demandent pourquoi le gouvernement provincial n'empêche pas cette destruction, alors que la protection des milieux humides est bien encadrée dans la loi provinciale.

5.5 Souhaits et visions d'avenir

Les 68 participants et participantes aux entrevues semi-dirigées ont eu l'opportunité de formuler leur souhait le plus cher et de s'exprimer à propos de leurs visions d'avenir.

Indépendamment du projet de voie de contournement ferroviaire, les souhaits les plus chers s'articulent principalement autour de la sécurité du transport ferroviaire et de la paix sociale. Des souhaits quant au processus d'autorisation et de mise en œuvre du projet de voie de contournement ont également été formulés.

5.5.1 Un transport ferroviaire plus sécuritaire

La grande majorité des citoyennes et citoyens rencontrés souhaitent une amélioration de la sécurité ferroviaire et un meilleur encadrement du transport ferroviaire afin de pouvoir mieux cohabiter avec cette industrie. Les moyens pour y arriver sont toutefois partagés. Pour certains et certaines, ce souhait passe par l'amélioration de la voie ferrée actuelle et la mise en place de mesures de mitigation. Pour d'autres, ce souhait peut s'articuler grâce à un encadrement plus serré des compagnies ferroviaires et de leurs activités par le gouvernement fédéral. Finalement,

pour quelques personnes de divers groupes, ce souhait peut se concrétiser grâce à une voie de contournement ferroviaire.

Les principales améliorations souhaitées pour la voie ferrée actuelle sont la réparation et l'entretien des rails, ainsi que l'arrêt des sifflements grâce à l'installation de barrières aux passages à niveau. Pour certains résidents et résidentes, ces améliorations permettraient d'accroître la sécurité tout en étant moins dispendieuses que le projet de voie de contournement, comme le suggère ce riverain de la voie projetée : « Qu'ils entretiennent les voies ferrées comme il faut. S'ils ont des bouts à démolir et à reconstruire en neuf, qu'ils fassent ces bouts-là et non de tout changer. Ça va coûter beaucoup moins cher et ça va régler le problème de la même façon que de construire une nouvelle voie. » En ce qui a trait aux mesures de mitigation, la réduction de la vitesse et de la longueur des convois a également été nommée comme étant le souhait le plus cher permettant d'améliorer la sécurité ferroviaire. Pour certains et certaines, ces changements pourraient contribuer à retrouver la confiance envers les compagnies ferroviaires et à favoriser à long terme la cohabitation avec le transport ferroviaire, comme l'explique ce citoyen d'une municipalité avoisinante :

« C'est sûr que je voudrais que ce soit CP ou le CN qui donne un exemple de bien entretenir les infrastructures, puis qu'ils respectent les gens et qu'ils ralentissent quand ils passent près de la ville. Tout faire pour que ce soit sécuritaire et avec le temps, je pense qu'avec le temps, même dans les régions où le train va passer, je pense que la confiance va revenir si on voit que c'est fait selon les règles de l'art. »

Pour un bon nombre de citoyens et citoyennes, l'amélioration de la sécurité ferroviaire passerait plutôt par un encadrement réglementaire plus serré des activités de transport, telles que le contrôle de la marchandise en circulation et l'augmentation des inspections. Certains participants et participantes croient que les règlements existants ne sont pas respectés par manque d'inspecteurs et inspectrices. D'autres croient qu'ils ne sont pas assez sévères, et pensent que le transport de matières dangereuses ne devrait pas être permis pour des raisons de sécurité, comme le souhaite ce citoyen d'une municipalité avoisinante : « (...), mais les trains qui transportent des panneaux d'aggloméré ça ne me dérange pas. Les trains qui transportent du chlore et des produits pétroliers hautement explosifs, ça je n'en veux pas. » Dans la plupart de ces témoignages, l'impression que la sécurité des personnes est moins importante que la recherche de profits sous-tend le souhait de mieux encadrer les activités, comme l'explique ce citoyen d'une municipalité avoisinante, qui rappelle que l'accident de 2013 est advenu dans ce contexte : « J'aimerais qu'il y ait des règlements qui tiennent compte un peu plus de la prudence. C'est ça qui est à la base de tout. Ceux qui étaient propriétaires [de la voie ferrée] voulaient maximiser le rendement, ça a eu des conséquences et puis 47 personnes ont payé le prix. »

Finalement, un petit nombre de personnes de tous les groupes souhaitent que le projet de voie de contournement ferroviaire se concrétise dans l'espoir de diminuer le nombre de personnes exposées au transport ferroviaire et de contribuer au rétablissement de la collectivité, comme le souligne ce riverain de la voie ferrée actuelle, qui demeure par ailleurs ouvert à d'autres options : « Moi je souhaite qu'on mérite d'être en sécurité, que ce soit par une voie de

contournement ou d'autres moyens que je ne connais pas. Comme communauté ce qu'on a traversé, de [pouvoir] se relever de ça. »

5.5.2 Retrouver une paix sociale

Au moment des entrevues, un autre grand souhait partagé par un bon nombre de participants et participantes de tous les groupes était de retrouver un climat de paix et de solidarité, comme l'explique ce riverain de la voie projetée : « Moi j'aimerais ça retrouver la paix quelque part. Tu sais, parce qu'on se déchire. » Le projet de voie de contournement ferroviaire et les conflits (entre certaines personnes et entre les municipalités) qui en découlent sont les principales causes de ces déchirements, comme l'explique ce résident d'une municipalité avoisinante :

« C'est plate, parce que la voie de contournement, on dirait que ça l'a divisé beaucoup la population. Parce que tu as les gens qui sont opposés parce que ça va les affecter, tu as les gens qui sont pour parce qu'y ont été victimes de l'accident dans le passé. J'ai l'impression que ça a faite des grosses divisions. Tu sais, est-ce que quand la voie de contournement va être effectivement faite, on va pouvoir tourner la page là-dessus? Peut-être. Peut-être que non. C'est dur à dire. Mais [mon souhait] ça serait de retrouver la paix un peu à travers tout ça. »

Ainsi, pour quelques personnes rencontrées, la paix et la solidarité seront de retour lorsque l'incertitude par rapport au projet sera terminée et qu'un projet concret (peu importe lequel) sera en branle. C'est dans cette optique que quelques personnes souhaitent que le projet de voie de contournement ferroviaire se réalise, comme l'explique ce résident de Lac-Mégantic riverain de la voie ferrée actuelle : « C'est une cause de discorde et ça, dans ma vision, j'espère que ça va se calmer quand la voie ferrée aura été faite. » D'autres souhaitent que la collectivité puisse enfin « passer à autre chose », peu importe le projet, car la situation actuelle est difficile à vivre, comme l'expérimente ce riverain de la voie ferrée actuelle : « Moi je veux que cette histoire de voie de contournement s'arrête. Qu'ils la fassent ou qu'ils l'arrêtent, mais que ça s'arrête. Ça là, c'est un dossier épineux, c'est toxique pour la communauté. C'est rendu toxique. Ça a tellement été mal géré, c'est rendu toxique. »

Dans une moindre mesure, quelques participants et participantes de toutes les catégories ont explicitement souhaité plus de dialogue et de respect entre les différentes parties prenantes, afin de retrouver une paix sociale durable. Ces aspirations sont principalement liées au fait que la polarisation actuelle semble impacter certaines personnes plus que d'autres, et il serait regrettable que ces sentiments d'injustice ou d'iniquité se transposent vers les générations futures, comme l'explique ce citoyen d'une municipalité avoisinante :

« Qu'ils finissent par trouver un terrain d'entente qui va faire qu'on ne transportera pas des chicanes de génération en génération. Que les enfants ou les petits enfants disent : "Ah! Je sais bien, vous autres, vos grands-parents ils se sont organisés pour que le train passe chez nous, on a perdu nos terres". S'ils pouvaient trouver un moyen d'entente et que les gens soient relativement satisfaits (...). »

Comme l'évoque ce participant, il serait souhaitable de poursuivre le dialogue et de trouver des terrains d'entente entre les parties prenantes, ce qui est également souhaité pour le milieu municipal par ce riverain de la voie ferrée actuelle : « Ça prendrait des médiateurs scientifiques (...) À partir du moment que Mégantic et les deux municipalités de chaque côté, s'ils sont capables de s'entendre que ça, ça va être le plus raisonnable, qui peut faire notre affaire, parce que ça en prend un, un trajet. Faut que le monde arrête de s'obstiner. »

5.5.3 Améliorer la participation citoyenne

L'incertitude associée au projet de voie de contournement, la perte de confiance envers les autorités (municipales, provinciales et fédérales) et l'industrie ferroviaire ainsi que les conflits vécus par des participants et participantes appartenant à tous les groupes peuvent émaner dans certains cas de lacunes dans la diffusion de l'information. Ainsi, pour ces quelques individus, le souhait le plus cher serait que le processus d'autorisation et de mise en œuvre du projet de voie de contournement soit plus transparent, et que les personnes concernées puissent davantage participer, comme l'explique ce citoyen riverain de la voie ferrée actuelle : « Il faudrait plus de transparence au niveau du projet de voie de contournement de la part de toutes les autorités et qu'il y ait une meilleure participation. » Les différentes initiatives d'information et de consultation déployées dans les dernières années ont été nommées, telles que les deux enquêtes du BAPE et autres séances d'information organisées par les municipalités ou TC, mais ces mécanismes apparaissent insuffisants pour permettre d'influencer les projets, comme le souligne cet autre citoyen riverain de la voie ferrée : Qu'on aille la possibilité de s'exprimer puis qu'on soit entendu. C'est plus ça. Si on nous demande de dire nos inquiétudes, de dire nos affaires, mais que c'est toujours mis dans des boîtes de carton sur les tablettes, ça ne changera pas grand-chose. » Pour ces personnes, retrouver le sentiment d'être entendu serait associé à divers sentiments positifs, dont un regain de confiance et de contrôle envers leur avenir.

5.5.4 Visions d'avenir : un centre-ville prospère et ferroviaire

Certains participantes et participants se sont exprimés à propos de leurs visions de l'avenir du centre-ville de Lac-Mégantic et du transport ferroviaire. Quelques-uns ont également témoigné de leur avenir personnel dans la région.

L'appréciation du nouveau centre-ville de Lac-Mégantic ne fait pas l'unanimité, mais un bon nombre de participantes et participants demeurent attachés à leur milieu de vie et souhaitent sa prospérité. Pour certains et certaines, cette prospérité sera possible quand la communauté ne sera plus associée qu'à la tragédie ferroviaire, comme le souhaite ce citoyen résidant dans une municipalité avoisinante : « Qu'est-ce que je leur souhaiterais dans le fond c'est qu'il puisse y avoir une certaine revitalisation pour amener du monde, aller voir Mégantic et que ça ne soit pas du voyeurisme. Pas oublier, mais que ça soit revitalisé de façon dynamique comme ça pouvait l'être avant parce que là je ne trouve pas que ça l'est. » Pour d'autres, cette prospérité doit impérativement passer par le rajeunissement de la population, comme l'observe déjà avec espoir ce riverain de la voie ferrée actuelle : « Puis rajeunir aussi la population. Je sais qu'il y en a [des jeunes] qui travaillent fort, qui ont de beaux projets. »

Une solution concrète nommée par un petit nombre de personnes participantes de toutes les catégories, sauf des riverains et riveraines de la voie ferrée projetée, serait de changer la vocation du train pour que ce dernier puisse assurer à nouveau le transport de passagers et passagères. Dans cette vision d'avenir, ce changement de vocation permettrait d'attirer les jeunes qui ne souhaitent pas avoir de voiture, permettrait à des personnes âgées non véhiculées de rester plus longtemps dans la région, et serait également un attrait touristique. Comme l'explique ce riverain de la voie ferrée actuelle, ce changement de vocation permettrait plusieurs retombées économiques et sociales dans la région de Lac-Mégantic :

« C'est simplement que le passage d'un train de fret, à vocation commerciale, qui passe dans des centres-villes de communautés, ne fait aucun sens pour moi. Il n'y a aucune retombée. Si par contre cette même voie ferrée qui existe, qui est là, si elle offrait des services de transport humain pour pouvoir amener des touristes ou voyager de Lac-Mégantic à d'autres régions. S'il y avait un transport citoyen, je serais vraiment en faveur. Il pourrait y avoir une gare, ça mènerait un développement écotouristique. »

Pour un petit nombre d'individus adeptes de cette vision, le changement de vocation du train pourrait contribuer à réhabiliter le train au sein de la collectivité afin que celui-ci ne soit plus considéré comme une menace, comme l'imagine cet acteur institutionnel :

« Je trouverais ça essentiel, pour qu'on fasse la paix avec le train, qu'il serve à autre chose que transporter des matières dangereuses. Moi je rêve qu'on remette des passagers sur les rails puis qu'on s'en serve comme vraiment une véritable solution de transport collectif. Me semble que ça serait une façon de faire, de le réhabiliter dans l'inconscient des gens, de faire quelque chose de positif avec ça. »

Par ailleurs, quelques personnes de ce groupe doutent que cette vision se concrétise de leur vivant, soit par manque de volonté politique, soit parce que le coût de conversion des rails serait trop élevé. Selon les résultats d'une étude de faisabilité réalisée par l'Alliance du corridor ferroviaire Estrie-Montérégie (ACFEM) et portant notamment sur une offre de service de transport de passagers et passagères, les coûts du projet correspondraient à près de 1,5 milliard de dollars sur 25 ans (Duchaine, 2024). Une étude de capacité serait en cours.

Finalement, un petit nombre de riverains et riveraines de la voie ferrée projetée et de citoyens et citoyennes vivant dans les municipalités avoisinantes pensent quitter la région si le projet de voie de contournement se concrétise, comme l'exprime ce riverain de la voie projetée qui peine à se projeter dans un avenir positif : « Moi je trouve que mon futur ici, il est assez fade. » Cette vision serait associée spécifiquement à l'anticipation des impacts environnementaux du projet, au sentiment d'impuissance envers l'avenir et à l'effritement du climat social.

6 CONCLUSION

Le projet de voie de contournement ferroviaire dans la région de Lac-Mégantic a été autorisé en 2019 par le gouvernement du Québec, et son évaluation environnementale au niveau du gouvernement fédéral est toujours en cours. Ce projet de développement se distingue par sa justification, car il a été souhaité et conçu en réponse à la tragédie ferroviaire du 6 juillet 2013, qui a enlevé la vie à 47 personnes et causé la destruction ainsi que la contamination aux hydrocarbures du cœur de la ville de Lac-Mégantic. Dix ans plus tard, cette étude permet de documenter les impacts psychologiques et sociaux en lien avec le transport ferroviaire de la population affectée après la tragédie de Lac-Mégantic et avant la mise en service de la voie de contournement.

Parmi les limites de l'étude, il est possible que certains volontaires aient choisi de participer à l'étude en raison de caractéristiques psychologiques particulières (besoin de régler des problèmes, désir de connaître, volonté de plaire, etc.). Par ailleurs, le faible taux de personnes participantes âgées de 39 ans et moins n'a pas permis de dresser un portrait significatif de ce groupe d'âge, qui expérimenterait des enjeux particuliers selon certaines personnes rencontrées, notamment concernant le traumatisme de l'accident ferroviaire vécu durant l'enfance ou l'adolescence. De plus, des changements ont eu lieu depuis la réalisation des collectes de données, notamment au sein du gouvernement fédéral (élections) et de la progression de la reconstruction du centre-ville. Le fait que la décision finale du projet de voie de contournement ne soit pas encore rendue est également un élément contextuel important à considérer dans l'appréciation des résultats, car certains effets négatifs associés à l'incertitude de la situation pourraient s'estomper une fois que la décision finale sera rendue. Ainsi, les résultats de cette étude portent sur la période entre décembre 2023 et mai 2024 seulement.

Synthèse des résultats

Les principaux déterminants de la santé identifiés dans l'exercice de cadrage réalisé par la Direction de santé publique de l'Estrie (Samson, 2015) ont été analysés, tels que la sécurité et le sentiment de sécurité, l'accès aux services et au logement, les nuisances associées au bruit et aux vibrations et la cohésion sociale. Les quatre conditions de sécurité, qui puisent dans les concepts de cohésion sociale, de paix sociale, de respect entre les individus et de contrôle sur les dangers et sur les moyens de prise en charge et de réhabilitation (Poitras *et al.*, 2019), ont été particulièrement mobilisées pour analyser les différentes facettes de la cohabitation avec le transport ferroviaire. À cela s'est ajoutée l'identification des principales préoccupations et opinions (positives et négatives) sur la gestion du projet de voie de contournement ferroviaire, en prenant soin de mettre au jour les dynamiques sociopolitiques qui caractérisent les différentes étapes du processus d'autorisation du projet et les actrices et acteurs qui y sont associés (Swyngedouw, 2015).

En adéquation avec d'autres écrits scientifiques sur le sujet (Raker *et al.*, 2019), la population de Lac-Mégantic semble présenter en plus grande proportion des symptômes de stress post-traumatique que le reste de la population du Québec. Un des facteurs associés aux symptômes est de croire qu'il est probable qu'un accident ferroviaire survienne de nouveau, et cette perception est toujours d'actualité chez environ la moitié des Méganticois et Méganticoises. Ce sentiment d'insécurité apparaît multifactoriel et selon les entrevues, peut être lié à des caractéristiques du transport ferroviaire (vitesse, longueur et hauteur des convois; entretien et inspection des rails; présence de matières dangereuses dans les convois), à l'expérience de l'accident de 2013 et à la confiance (ou non) envers les autorités responsables du transport ferroviaire.

Concernant la destruction et la reconstruction du centre-ville, les entrevues montrent plus particulièrement que l'accident ferroviaire a entraîné une perte de repères et de lieux significatifs et la population demeure marquée par les changements du centre-ville. La majorité des personnes rencontrées continue de vivre un sentiment de perte face à l'ancien centre-ville et n'est pas positive face à la reconstruction du nouveau centre-ville et du temps qui a été nécessaire pour y parvenir partiellement. Ces perceptions perdurent, car elles étaient déjà bien présentes à la suite de l'accident ferroviaire (Brisson et Bouchard-Bastien, 2016; Bouchard-Bastien et Brisson, 2016). Par ailleurs, à l'instar d'autres collectivités ayant été détruites dans des contextes de catastrophe ou de guerre, il est commun que le processus de reconstruction soit long et qu'il génère plus d'insatisfaction que de satisfaction auprès de la population affectée (Arefian *et al.*, 2023; Trivedi, 2021; Vale et Campanella, 2005). Les préoccupations et les attitudes négatives documentées en lien avec les nouvelles configurations, l'ambiance et la lenteur de la reconstruction du centre-ville semblent donc faire écho à d'autres cas similaires.

Malgré les deuils que doivent encore surmonter certaines personnes rencontrées, selon l'enquête populationnelle, l'indicateur de santé de la détresse psychologique semble démontrer un rétablissement de cette population, car les proportions sont similaires entre les territoires à l'étude. De plus, le lien qu'entretiennent les habitants et habitantes avec leur milieu de vie, leur sentiment d'appartenance et la cohésion sociale sont forts, ce qui a été observé autant dans l'enquête populationnelle que pendant les entretiens. Par ailleurs, lorsqu'un faible soutien social est mesuré, il y a une association significative avec la présence de symptômes, que ce soit pour le stress post-traumatique ou pour la détresse.

Actuellement, le bruit du train (passage et sifflement) et la congestion routière aux passages à niveau sont les principales sources de nuisance à la qualité de vie occasionnées par le transport ferroviaire chez les résidents et résidentes de la région de Lac-Mégantic. Ces nuisances ne sont pas expérimentées de la même façon dépendamment des individus et du lieu de résidence par rapport à la voie ferrée, et couvrent un large spectre de réactions. Par ailleurs, l'installation souhaitée de barrières automatisées comme mesure de mitigation au bruit du sifflement a été nommée par un bon nombre de participants et participantes aux entrevues, alors qu'une partie de la population apparaît fortement dérangée par les sifflements depuis la tragédie.

Selon les personnes rencontrées dans le cadre des entrevues, certains individus et groupes apparaissent particulièrement vulnérables en lien avec le transport ferroviaire et le projet de voie de contournement ferroviaire, soient certains membres des conseils municipaux, les résidentes et résidents visés par les expropriations, les exploitantes et exploitants agricoles et forestiers impactés par le projet de voie de contournement et les personnes qui ont perdu un proche lors de la tragédie ferroviaire ou qui demeurent affectées par l'événement. Certaines personnes seraient particulièrement vulnérables du fait qu'elles cumulent le fait d'avoir perdu un proche lors de l'accident ferroviaire et d'être aujourd'hui visées par les expropriations.

Concernant spécifiquement le projet de voie de contournement ferroviaire, des enjeux de transparence et d'ouverture (participation du public) caractérisent actuellement le processus d'autorisation du projet de voie de contournement ferroviaire. Des lacunes dans la qualité de l'accompagnement offert aux résidentes et résidents expropriés par les autorités et les personnes expropriantes ont également été rapportées dans le cadre des négociations de gré à gré, alors que cette étape est considérée comme étant névralgique dans la survenue d'impacts psychologiques et sociaux (Bouchard-Bastien, 2022). Un manque d'accès à de l'information claire et vulgarisée est aussi rapporté, ainsi que l'absence d'espaces permettant d'exprimer les points de vue et d'influencer les décisions. Comme le relevait l'exercice de cadrage de l'EIS produit par Samson (2015) et le premier rapport du BAPE (2017), la non-prise en compte du *statu quo* dans l'étude de faisabilité du projet et dans d'autres initiatives entourant le processus de reconstruction, dont « Réinventer la ville », n'a pas permis à la population de prendre une décision éclairée à propos de la justification du projet. Cet enjeu autour du « *no go option* » des projets, ainsi que les sentiments d'impuissance et de méfiance envers les instigateurs et instigatrices de projets, sont des questions récurrentes dans les écrits scientifiques en évaluation environnementale (André *et al.*, 2020; Bhérer *et al.*, 2018). D'autres cas québécois ont d'ailleurs déjà expérimenté des enjeux similaires qui ont donné lieu parfois à l'annulation des projets (par exemple, le projet de pipeline Énergie-Est) ou à l'adoption de ces derniers malgré les débats (par exemple, le projet d'aménagement de la rivière Romaine). Dans le cas spécifique de la région de Lac-Mégantic, ces lacunes semblent actuellement exacerber diverses inquiétudes chez certains individus et groupes, particulièrement envers la quantité et la qualité de l'eau potable, en plus de générer une perte de confiance envers les autorités responsables du projet.

En ce qui a trait aux souhaits et aux visions d'avenir, les participants et participantes aux entrevues semi-dirigées aspirent majoritairement à une amélioration de la sécurité ferroviaire et à un meilleur encadrement du transport ferroviaire, indépendamment des moyens (amélioration de la voie actuelle ou voie de contournement) pour y arriver. Un retour vers un climat de paix et de solidarité est également souhaité, et pour quelques personnes rencontrées, ce souhait se réalisera lorsque les incertitudes par rapport au projet de voie de contournement seront terminées et qu'un projet concret (peu importe lequel) sera en branle.

Pistes d'intervention ou de recherche

Le portrait réalisé dans le cadre de cette recherche permet d'outiller les professionnels et professionnelles de la santé publique, de l'évaluation environnementale et de l'aménagement du territoire dans la réalisation de leurs mandats. Il importe toutefois de ne pas généraliser les effets psychologiques et sociaux à l'ensemble des projets de transport ferroviaire, mais plutôt de se conformer aux bonnes pratiques de l'évaluation des impacts sociaux en environnement, qui prescrit l'évaluation de l'état initial de chaque milieu (Bouchard-Bastien *et al.*, 2020). Ce faisant, les résultats présentés dans ce rapport cernent des éléments contextuels à prendre en compte afin d'anticiper la survenue de certains impacts favorables ou défavorables en lien avec le projet de voie de contournement ferroviaire.

Ainsi, le contexte post-catastrophe de la région de Lac-Mégantic, dont la destruction et la reconstruction du centre-ville, semble exacerber des effets négatifs chez certains individus et groupes qui sont plus affectés que d'autres par le passage des trains, par le projet de voie de contournement et par l'incertitude qui entoure son approbation, que ces derniers soient pour ou contre le projet dans sa forme actuelle. Ce contexte particulier, déjà bien documenté grâce aux Enquêtes de santé de la population de l'Estrie (ESPE) réalisées par la Direction de santé publique de l'Estrie à la suite de l'accident, devrait être pris en compte dans l'évaluation des impacts sociaux et psychologiques du projet. Bien que les résultats de la présente recherche montrent un rétablissement psychosocial de la population générale, ainsi qu'un portrait positif des lieux de vie en matière de sentiment de sécurité et de cohésion sociale, des individus et des groupes demeurent actuellement grandement affectés par la tragédie ferroviaire, la destruction du centre-ville et le projet de voie de contournement à cause de leur expérience de la tragédie de 2013.

Dans une moindre mesure, la pandémie de COVID-19 (2020-2022), peut également avoir contribué à moduler certains impacts. Ainsi, des résultats négatifs concernant les perceptions de l'état de santé de la population peuvent être directement liés à cet événement (et non pas à la tragédie ou au projet de voie de contournement ferroviaire). Comme repérés ailleurs dans la province, des changements démographiques et l'augmentation du prix des logements semblent également avoir été influencés par la pandémie, ce qui amène des dynamiques économiques, sociopolitiques et culturelles nouvelles dans la région. Finalement, des enjeux en lien avec le processus d'évaluation du projet de voie de contournement soulevés dans les résultats peuvent également s'expliquer en partie par ce contexte pandémique, notamment le manque d'accès à de l'information vulgarisée sur les risques technologiques et environnementaux du projet, et le roulement de personnels lors de l'accompagnement offert aux ménages visés par les expropriations.

Ces éléments contextuels, et possiblement les impacts cumulatifs associés à ces deux événements, ne peuvent être dissociés de l'évaluation des impacts psychologiques et sociaux du projet de voie de contournement ferroviaire et mériteraient d'être approfondis.

BIBLIOGRAPHIE

- Anadon, M. (2019). Les méthodes mixtes : implications pour la recherche « dite » qualitative, *Recherches qualitatives*, 38,1 : 105-123.
- André, P., Lanmafankpotin, G., Revéret, J.-P. et Yonkeu, S. (2020). *Évaluation des impacts sur l'environnement : processus, acteurs et pratique pour un développement durable*. 4^e édition. Presses Internationales Polytechnique et Presses de l'Université de Montréal.
- Apostolova, Y., Stamm, E., Cilla, F., Durst, A.-V., Büla, C. et D'Amelio, P. (2024). A contribution to the French validation of the clinical anxiety scale amongst health care workers in Switzerland. *BMC Psychol.* 12, 42.
- Arefian, F. F., Ryser, J., Hopkins, A. et J. Mackee (eds). (2023). *Historic Cities in the Face of Disasters. Reconstruction, Recovery and Resilience of Societies*. Springer International Publishing.
- Arnaud, B., Malet, L., Teissedre, F., Izaute, M., Moustafa, F., Geneste, J., ... Brousse, G. (2010). Validity study of Kessler's psychological distress scales conducted among patients admitted to French emergency department for alcohol consumption-related disorders. *Alcohol Clin Exp Res.*, 34(7), 1235-45. doi: 10.1111/j.1530-0277.2010.01201.x
- Beaud, J.-P. (2016). « L'échantillonnage », 251-286. Dans Gauthier, B. et Bourgeois, I. (dir.), *Recherche sociale. De la problématique à la collecte de données*. Presses de l'Université du Québec.
- Belleville, J. (2023). *Rapport de l'enquêteur dans l'affaire de la Loi sur l'expropriation, L.R.C. (1985), ch. E-21 et de l'audience publique relativement au projet de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic. Rapport à la ministre des Services publics et Approvisionnement Canada, l'Honorable Helena Jaczek*.
- Bherer, L., Gauthier, M. et Simard, L. (2018). Quarante ans de participation publique en environnement, aménagement du territoire et urbanisme au Québec : entre expression des conflits et gestion consensuelle, *Les Cahiers de géographie du Québec*, 62, 175, 15-40.
<https://doi-org.acces.bibl.ulaval.ca/10.7202/1057078ar>
- Bouchard-Bastien, E. (2022). *Examen des pratiques de relocalisations et d'expropriations domiciliaires et de leurs impacts d'un point de vue de santé publique*. Institut national de santé publique du Québec.
<https://www.inspq.qc.ca/publications/3264>
- Bouchard-Bastien, E., Gagné, D. et Brisson, G. (2020). *Guide de soutien destiné au réseau de la santé : l'évaluation des impacts sociaux en environnement*. Institut national de santé publique du Québec.
<https://www.inspq.qc.ca/publications/2675>
- Bouchard-Bastien, E. et Brisson, G. (2017). *Changements sociaux et risques perçus à la suite de la tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic*. Institut national de santé publique du Québec.
<https://www.inspq.qc.ca/publications/2210>
- Brisson, G. et Bouchard-Bastien, E. (2017). *Opinions locales quant à la gestion des risques et du rétablissement à la suite de la tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic*. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/publications/2211>

- Bryant, R. (1992). Political ecology : an emerging research agenda in Third-World studies. *Political Geography*, 22, 1:79-94.
- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. (2019). *Projet de réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic*. <https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/dossiers/realisation-voie-ferroviaire-contournement-lac-megantic/>
- Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. (2017). *Consultation publique sur les options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic*. <https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/dossiers/consultation-publique-options-reamenagement-voie-ferree-traversant-centre-ville-lac-megantic/>
- Bureau de la sécurité des transports du Canada. (2023). *Recommandation R14-01 du BST. Normes de protection renforcées pour les wagons-citernes de catégorie 111*. <https://www.tsb.gc.ca/sites/default/files/recommandations-recommendations/rail/fra/rec-r1401.pdf>
- Bureau de la sécurité des transports du Canada. (2014). *Rapport d'enquête ferroviaire R13D0054. Train parti à la dérive et déraillement en voie principale*. <https://www.tsb.gc.ca/sites/default/files/rapports-reports/rail/R13D0054/fra/r13d0054.pdf>
- Calvillo, N. (2018). Political airs : from monitoring to attuned sensing air pollution. *Social studies of science*, 48, 3. <https://doi.org/10.1177/0306312718784656>
- Canuel, M., Gosselin, P., Duhoux, A., Brunet, A., et Lesage, A. (2019). *Boîte à outils pour la surveillance post-sinistre des impacts sur la santé mentale*. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/publications/2523>.
- Caron, J. (2013). A validation of the Social Provisions Scale : the SPS-10 items. *Santé mentale au Québec*, 38(1), 297-318.
- Castree N. (2010). Neoliberalism and the biophysical environment 1 : what 'neoliberalism' is, and what difference nature makes to it. *Geography Compass*, 4, 12:1725-1733.
- Collard, C. (2024, 3 décembre). *Un règlement pour maintenir le respect aux séances du conseil*. L'Écho de Frontenac. <https://echodefrontenac.com/2024-12-03/un-reglement-pour-maintenir-le-respect-aux-seances-du-conseil-8849>
- Couturier E.-L. et Tremblay-Boily, G. (2024). *Le revenu viable en 2024. Sortir de la pauvreté dans un contexte de crise du logement*. Institut de recherche et d'informations socioéconomique. <https://iris-recherche.qc.ca/wp-content/uploads/2024/04/Revenu-viable-2024-WEB.pdf>
- Creswell, J.W. (2015). *A concise introduction to mixed methods research*. Sage Publications.
- Creswell, J.W. et Plano Clark, V.L. (2011). *Designing and Conducting Mixed Methods Research*. 2nd Edition. Sage Publications.
- Cutrona, C. E. et Russell, D. (1987). *The provisions of social relationships and adaptation to stress*. Dans W. H. Jones et Perlman, D. (dir.) *Advances in personal relationships* (vol. 1, p. 37-67). JAI Press.

- Denzin, N. K. et Lincoln, Y. S. (2005). *The SAGE handbook of qualitative research*. Sage Publications.
- Dévin N., Gustajtis B., Kow B., Raymond-Brousseau L. et Steinmetz-Wood, M. (2025). *Méthodologie proposée pour la mesure de la pauvreté fondée sur un panier de consommation de l'année de base 2023*. Statistique Canada. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/75f0002m/75f0002m2025003-fra.htm>
- Dormann, C. F., Elith, J., Bacher, S., Buchmann, C., Carl, G., Carré, G., ... et Lautenbach, S. (2013). Collinearity : a review of methods to deal with it and a simulation study evaluating their performance. *Ecography*, 36(1), 27–46.
- Duchaine, A. (2024, 15 novembre). *Liaison ferroviaire Montréal- Lac-Mégantic: un train pour passagers coûterait 1,5 G\$*. Radio-Canada. https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2120283/train-passagers-montreal-lac-megantic-projet?partageApp=rcca_appmobile_appinfo_android
- Englobe. (2022). *Investigation hydrogéologique. Voie de contournement ferroviaire du Lac-Mégantic, Lac-Mégantic (Québec)*. Rapport final, 31 mai 2022.
- Gagné, D., Côté, K. et Maurice, P. (2022). *Trousse diagnostique de sécurité à l'intention des collectivités locales. Manuel pour accompagner le processus et déterminer le diagnostic de sécurité – 2^e édition*. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/publications/1330>
- Gouvernement du Québec. (2018). *Construction d'une voie ferrée qui contournera le centre-ville de Lac-Mégantic – Les gouvernements du Québec et du Canada dévoilent le projet retenu*. <https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/construction-dune-voie-ferree-qui-contournera-le-centre-ville-de-lac-megantic-les-gouvernements-du-quebec-et-du-canada-devoilent-le-projet-retenu>
- Institut de la statistique du Québec (2023). *Santé physique, mentale et environnementale : faits saillants*. <https://statistique.quebec.ca/fr/document/enquete-quebecoise-sur-la-sante-de-la-population-2020-2021/publication/sante-physique-mentale-environnementale-faits-saillants#stress>
- Institut de recherche en économie contemporaine. (2024). *Portrait et analyse socioéconomique de la région de Lac-Mégantic, dans le cadre de l'Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire*.
- Kessler, R. C., Barker, P. R., Colpe, L. J., Epstein, J. F., Gfroerer, J. C., Hiripi, E., ... Zaslavsky, A. M. (2003). Screening for serious mental illness in the general population. *Archives of General Psychiatry*, 60(2), 184-189. <https://pdfs.semanticscholar.org/7101/40b8f5db8fd0701a9b21414fab442f59a617.pdf>
- Lafortune, E. (2024, 19 février). *Sécuriser les rails de Magog pour réduire les sifflements des trains coûterait 4 M\$*. Ici Radio-Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2050631/sifflements-trains-magog-federal-cpkc>
- Liu, Y., De, A. (2015) Multiple imputation by fully conditional specification for dealing with missing data in a large epidemiologic study. *Int J Stat Med Res*, 4(3):287-295. doi: 10.6000/1929-6029.2015.04.03.7

- Martin, R., Deshaies, P. et Poulin, M. (2015). *Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains*. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/publications/2048>
- Maurice, P., Lavoie, M., Levaque, R., Chapdelaine, A., Bélanger-Bonneau, H., Svanström, L., ... Romer, C. (1998). *Sécurité et promotion de la sécurité : aspects conceptuels et opérationnels*. Centre collaborateur OMS du Québec pour la promotion de la sécurité et la prévention des traumatismes.
- Ministère de la Santé et des Services sociaux. (2012). *La santé et ses déterminants. Mieux comprendre pour mieux agir*. <https://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2011/11-202-06.pdf>
- Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. (2020). *Liste des mesures environnementales à appliquer au projet de Réalisation d'une voie ferroviaire contournant le centre-ville de Lac-Mégantic*. Dossier 3211-08-013. <https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-013/3211-08-013-28.pdf>
- National Institute of Mental Health. (2023). *Post-Traumatic Stress Disorder*. <https://www.nimh.nih.gov/health/publications/post-traumatic-stress-disorder-ptsd>
- National Institute of Mental Health. (2025). *Generalized Anxiety Disorder: What You Need to Know*. <https://www.nimh.nih.gov/health/publications/generalized-anxiety-disorder-gad>
- Norton, EC., Dowd, BE. et Maciejewski, ML. (2018) Odds Ratios – Current Best Practice and Use. *JAMA*, 320(1):84–85. doi:10.1001/jama.2018.6971
- Organisation mondiale de la Santé. (2025). *Déterminants sociaux de la santé*. <https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/social-determinants-of-health>
- Paillé, P. et Mucchielli, A. (2016). *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*. 4^e édition, Malakoff : Armand Colin.
- Poitras, D., Bouchard, L.-M. Maurice, P. et Gagné, D. (2019). *La cohésion sociale comme condition essentielle à la sécurité : définition, composantes et indicateurs*. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/publications/2595>
- Radio-Canada. (2023, 19 février). *Les citoyens de Frontenac s'opposent à 92,5% au projet de la voie de contournement*. Ici Radio-Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1957478/referendum-frontenac-voie-contournement>
- Radio-Canada. (2014, 26 mai). *Le projet de voie de contournement fait du chemin*. Ici Radio-Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/668850/lac-megantic-reliance-ministres>
- Raker, E.J., Lowe, S.R., Arcaya, M.C., Johnson, S.T., Rhodes, J. et Waters, M.C. (2019). Twelve years later : the long-term mental health consequences of Hurricane Katrina. *Soc Sci Med*, 242:112610. doi: 10.1016/j.socscimed.2019.112610
- Samson, I. (2015). *Emplacement de la voie ferroviaire à Lac-Mégantic : pertinence d'une évaluation d'impact sur la santé*. Direction de santé publique de l'Estrie, Agence de la santé et des services sociaux de l'Estrie.

- Särndal, C.-E. (2007). *La méthode de calage dans la théorie et la pratique des enquêtes*. Statistique Canada. https://www150.statcan.gc.ca/n1/fr/pub/12-001-x/2007002/article/10488-fra.pdf?st=BXoB_YKl
- Savoie-Zajc, L. (2016). « L'entrevue semi-dirigée », 337-364. Dans Gauthier B. et Bourgeois, I. (dir.), *Recherche sociale. De la problématique à la collecte de données*. Presses de l'Université du Québec.
- Spitzer, R. L., Kroenke, K., Williams, J. B. W. et Löwe, B. (2006). A brief measure for assessing generalized anxiety disorder : The GAD-7. *Archives of Internal Medicine*, 166(10), 1092-1097.
- Statistique Canada. (2022). *Profil du recensement, Recensement de la population de 2021*. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>
- Statistique Canada. (2021). *Mesure du panier de consommation. Dictionnaire, Recensement de la population*. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/ref/dict/az/Definition-fra.cfm?ID=pop165>
- Statistique Canada. (s.d.). *Santé perçue*. <https://www160.statcan.gc.ca/health-sante/self-rated-health-sante-autoevaluee-fra.htm>
- Statistique Canada. (s.d.). *Santé mentale perçue*. <https://www160.statcan.gc.ca/health-sante/mental-health-sante-mentale-fra.htm>
- Statistique Canada. (2025). *Tableau 11-10-0066-01 Seuils de la mesure du panier de consommation (MPC) pour la famille de référence selon la région de la mesure du panier de consommation, la composante et l'année de base*. <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=1110006601>
- Swyngedouw, E. (2015). « Depoliticized Environments and the Promise of the Anthropocene », 131-145. Dans Bryant, R., *The International handbook of political ecology*. Cheltenham and Northampton, Edward Elgar Publishing.
- Tenny, S. et Hoffman, M.R. (2023) *Odds Ratio*. StatPearls. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK431098/>
- Transports Canada. (s.d.). *Étapes du projet*. [Étapes du projet](#)
- Trivedi, J. (2021). *Mississippi after Katrina : disaster recovery and reconstruction on the Gulf Coast*. Lexington Books.
- U.S. Department of Veterans Affairs. (s.d.). *Primary Care PTSD Screen for DSM-5 (PC-PTSD-5)*. <https://www.ptsd.va.gov/professional/assessment/screens/pc-ptsd.asp>
- Vale, L. J. et Campanella, T. J. (eds.) (2005). *The Resilient City. How modern cities recover from disaster*. Oxford University Press.

ANNEXE 1 LETTRE D'INVITATION À RÉPONDRE À UNE ENQUÊTE POPULATIONNELLE

Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
de l'Estrie – Centre
hospitalier universitaire
de Sherbrooke

Québec

Direction de santé publique

Le 15 janvier 2024

À l'occupant

Adresse

Ville (Québec) Code postal

N/Réf. 24-DSPublique-20001

**Objet : Invitation à participer à l'Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire ainsi
que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire**

Madame,
Monsieur,

Votre ménage a été choisi pour participer à une étude réalisée dans la MRC du Granit et la Ville de Farnham. Cette étude porte sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire ainsi que la santé psychologique et sociale de la population. Elle est un complément à l'Enquête de santé populationnelle estrienne (ESPE) qui a récemment eu lieu.

Pour mener à bien ce projet d'étude, la Direction de santé publique de l'Estrie a sollicité le soutien de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ). Les objectifs de l'étude sont de comprendre :

- le milieu de vie, la sécurité et les risques environnementaux;
- la santé psychologique et sociale de la population;
- les problèmes émergents en lien avec ces thèmes.

Cette étude est importante pour identifier les enjeux en lien avec le transport ferroviaire et ses impacts (positifs et négatifs) dans les milieux de vie de plusieurs communautés. De plus, l'étude permettra aux autorités de santé publique de mieux soutenir la communauté de la MRC du Granit lorsque le projet de la voie de contournement débutera. **Votre participation est essentielle : il est important de comprendre la réalité du plus grand nombre de personnes possible pour bien prioriser les enjeux nécessitant l'attention des autorités de santé publique.**

Notez que le questionnaire se remplit en environ 20 minutes et que, tout au plus, deux personnes par ménage âgées de 18 ans ou plus peuvent le remplir. Seule une version en français est disponible.

300, rue King Est
Sherbrooke (Québec) J1G 1B1
www.santeestrie.qc.ca

...2

- 2 -

Pour participer à l'étude	
1. Répondez au questionnaire en ligne (sur Internet) se trouvant à l'adresse suivante : www.inspq.qc.ca/sondage-milieu-de-vie	
2. Inscrivez l'un des codes uniques ci-contre dans le questionnaire. Notez que ces codes sont uniquement attribués à votre ménage.	1 ^{er} membre du ménage : 123X456\$-A 2 ^e membre du ménage : 123X456\$-B

Par ailleurs, deux prix de participation de 150 \$ seront tirés parmi les répondants de la MRC du Granit et de la Ville de Farnham, soit un par groupe.

Pour en savoir plus sur l'étude	
Consultez la page suivante pour en apprendre plus sur le projet : www.inspq.qc.ca/etude-milieu-de-vie . Cette page contient aussi de l'information pour vérifier l'authenticité de l'étude.	

Si vous avez des questions sur l'étude et votre participation à celle-ci, ou si vous souhaitez obtenir une copie papier du questionnaire, vous pouvez contacter la personne-ressource mentionnée ci-dessous :

Emmanuelle Bouchard-Bastien, Ph. D. (responsable de l'étude)
Téléphone : 418 650-5115, poste 5239 (boîte vocale)
Courriel : emmanuelle.bouchard-bastien@inspq.qc.ca

Sachez que les données recueillies par l'entremise des questionnaires resteront confidentielles. En aucun cas vos réponses ne seront diffusées, et seuls les résultats globaux relatifs aux populations de la MRC du Granit et de la Ville de Farnham seront diffusés et remis à la Direction de santé publique de l'Estrie.

Nous vous remercions à l'avance de remplir le sondage **d'ici le 28 février 2024**.

Vous réitérant nos remerciements pour votre précieuse collaboration, nous vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.



Isabelle Samson, MD, M. Sc, FRCPC
Directrice de santé publique
Médecin spécialiste en santé publique et médecine préventive
Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de
l'Estrie – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke

IS/sg

PS – Ce projet a été approuvé par le Comité d'éthique de la recherche de l'Université Laval :
N° d'approbation 2023-337/02-11-2023.

ANNEXE 2 SUPPLÉMENT MÉTHODOLOGIQUE – ENQUÊTE POPULATIONNELLE

Pondération

La pondération des données permet d'ajuster les résultats d'une étude pour qu'ils reflètent plus fidèlement la population cible, facilitant ainsi la généralisation des résultats. En corrigeant les biais d'échantillonnage, la pondération attribue plus de poids aux réponses des groupes sous-représentés dans l'échantillon et moins de poids à ceux qui sont surreprésentés. En d'autres termes, elle vise à rendre les résultats de l'étude plus représentatifs de la population étudiée.

Dans le cadre de cette enquête, la méthode de **calage sur marges** (*raking* ou *marginal calibration*) a été utilisée pour pondérer les données (Särndal, 2007). Cette méthode consiste à ajuster les poids initiaux des personnes répondants de façon à ce que la distribution pondérée des données corresponde exactement, ou le plus fidèlement possible, à celle observée dans la population réelle selon certaines variables de contrôle.

Plus précisément, les données du Recensement 2021 ont servi à déterminer la distribution de la population selon cinq variables sociodémographiques également présentes dans l'enquête : la municipalité de résidence²², le sexe²³, le groupe d'âge²⁴, le niveau de scolarité²⁵ et le nombre de personnes dans le ménage²⁶. Le calage ajuste les poids des répondants et répondantes de manière à ce que les marges de l'échantillon pondéré (c'est-à-dire les totaux pour chaque modalité de ces variables) soient cohérentes avec celles de la population cible. Cette technique permet ainsi de corriger les écarts entre l'échantillon et la population de référence, améliorant la précision et la validité des estimations.

Taux de réponse à l'enquête populationnelle

Le tableau A1-1 (p. 108) présente le nombre de personnes répondantes visé pour répondre à nos objectifs, le nombre de ménages et de personnes qui ont répondu à l'enquête populationnelle ainsi que le nombre de ménages (c'est-à-dire des adresses) qui ont reçu une lettre d'invitation et le taux de réponse par territoire.

²² Farnham, Lac-Mégantic, Frontenac, Nantes, reste de la MRC du Granit (sans Lac-Mégantic, Frontenac ni Nantes).

²³ Homme, femme.

²⁴ 18-39 ans, 40-64 ans, 65 ans et plus.

²⁵ Diplôme d'études secondaires ou moins, postsecondaire inférieur au baccalauréat, baccalauréat ou plus.

²⁶ Le nombre de personnes dans le ménage a été dichotomisé : une seule personne et plus d'une personne.

Tableau A1-1 Tableau de réponse à l'enquête populationnelle (Web et questionnaire papier)

	Nombre de répondant(e)s visé	Nombre de répondant(e)s à l'enquête (nombre de ménages)	Nombre d'adresses ayant reçu une invitation	Taux de réponse*
Lac-Mégantic	500	613 (516)	3 217	16,0 %
Autres municipalités de la MRC du Granit	600	766 (648)	7 217	9,0 %
Farnham	500	572 (483)	4 842	10,0 %
TOTAL	1 600	1 951 (1 647)	15276	10,8 %

* Une relance a été réalisée à Lac-Mégantic ainsi qu'à Frontenac et Nantes (dans la MRC du Granit). Aucune relance à Farnham ni pour les autres municipalités de la MRC du Granit.

Caractéristiques de la population qui a répondu à l'enquête populationnelle

Tableau A1-2 Caractéristiques de la population ayant répondu à l'enquête populationnelle

	n	% avant pondération*	% pondéré
TOTAL	1 951		
Âge			
De 18 à 39 ans	283	14,5	26,2
De 40 à 64 ans	833	42,7	42,3
65 ans et plus	835	42,8	31,5
Sexe			
Homme	910	46,6	50,9
Femme	1 041	53,4	49,1
Lieu de résidence			
Lac-Mégantic	613	31,4	18,5
Farnham	572	29,3	30,5
Reste de la MRC du Granit sans Mégantic	766	39,3	51,0
Nombre d'années d'habitation dans la résidence			
9 ans et moins	804	41,3	45,4
De 10 à 24 ans	551	28,3	26,5
25 ans et plus	592	30,4	28,1
Type de ménage			
Vit seul(e)	461	23,7	20,5
Vit en couple sans enfant	1 066	54,7	51,7
Vit avec des enfants (seul[e] ou en couple)	334	17,2	22,3
Autre type de ménage – sans enfant	87	4,5	5,6
Statut d'emploi			
Travailleur(-euse) temps plein ou temps partiel	912	47,0	54,2
Retraité(e)	916	47,2	36,7
Autre ^A	111	5,7	9,1

Tableau A1-2 Caractéristiques de la population ayant répondu à l'enquête populationnelle (suite)

	n	% avant pondération*	% pondéré
Plus haut niveau de scolarité complété			
Aucun certificat, diplôme ou grade	193	9,89	12,9
Diplôme d'études secondaires ou l'équivalent (sec. 5 ^e ou 12 ^e année)	536	27,47	36,0
Diplôme ou certificat d'études postsecondaires ^B	770	39,47	40,8
Baccalauréat ou grade supérieur (diplôme universitaire 1 ^{er} , 2 ^e ou 3 ^e cycle)	452	23,17	10,3
Revenu			
Faible revenu	198	12,2	15,4
Revenu viable (approximatif)	297	18,4	18,2
Revenu supérieur au revenu viable	1 123	69,4	66,5
Distance entre la résidence et la voie ferrée			
Moins de 300 m	697	35,7	26,6
300 m – 1 000 m	571	29,3	25,1
Plus de 1 000 m	683	35,0	48,3

* Le nombre d'années d'habitation dans la résidence, le type de ménage et le statut avaient moins de 1 % des données manquantes. Le revenu avait 17 % des données manquantes. Les autres variables n'avaient pas de données manquantes.

^A Autre : congé parental, homme ou femme au foyer, étudiant ou étudiante, prestataire d'un programme d'assistance sociale (sécurité du revenu) ou prestataire de l'assurance-emploi.

^B Diplôme ou certificat d'études postsecondaires : collège, cégep ou un autre établissement non universitaire; apprenti ou école de métiers; certificat ou diplôme universitaire inférieur au baccalauréat.

Construction de l'indicateur de revenu

À partir du revenu du ménage autorapporté, trois catégories de revenu ont été créées, soit : faible revenu, revenu viable ou s'en approchant, revenu supérieur au revenu viable. Ces regroupements sont inspirés de deux indicateurs provenant de la littérature, soit la mesure du panier de consommation (MPC) de Statistique Canada et la mesure du revenu viable de l'Institut de recherche et d'informations socioéconomique (IRIS) (Couturier et Tremblay-Boily, 2024; Statistique Canada, 2023; Devin *et al.*, 2025). Selon Statistique Canada, la mesure du panier de MPC est le seuil de pauvreté officiel au Canada (Statistique Canada, 2023) alors que le revenu viable, selon l'IRIS, est un seuil qui permet de sortir de la pauvreté soit « permettre une réelle inclusion sociale, économique et culturelle » et de « vivre dignement » (Couturier et Tremblay-Boily, 2024).

La MPC, calculée par Statistique Canada depuis 2002, détermine un **niveau de vie de base** à partir du coût d'un panier de biens et de services pour un ménage de deux adultes et de deux enfants. Il est ensuite ajusté pour d'autres tailles de ménage. Ce panier comprend cinq types de dépenses : la nourriture, les vêtements, le logement, le transport et d'autres éléments de première nécessité. La MPC varie selon la taille des agglomérations et des ménages

(Statistique Canada, 2023; Statistique Canada, 2025c). Certains seuils de la MPC de 2018, indexés à 2023 sont présentés au tableau A1-3 (p. 111).

Selon l'IRIS, le revenu viable est le revenu nécessaire pour sortir de la pauvreté. Il est basé sur le coût d'un panier de biens et de services auquel, en plus des coûts similaires à la MPC. Il inclut aussi les coûts pour des services non assurés de soins de santé (p. ex. dentaire, oculaire) et de frais de garde (CPE, gardiennage). Les seuils associés au revenu viable sont un peu plus élevés que ceux de la MPC, donnant plus de latitude aux ménages concernés, tout en demeurant modestes. Ces seuils sont estimés dans sept localités du Québec (soit Montréal, Québec, Gatineau, Sherbrooke, Saguenay, Trois-Rivières et Sept-Îles) et pour trois types de ménage (soit une personne seule, une famille monoparentale avec un ou une enfant en centre de la petite enfance [CPE] et une famille de deux adultes et de deux enfants en CPE) (Couturier et Tremblay-Boily, 2024).

Notre indicateur de revenu présente trois catégories. La première catégorie utilise les seuils de l'indicateur de la MPC de Statistique Canada et reflète donc le ménage à faible revenu. Il est à noter que les tranches de revenu disponible dans le questionnaire étaient seulement par incrément de 10 000 \$. Ainsi, c'est la tranche de revenu la plus proche du seuil de la MPC qui est utilisée. Par exemple, le seuil utilisé dans notre indicateur de revenu pour un ménage d'une seule personne est un revenu de moins de 20 000 \$ alors que le seuil de la MPC serait de 23 943 \$. Dans le cas de la catégorie faible revenu, nos tranches de revenu sont généralement en dessous des seuils recommandés par la MPC.

La correspondance avec le revenu viable a été moins directe, puisque des seuils sont disponibles pour seulement trois types de ménage ainsi que pour sept localités dont aucune ne fait partie de nos régions à l'étude (tableau A1-4 p. 111). C'est la tranche de revenu la plus proche du seuil de revenu viable qui a été utilisée (moyenne de trois localités, excluant les deux régions métropolitaines de recensement et celle au coût plus élevé), alors que des extrapolations ont été faites pour les tailles de ménage manquantes. Les seuils des trois catégories de l'indicateur de revenu utilisé dans notre étude sont présentés au tableau A1-5 (p. 111).

Tableau A1-3 Seuils de la MPC 2018 indexés à 2023, selon la taille de l'agglomération et celle du ménage

	Régions rurales	Moins de 30 000 habitants	Moyenne
1 personne	24 071 \$	23 815 \$	23 943 \$
2 personnes	34 041 \$	33 679 \$	33 860 \$
3 personnes	41 692 \$	41 249 \$	41 470 \$
4 personnes	48 142 \$	47 630 \$	47 886 \$

Sources :

- Statistique Canada. (s. d.). [Tableau 11-10-0066-01 – Seuils de la mesure du panier de consommation \(MPC\) pour la famille de référence selon la région de la mesure du panier de consommation, la composante et l'année de base](#)
- IRIS. (2024). *Le revenu viable en 2024. Sortir de la pauvreté dans un contexte de crise du logement*. <https://iris-recherche.qc.ca/wp-content/uploads/2024/04/Revenu-viable-2024-WEB.pdf>

Tableau A1-4 Seuils du revenu viable, selon le type de ménage et la localité (de l'IRIS)

	Sherbrooke	Saguenay	Trois-Rivières	Moyenne
1 personne seule	33 878 \$	32 077 \$	30 738 \$	32 231 \$
Famille monoparentale avec un enfant	46 283 \$	55 220 \$	43 318 \$	48 259 \$
Famille de 4 (2 adultes, 2 enfants)	78 563 \$	76 216 \$	72 788 \$	75 855 \$

Source : Couturier, E.-L., Tremblay-Boily, G. (2024). *Le revenu viable en 2024. Sortir de la pauvreté dans un contexte de crise du logement*. Institut de recherche et d'informations socioéconomique. <https://iris-recherche.qc.ca/wp-content/uploads/2024/04/Revenu-viable-2024-WEB.pdf>

Tableau A1-5 Seuils de revenu utilisés pour développer l'indicateur de revenu dans l'enquête

	Faible revenu	Revenu viable (approximatif)	Revenu supérieur au revenu viable
Personne seule	Moins de 20 000 \$	De 20K à 30 000 \$	30 000 \$ et plus
2 personnes	Moins de 30 000 \$	De 30K à 50 000 \$	50 000 \$ et plus
3 personnes	Moins de 40 000 \$	De 40K à 60 000 \$	60 000 \$ et plus
4 personnes	Moins de 50 000 \$	De 50K à 80 000 \$	80 000 \$ et plus
5 personnes ou plus	Moins de 60 000 \$	De 60k à 90 000 \$	90 000 \$ et plus

ANNEXE 3 QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE POPULATIONNELLE

**Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire ainsi que la
santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire**

Veuillez inscrire votre code unique inscrit dans la lettre d'invitation reçue par la poste :

Formulaire de consentement

Titre de la recherche : Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

Présentation de l'équipe de recherche

Ce projet de recherche est dirigé par Mme Emmanuelle Bouchard-Bastien, conseillère scientifique spécialisée à l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ). Ce projet est financé et réalisé en partenariat avec la Direction de santé publique (DSPu) de l'Estrie.

Avant d'accepter de participer à ce projet de recherche, veuillez prendre le temps de lire et de comprendre les renseignements qui suivent. Ce document vous explique le but de ce projet de recherche, ses procédures, ses avantages, ses risques et ses inconvénients.

Nature du projet

Le projet a pour but d'identifier les perceptions quant au milieu de vie, à la sécurité et aux risques environnementaux de la population dont la résidence principale est située dans la région de la municipalité régionale de comté (MRC) du Granit et dans la ville de Farnham. Les résultats de recherche permettront la production d'un rapport de santé publique remis à la DSPu de l'Estrie.

Déroulement de la participation

Votre participation à cette enquête, d'une durée d'environ 25 minutes, nécessite seulement de remplir le sondage en ligne ou sur papier (sur demande). Le questionnaire est disponible en français seulement. Il portera sur les thématiques suivantes :

- Le milieu de vie :
 - Nuisances,
 - Aménagement du territoire,
 - Situation problématique dans le quartier,
 - Perception du quartier,
 - Sentiment de sécurité,
 - Risques environnementaux;
- La perception de l'état de santé;
- Le réseau social.

Soyez assuré(e) que vos réponses demeureront strictement confidentielles.

Formulaire de consentement
Institut national de santé publique du Québec

Avantages et inconvénients possibles liés à votre participation

Cette étude ne vous procure aucun avantage direct. Toutefois, vos réponses permettront de comprendre certains enjeux en lien avec le transport ferroviaire et d'identifier ceux nécessitant l'attention des autorités de santé publique.

Participation volontaire et droit de retrait

Vous êtes libre de participer à ce projet de recherche et de vous retirer en tout temps, sans conséquence négative et sans avoir à justifier votre décision. Si vous mettez fin à votre participation, les données que vous aurez fournies seront détruites. Vous pouvez aussi décider de ne plus participer à l'étude une fois le questionnaire rempli. Si cela est le cas, vous devrez effectuer votre demande de retrait à vous adressant à la chercheuse principale de l'étude, Mme Emmanuelle Bouchard-Bastien (emmanuelle.bouchard-bastien@inspq.q.c.ca). Vous devrez lui fournir votre code unique de réponse.

Confidentialité et gestion des données

Lorsque vous remplirez le questionnaire en vous servant du code unique fourni, votre adresse sera automatiquement associée au questionnaire. Les objectifs de l'étude font en sorte que l'adresse de résidence est essentielle à l'analyse des données, notamment pour estimer la distance qui vous sépare de la voie ferrée. Néanmoins, l'INSPQ garantit la confidentialité des données recueillies et des réponses à ce questionnaire. La base de données sera conservée sur les serveurs sécurisés de l'INSPQ dans un répertoire auquel seules deux membres de l'équipe de projet auront accès et cette base sera cryptée et protégée par un mot de passe. Les réponses au sondage et les formulaires reçus en format papier seront détruits cinq ans après la fin de la recherche, soit en décembre 2030.

L'équipe de recherche gardera confidentielles toutes vos réponses dans les limites prévues par la loi. Si certaines questions vous mettent mal à l'aise, vous pouvez simplement ne pas y répondre sans avoir à vous justifier. À cet égard, aucun résultat individuel ne sera diffusé.

Compensation

À la fin du sondage, vous pouvez choisir de participer au tirage au sort de l'un des deux prix de participation de 150 \$. Les prix de participation seront tirés aléatoirement parmi les personnes qui auront répondu au questionnaire et qui accepteront de participer au tirage, soit un prix parmi les répondant(e)s de la MRC du Granit et un second prix parmi ceux de la ville de Farnham. La probabilité de remporter le prix de participation dépend du nombre de répondant(e)s au questionnaire.

Le tirage aura lieu dans les bureaux de l'INSPQ, situés au 945, avenue Wolfe, Québec (Québec) G1V 5B3, le 29 mars 2024. Quant aux deux gagnant(e)s, ils seront joints par téléphone au cours de la semaine du 1^{er} avril 2024.

Renseignements supplémentaires

Si vous avez des questions sur la recherche ou sur les implications de votre participation, veuillez communiquer avec Mme Emmanuelle Bouchard-Bastien, responsable de ce projet à l'INSPQ, au numéro de téléphone suivant : (418) 650-5115, poste 5239 (répondeur) ou à l'adresse courriel suivante : emmanuelle.bouchard-bastien@inspq.q.c.ca

II

Formulaire de consentement
Institut national de santé publique du Québec

Si vous souhaitez vérifier l'authenticité de cette enquête, vous pouvez visiter une page Web (<https://www.inspq.qc.ca/etude-milieu-de-vie>). Vous y trouverez plus de détails sur l'enquête et les personnes à contacter si vous avez des questions.

Plaintes ou critiques

Toute plainte ou critique sur ce projet de recherche pourra être adressée au Bureau de l'Ombudsman de l'Université Laval :

Pavillon Alphonse-Desjardins, bureau 3320
2325, rue de l'Université
Université Laval
Québec (Québec) G1V 0A6
Renseignements – Secrétariat : (418) 656-3081
Ligne sans frais : 1-866-323-2271
Courriel : info@ombudsman.ulaval.ca

Remerciements

Votre collaboration est précieuse pour nous permettre de réaliser cette étude et nous vous remercions d'y participer.

Consentement

Nous vous remercions pour le temps et l'attention que vous acceptez de consacrer à cette étude. En répondant au sondage, vous donnez votre consentement à participer à cette recherche sans contrainte ni pression.

Désirez-vous répondre au sondage?

Oui ☐

Non ☐ **FIN (Merci de votre collaboration)**

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

Critères d'inclusion

Les prochaines questions permettent de déterminer si vous êtes éligible à répondre au questionnaire.

Mun1) Dans quelle municipalité se situe votre résidence principale?

- Audet..... ☐
 - Courcelles ☐
 - Farnham..... ☐
 - Frontenac ☐
 - Lac-Drolet..... ☐
 - Lac-Mégantic..... ☐
 - Lambton ☐
 - Marston ☐
 - Milan..... ☐
 - Nantes..... ☐
 - Notre-Dame-des-Bois ☐
 - Piopolis..... ☐
 - Saint-Augustin-de-Woburn..... ☐
 - Saint-Ludger..... ☐
 - Saint-Robert-Bellarmin..... ☐
 - Saint-Romain ☐
 - Saint-Sébastien..... ☐
 - Sainte-Cécile-de-Whitton ☐
 - Stornoway ☐
 - Stratford ☐
 - Val-Racine..... ☐
 - Autre..... ☐
-

- **Si vous avez répondu « Autre » = fin du questionnaire.**
- **Merci de votre collaboration, mais vous ne répondez pas aux critères de sélection.**

Work1) Dans quelle municipalité se situe votre lieu de travail principal?

- Lac-Mégantic..... ☐
 - Autre municipalité dans la MRC du Granit..... ☐
 - Dans une municipalité en dehors de la MRC du Granit..... ☐
 - Je suis souvent en déplacement dans des secteurs différents ☐
 - Ne s'applique pas (p. ex. retraité[e], étudiant[e]) ☐
 - Je ne sais pas ☐
 - Je préfère ne pas répondre..... ☐
-

Work2) Votre lieu de travail principal est-il localisé au centre-ville de Lac-Mégantic ?

- Oui, au centre-ville ☐
 - Non ☐
 - Je ne sais pas ☐
 - Je préfère ne pas répondre..... ☐
-

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

AGE1) Quel âge avez-vous?

Je préfère ne pas répondre ☐

AGE2) Si vous avez préféré ne pas répondre à la question précédente (AGE1), dans ce cas, pourriez-vous nous dire la catégorie d'âge à laquelle vous appartenez?

- Moins de 18 ans..... ☐
- 18-24..... ☐
- 25-29..... ☐
- 30-34..... ☐
- 35-39..... ☐
- 40-44..... ☐
- 45-49..... ☐
- 50-54..... ☐
- 55-59..... ☐
- 60-64..... ☐
- 65-69..... ☐
- 70-74..... ☐
- 75-79..... ☐
- 80-84..... ☐
- 85-89..... ☐
- 90 et +..... ☐
- Je ne sais pas..... ☐
- Je préfère ne pas répondre..... ☐
-

- Si vous avez répondu « Moins de 18 ans », ou « Je ne sais pas » ou « Je préfère ne pas répondre » = fin du questionnaire.
- Merci de votre collaboration, mais vous ne répondez pas aux critères de sélection.

Sexe) Quel est votre sexe à la naissance?

Femme ☐

Homme..... ☐

Votre logement

Les prochaines questions portent sur votre résidence principale.

Log1) Depuis combien d'années vivez-vous dans votre résidence?

Consigne : Si un an ou moins d'un an, inscrire 1.

Inscrire le nombre d'année(s) : _____

Log2) Si vous avez répondu que votre résidence principale est située à Lac-Mégantic :

Depuis combien d'années vivez-vous dans la municipalité de Lac-Mégantic?

Consigne : Si un an ou moins d'un an, inscrire 1.

Inscrire le nombre d'année(s) : _____

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

Log3) Depuis combien d'années vivez-vous dans la MRC du Granit?

Consigne : Si un an ou moins d'un an, inscrire 1.

Inscrire le nombre d'année(s) : _____

Votre communauté et votre quartier

Milieu) Considérez-vous que votre résidence principale se trouve en milieu urbain (en ville), rural (à la campagne) ou périurbain (en banlieue)?

Urbain (en ville) ☐
Rural (à la campagne)..... ☐
Périurbain (en banlieue)..... ☐
Je ne sais pas ☐

Comm2) De façon générale, à quel point vous sentez-vous en sécurité dans votre quartier?

Tout à fait en sécurité ☐
Plutôt en sécurité ☐
Peu en sécurité ☐
Pas du tout en sécurité ☐
Je ne sais pas ☐
Je préfère ne pas répondre..... ☐

PROB) Dans votre quartier, les situations suivantes constituent-elles un problème ?

	Pas du tout problématique	Un peu problématique	Assez problématique	Extrêmement problématique
La pollution de l'air due à la densité du trafic	☐	☐	☐	☐
La pollution de l'air due aux manufactures, restaurants, commerces	☐	☐	☐	☐
Les mauvaises odeurs	☐	☐	☐	☐
La qualité de l'eau potable	☐	☐	☐	☐
La quantité d'eau potable disponible	☐	☐	☐	☐
Les conflits interpersonnels entre les résident(e)s	☐	☐	☐	☐
Les prix des logements (achat ou location)	☐	☐	☐	☐

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

CS1) Comment décririez-vous votre sentiment d'appartenance aux éléments de la liste suivante?

	Très fort	Plutôt fort	Plutôt faible	Très faible	Aucune opinion
Votre quartier et votre communauté locale	☐	☐	☐	☐	☐
Votre ville ou municipalité	☐	☐	☐	☐	☐

Caractéristique du voisinage immédiat

Maintenant, quelques questions sur votre voisinage immédiat.

CS2) Combien de personnes de votre voisinage connaissez-vous? Est-ce :

- La plupart des résidents..... ☐
 De nombreux résidents..... ☐
 Quelques résidents..... ☐
 Aucun résident..... ☐
 Je ne sais pas..... ☐
 Je préfère ne pas répondre..... ☐

CS3) À combien de personnes de votre voisinage faites-vous confiance? Est-ce :

- La plupart des personnes..... ☐
 Un grand nombre de personnes..... ☐
 Quelques personnes..... ☐
 Aucune personne..... ☐
 Je ne sais pas..... ☐
 Je préfère ne pas répondre..... ☐

CS4) Diriez-vous que votre voisinage est un endroit où les voisins s'entraident?

- Oui..... ☐
 Non..... ☐
 Je viens juste de déménager dans le quartier..... ☐
 Je ne sais pas..... ☐
 Je préfère ne pas répondre..... ☐

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

CS5) Combien de personnes de votre voisinage connaissez-vous assez bien pour leur demander un service?

P. ex. ramasser le courrier, arroser les plantes, pelleter, prêter des outils ou de l'équipement de jardin, porter des paquets en haut, nourrir les animaux quand vous êtes parti(e) en vacances ou magasiner.

- Aucune ☐
De 1 à 5 ☐
De 6 à 10 ☐
Plus de 10 ☐
Je ne sais pas ☐
Je préfère ne pas répondre ☐
-

CS12) Au cours des 12 derniers mois, avez-vous été victime de discrimination ou traité injustement par des personnes de votre ville ou municipalité (en personne, sur les réseaux sociaux, etc.)?

La discrimination, c'est le fait de réserver à quelqu'un un traitement différent, négatif ou défavorable pour diverses raisons, notamment sa race, son âge, sa religion, ses opinions, etc.

- Oui, une seule fois ☐
Oui, plus d'une fois ☐
Non ☐
Je ne sais pas ☐
Je préfère ne pas répondre ☐
-

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

L'environnement bâti

Les prochaines questions portent sur l'aménagement du territoire de votre quartier.

EB1) Environ combien de temps vous faudrait-il pour vous rendre de chez vous aux entreprises
ou aux installations **les plus proches** répertoriées ci-dessous si vous y parveniez à pied?

	1 à 5 minutes	6 à 10 minutes	11 à 20 minutes	21 à 30 minutes	Plus de 30 minutes	Il n'y en a pas à distance de marche
Marché local (boucher, boulangerie, etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Supermarché	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Service de santé (p.ex. CLSC, clinique, hôpital)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Service public comme une banque, un bureau de poste, une bibliothèque	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Restaurant, café ou bar	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Installation d'activité sportive (p. ex. piscine, centre de conditionnement physique)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Parc ou espace vert	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

EB2) Les prochaines questions portent sur votre quartier, soit toute la zone située à environ 1 km de votre domicile ou à distance de marche de 10 à 15 minutes.

Êtes-vous en accord ou en désaccord avec les énoncés suivants?

	Tout à fait d'accord	Assez d'accord	Assez en désaccord	Tout à fait en désaccord
Il y a assez de trottoirs dans mon quartier.	☐	☐	☐	☐
Il n'y a pas assez d'endroits sûrs pour traverser les rues animées de mon quartier.	☐	☐	☐	☐
Marcher est dangereux à cause de la circulation dans mon quartier.	☐	☐	☐	☐
C'est dangereux dans mon quartier à cause du niveau de criminalité.	☐	☐	☐	☐
Mon quartier est un environnement agréable pour marcher.	☐	☐	☐	☐
Il y a des arbres le long des rues de mon quartier.	☐	☐	☐	☐
Dans mon quartier, il y a des immeubles mal entretenus, inoccupés ou hideux.	☐	☐	☐	☐

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

Bruit et nuisances

Bruit) Nous allons maintenant parler du bruit ambiant que vous entendez, de diverses sources, lorsque vous êtes chez vous, à la maison.

Au cours des 12 derniers mois, sur une échelle de 0 à 10, 0 signifiant que le bruit ne vous gêne pas du tout et 10 qu'il vous gêne extrêmement, à quel point le bruit des sources suivantes vous a-t-il dérangé(e) lorsque vous étiez chez vous?

	0 = Le bruit ne vous gêne pas du tout 10 = Le bruit vous gêne extrêmement										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Le bruit de la circulation routière, par exemple les autos, les camions, les motocyclettes ou les autobus?											
Le bruit du transport ferroviaire, y compris celui des sifflets?											
Le bruit des cours de triage (gares de triage) des trains?											
Le bruit des travaux ou des chantiers de construction?											
Le bruit d'un appareil de jardinage, d'une tondeuse, d'une pompe de piscine, d'un climatiseur ou d'une thermopompe?											
Le bruit de l'activité des bars, des restaurants, des discothèques ou des salles de spectacle?											
Le bruit des véhicules récréatifs hors route tels que motocross, VTT, quad, motoneige?											
Le bruit des activités industrielles ou agricoles, comme le bruit des usines, des carrières, des parcs éoliens ou de la machinerie?											

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

Transport ferroviaire

Les prochaines questions portent sur différents aspects en lien avec le transport ferroviaire dans votre ville ou municipalité.

SOM1) Au cours des 12 derniers mois, à quel point le bruit des trains, y compris celui des sifflets a-t-il perturbé ou dérangé la qualité de votre sommeil?

0 signifiant que le bruit ne perturbe pas du tout votre sommeil et 10 qu'il le perturbe extrêmement.

SOM2) Au cours des 12 derniers mois, à quel point le bruit des cours de triage (gares de triage) des trains a-t-il perturbé ou dérangé la qualité de votre sommeil?

0 signifiant que le bruit ne perturbe pas du tout votre sommeil et 10 qu'il le perturbe extrêmement.

NUIS1) Au cours des 12 derniers mois, à quel point les vibrations provenant du transport ferroviaire vous ont dérangé(e) lorsque vous étiez chez vous?

Pas du tout.....	☐
Un peu.....	☐
Beaucoup.....	☐
Énormément.....	☐
Je ne sais pas.....	☐
Je préfère ne pas répondre.....	☐

NUIS2) Au cours des 12 derniers mois, à quel point les poussières provenant du transport ferroviaire ou de l'entretien du chemin de fer vous ont dérangé(e) lorsque vous étiez chez vous?

Pas du tout.....	☐
Un peu.....	☐
Beaucoup.....	☐
Énormément.....	☐
Je ne sais pas.....	☐
Je préfère ne pas répondre.....	☐

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

Prox1) Est-ce que votre résidence principale est située à moins de 1 km d'une voie ferrée?

Pour information : 30 mètres de distance représentent une distance de marche de moins de 1 min; 100 m un temps de marche de 1 min 30 sec; 300 m un temps de marche de 4 min 30 sec; 500 m un temps de marche de 7 min 30 sec; 1 000 m un temps de marche de 15 min.

- Oui, à moins de 30 mètres de la voie ferrée ☐
Oui, entre 30 mètres et 100 mètres de la voie ferrée ☐
Oui, entre 101 mètres et 300 mètres de la voie ferrée ☐
Oui, entre 301 mètres et 500 mètres de la voie ferrée ☐
Oui, entre 501 mètres et 1 000 mètres (1 km) de la voie ferrée ☐
Non..... ☐
Je ne sais pas ☐
Je préfère ne pas répondre..... ☐
-

TF1Meg) En moyenne, à quelle fréquence devez-vous traverser un passage à niveau (une voie ferrée) située à Lac-Mégantic dans le cadre de vos déplacements (que ce soit en voiture, à pied ou autres)?

- Tous les jours..... ☐
5 à 6 jours par semaine..... ☐
3 à 4 jours par semaine..... ☐
1 à 2 jours par semaine..... ☐
1 à 4 fois par mois..... ☐
Quelques fois par année..... ☐
Jamais..... ☐
Je ne sais pas ☐
Je préfère ne pas répondre..... ☐
-

TF2) Selon vous, quelle est la probabilité qu'un accident ferroviaire pourrait se produire à Lac-Mégantic au cours des 10 prochaines années?

- Pas du tout probable ☐
Peu probable ☐
Assez probable ☐
Très probable ☐
Je ne sais pas ☐
Je préfère ne pas répondre..... ☐
-

TF3) Selon vous, quelle est la probabilité qu'un accident ferroviaire pourrait se produire à Farnham au cours des 10 prochaines années?

- Pas du tout probable ☐
Peu probable ☐
Assez probable ☐
Très probable ☐
Je ne sais pas ☐
Je préfère ne pas répondre..... ☐
-

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

TF4) Concernant le tracé de la voie de contournement ferroviaire de Lac-Mégantic, en général, avez-vous le sentiment d'être bien informé(e) ou pas assez informé(e)?

- Très bien informé(e)..... ☐
Assez bien informé(e)..... ☐
Pas assez informé(e)..... ☐
Pas du tout informé(e)..... ☐
Je ne sais pas..... ☐
Je préfère ne pas répondre..... ☐
-

CS10) En général, avez-vous l'impression de pouvoir vous exprimer librement sur le transport ferroviaire auprès de personnes de votre ville ou municipalité?

- Oui..... ☐
Non..... ☐
Je ne sais pas..... ☐
Je préfère ne pas répondre..... ☐
-

CS11) En général, avez-vous l'impression de pouvoir vous exprimer librement sur différents sujets autres que le transport ferroviaire auprès de personnes de votre ville ou municipalité?

- Oui..... ☐
Non..... ☐
Je ne sais pas..... ☐
Je préfère ne pas répondre..... ☐
-

Eau potable

Les questions suivantes portent sur l'utilisation de l'eau dans votre résidence.

Wat1) Quel est la principale source d'eau pour votre résidence?

- De l'eau fournie par votre ville, votre village ou votre municipalité..... ☐
De l'eau provenant d'un puits privé..... ☐
De l'eau provenant d'une source de surface (p. ex. une source naturelle, un lac, une rivière)..... ☐
Autres..... ☐
Je ne sais pas..... ☐
Je préfère ne pas répondre..... ☐
-

Wat2) Au cours des 12 derniers mois, quel type d'eau avez-vous principalement utilisé pour boire à domicile?

- De l'eau du robinet..... ☐
De l'eau embouteillée (inclure l'eau achetée contenue dans un refroidisseur, dans un réservoir ou dans un autre contenant)..... ☐
Les deux..... ☐
Autres..... ☐
Je ne sais pas..... ☐
Je préfère ne pas répondre..... ☐
-

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

Wat3) Au cours des 12 derniers mois, avez-vous eu recours à l'une ou à l'autre des pratiques suivantes à l'égard de votre principale source d'eau? Avez-vous :

	Oui	Non
Utilisé un filtre ou un purificateur sur le principal tuyau d'alimentation en eau?	☐	☐
Utilisé un filtre ou un purificateur sur les robinets (inclure un distributeur d'eau incorporé au réfrigérateur)?	☐	☐
Utilisé un pichet avec filtre (p. ex. un contenant Brita)?	☐	☐

Wat4) Si vous avez répondu « Oui » à une des questions de Wat3 :

Pourquoi avez-vous traité la principale source d'eau? Sélectionner toutes les réponses qui s'appliquent :

	Oui	Non
Pour en améliorer l'apparence, le goût ou l'odeur	☐	☐
Pour éliminer le chlore	☐	☐
Pour éliminer les produits chimiques autres que le chlore	☐	☐
Pour adoucir l'eau	☐	☐
Pour éliminer les métaux ou les minéraux autrement que pour des problèmes d'eau dure	☐	☐
Pour éliminer la contamination par les bactéries	☐	☐
Le dispositif de traitement était déjà existant	☐	☐

Wat5) Si vous avez répondu « Boire principalement de l'eau embouteillée » à la question Wat2 :

Pour quelle(s) raison(s) avez-vous utilisé principalement de l'eau embouteillée pour boire à votre domicile?

	Oui	Non
Pour son goût	☐	☐
Pour sa fiabilité	☐	☐
Pour sa commodité	☐	☐
Autres, préciser :		

Wat6) Au cours des cinq dernières années, avez-vous déjà manqué d'eau en raison d'un volume d'eau trop bas?

Oui..... ☐
 Non..... ☐
 Ne s'applique pas..... ☐
 Je ne sais pas..... ☐
 Je préfère ne pas répondre..... ☐

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

Wat7) À quel point êtes-vous inquiet(e) de manquer d'eau au cours des cinq prochaines années?

- Très inquiet(e) ☐
 Assez inquiet(e) ☐
 Peu inquiet(e) ☐
 Pas du tout inquiet(e) ☐
 Je ne sais pas ☐
 Je préfère ne pas répondre ☐

Cohésion sociale et engagement citoyen

Les cinq prochaines questions permettent de mesurer le niveau de cohésion sociale dans votre communauté. La cohésion sociale fait généralement référence aux liens sociaux, à la solidarité et à la confiance entre les individus au sein d'une communauté et de la société dans son ensemble.

CS6) Au cours des 12 derniers mois, participiez-vous aux activités ou étiez-vous membre des groupes, organismes ou associations suivants? Ceux-ci peuvent être des groupes formellement organisés, ou juste un groupe de personnes qui se rencontrent régulièrement pour faire une activité ou pour parler de divers sujets.

	Oui	Non
Un organisme sportif ou récréatif, culturel, éducatif ou de loisirs (p.ex. une ligue de hockey, une troupe de théâtre, un cercle de lecture)	☐	☐
Un organisme humanitaire, une œuvre de bienfaisance, ou une association philanthropique (p. ex. Popotte roulante, Centraide, Unicef, le Club Rotary, la Croix-Rouge)	☐	☐
Une association de quartier, une association de citoyens ou un groupe communautaire	☐	☐
Un organisme jeunesse ou un club pour les personnes âgées	☐	☐
Autres types de groupes, d'organismes ou d'associations	☐	☐

Cohésion sociale et participation aux élections

Maintenant, quelques questions sur votre participation à des activités politiques.

CS7-A1) Avez-vous voté lors des dernières élections provinciales?

- Oui ☐
 Non ☐
 Je n'avais pas le droit de voter ☐
 Je ne sais pas ☐
 Je préfère ne pas répondre ☐

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

CS7-A2) Avez-vous voté lors des dernières élections municipales ou locales?

- Oui..... ☐
- Non..... ☐
- Je n'avais pas le droit de voter ☐
- Je ne sais pas ☐
- Je préfère ne pas répondre..... ☐

Cohésion sociale et confiance à l'égard de différents groupes de personnes

Les prochaines questions portent sur votre vie en général et sur la façon dont vous percevez les gens autour de vous.

CS8) Sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « On ne peut pas leur faire confiance du tout » et 5 signifie « On peut leur faire entièrement confiance », quel degré de confiance accordez-vous à chacun des groupes de personnes suivants?

	1 = On ne peut pas leur faire confiance du tout 5 = On peut leur faire entièrement confiance				
	1	2	3	4	5
Les gens de votre voisinage	☐	☐	☐	☐	☐
Les gens parlant une langue différente de la vôtre	☐	☐	☐	☐	☐
Les gens dont la religion est différente de la vôtre	☐	☐	☐	☐	☐
Les gens dont l'origine ethnique ou culturelle est différente de la vôtre	☐	☐	☐	☐	☐
Des inconnus	☐	☐	☐	☐	☐

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

Cohésion sociale et confiance dans les institutions

Maintenant, quelques questions sur le niveau de confiance que vous avez dans diverses institutions.

Sur une échelle de 1 à 5 où 1 signifie « Aucune confiance » et 5 signifie « Une grande confiance », veuillez répondre à la question suivante.

CS9) Dans quelle mesure faites-vous confiance aux institutions suivantes?

	1 = Aucune confiance 5 = Une grande confiance				
	1	2	3	4	5
Le gouvernement fédéral	☐	☐	☐	☐	☐
Le gouvernement provincial	☐	☐	☐	☐	☐
Le service de police	☐	☐	☐	☐	☐
Le système de justice et les tribunaux	☐	☐	☐	☐	☐
Les banques	☐	☐	☐	☐	☐
Les médias québécois	☐	☐	☐	☐	☐
Les grandes compagnies et sociétés	☐	☐	☐	☐	☐
Les grandes compagnies ferroviaires	☐	☐	☐	☐	☐
Les marchands et gens d'affaires locaux	☐	☐	☐	☐	☐
Les autorités municipales de votre localité	☐	☐	☐	☐	☐

Votre état de santé

ETA1) En général, diriez-vous que votre santé est :

- Excellente..... ☐
- Très bonne..... ☐
- Bonne..... ☐
- Passable..... ☐
- Mauvaise..... ☐
- Je ne sais pas..... ☐
- Je préfère ne pas répondre..... ☐

ETA2) En général, diriez-vous que votre santé mentale est :

- Excellente..... ☐
- Très bonne..... ☐
- Bonne..... ☐
- Passable..... ☐
- Mauvaise..... ☐
- Je ne sais pas..... ☐
- Je préfère ne pas répondre..... ☐

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

ETA3) De façon générale, avez-vous de la difficulté à marcher, à monter un escalier, à vous pencher, à atteindre ou à saisir un objet ou à faire d'autres activités semblables?

- Oui, souvent ☐
 Oui, parfois ☐
 Non, jamais ☐
 Je ne sais pas ☐
 Je préfère ne pas répondre ☐

STRESS) En pensant au niveau de stress dans votre vie, diriez-vous que la plupart de vos journées sont :

- Pas du tout stressantes ☐
 Pas tellement stressantes ☐
 Un peu stressantes ☐
 Assez stressantes ☐
 Extrêmement stressantes ☐
 Je ne sais pas ☐
 Je préfère ne pas répondre ☐

DET) Au cours du dernier mois, à quelle fréquence vous êtes-vous senti(e) :

	Jamais	Rarement	Parfois	La plupart du temps	Tout le temps
Nerveux(-euse)	☐	☐	☐	☐	☐
Désespéré(e)	☐	☐	☐	☐	☐
Agité(e) ou ne tenant pas en place	☐	☐	☐	☐	☐
Si déprimé(e) que plus rien ne pouvait vous faire sourire	☐	☐	☐	☐	☐
Que tout était un effort	☐	☐	☐	☐	☐
Bon(-ne) à rien	☐	☐	☐	☐	☐

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

PTSD) Avez-vous déjà vécu un événement si effrayant, horrible ou dérangeant **qu'au cours du dernier mois** vous...

Un événement peut être un accident grave, un incendie, un tremblement de terre, une inondation, une agression ou un abus physique ou sexuel, une guerre, voir quelqu'un être tué ou gravement blessé.

	Oui	Non
Avez fait des cauchemars reliés à cet événement ou y avez pensé alors que vous ne le vouliez pas?	☐	☐
Avez essayé très fort de ne pas penser à cet événement ou avez changé vos habitudes afin d'éviter toutes situations qui auraient pu vous y faire penser?	☐	☐
Étiez constamment sur vos gardes, vigilant(e) ou facilement surpris(e)?	☐	☐
Vous sentiez insensible ou détaché(e) des autres personnes, de vos activités ou de votre entourage?	☐	☐
Vous sentiez coupable ou incapable d'arrêter de culpabiliser d'autres personnes ou vous-même pour cet événement ou ses conséquences négatives?	☐	☐

GAD) Au cours des **deux dernières semaines**, à quelle fréquence avez-vous été dérangé(e) par les problèmes suivants?

	Jamais	Plusieurs jours	Plus de la moitié des jours	Presque tous les jours
Ressentir de la nervosité, de l'anxiété ou de la tension.	☐	☐	☐	☐
Être incapable d'arrêter de vous inquiéter ou de contrôler vos inquiétudes.	☐	☐	☐	☐
Avoir des inquiétudes excessives à propos de tout et de rien.	☐	☐	☐	☐
Avoir de la difficulté à vous détendre.	☐	☐	☐	☐
Être agité(e) au point qu'il vous est difficile de rester tranquille.	☐	☐	☐	☐
Devenir facilement contrarié(e) ou irritable.	☐	☐	☐	☐
Avoir peur que quelque chose d'épouvantable puisse arriver.	☐	☐	☐	☐

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

Votre réseau social

CP1) Les énoncés qui suivent portent sur vos relations habituelles avec vos amis, les membres de votre famille, vos collègues de travail, les membres de votre communauté ou toute autre personne. Indiquez dans quelle mesure chaque énoncé décrit vos relations avec les autres.

	Tout à fait d'accord	D'accord	En désaccord	Tout à fait en désaccord
Il y a des personnes sur qui je peux compter pour m'aider en cas de réel besoin.	☐	☐	☐	☐
Il y a des personnes qui prennent plaisir aux mêmes activités sociales que moi.	☐	☐	☐	☐
J'ai des personnes proches de moi qui me procurent un sentiment de sécurité affective et de bien-être.	☐	☐	☐	☐
Il y a quelqu'un avec qui je pourrais discuter de décisions importantes qui concernent ma vie.	☐	☐	☐	☐
J'ai des relations où ma compétence et mon savoir-faire sont reconnus.	☐	☐	☐	☐
Il y a une personne fiable à qui je pourrais faire appel pour me conseiller si j'avais des problèmes.	☐	☐	☐	☐
J'ai l'impression de faire partie d'un groupe de personnes qui partagent mes attitudes et mes croyances.	☐	☐	☐	☐
Je ressens un lien affectif fort avec au moins une autre personne.	☐	☐	☐	☐
Il y a des gens qui admirent mes talents et mon habileté.	☐	☐	☐	☐
Il y a des gens sur qui je peux compter en cas d'urgence.	☐	☐	☐	☐

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

Votre profil sociodémographique

Cette dernière section comporte des questions sur votre profil sociodémographique.

MEN1) En vous incluant, combien de personnes habitent dans votre foyer (ménage) (inclure les enfants qui habitent votre foyer au moins la moitié du temps)?

MEN2) Parmi ces personnes, combien sont âgées de cinq ans et moins?

- Aucune ☐
 - Une ☐
 - Deux ☐
 - Trois ☐
 - Quatre ☐
 - Cinq ou plus ☐
 - Je ne sais pas ☐
 - Je préfère ne pas répondre ☐
-

MEN3) Parmi ces personnes, combien sont âgées de 6 à 17 ans?

- Aucune ☐
 - Une ☐
 - Deux ☐
 - Trois ☐
 - Quatre ☐
 - Cinq ou plus ☐
 - Je ne sais pas ☐
 - Je préfère ne pas répondre ☐
-

MEN4) Quel type de ménage décrit le mieux votre situation actuelle?

- Je vis seul ☐
 - Je vis en couple (avec ou sans enfant à la maison) ☐
 - Je vis dans une famille monoparentale, avec un ou plusieurs enfants ☐
 - Je vis avec une ou des personnes qui n'ont pas de liens de parenté avec moi (p. ex. colocataire) ☐
 - Je vis dans un autre type de ménage ☐
 - Je ne sais pas ☐
 - Je préfère ne pas répondre ☐
-

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

LOG5) Dans quel type de résidence habitez-vous?

Pour information : Dans certaines situations (p. ex. résidence pour personnes âgées), il faut inscrire le type de résidence dans lequel se trouve votre logement (p. ex. une maison ou un immeuble).

- Une maison (incluant : maison en rangée, jumelée, unifamiliale) ☐
Une maison mobile ☐
Un immeuble de 3 étages ou moins (locatif, copropriété ou plex) ☐
Un immeuble de 4 étages ou plus (locatif, copropriété ou plex) ☐
Autres (p. ex. hôtel, maison de chambres, pension) ☐
Je ne sais pas ☐
Je préfère ne pas répondre ☐
-

MEN5) Est-ce que vous ou un autre membre de votre ménage êtes propriétaires de votre résidence (maison, appartement, copropriété, etc.)?

- Oui (propriétaire) ☐
Non (locataire) ☐
Je ne sais pas ☐
Je préfère ne pas répondre ☐
-

NAT1) Êtes-vous né(e) au Canada?

- Oui ☐
Non ☐
Je ne sais pas ☐
Je préfère ne pas répondre ☐
-

SCO1) Quel est le plus haut niveau de scolarité que vous ayez atteint?

- Aucun certificat, diplôme ou grade ☐
Diplôme d'études secondaires ou l'équivalent (sec. 5 ou 12^e année) ☐
Diplôme ou certificat d'études postsecondaires
(collège, cégep ou un autre établissement non universitaire; apprenti ou école de métiers; certificat ou
diplôme universitaire inférieur au baccalauréat) ☐
Baccalauréat ou grade supérieur (diplôme universitaire 1^{er}, 2^e ou 3^e cycle) ☐
-

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

EMP1) Comment décririez-vous votre occupation principale?

- Travailleur(-euse) à temps plein (salarié[e] ou à votre compte) ☐
Travailleur(-euse) à temps partiel (salarié[e] ou à votre compte) ☐
Étudiant(e) ou en formation professionnelle ☐
Retraité(e) ou rentier(-ère) ☐
En congé parental ☐
Prestataire de l'assurance-emploi ☐
Prestataire d'un programme d'assistance sociale (sécurité du revenu) ☐
Homme ou femme au foyer ☐
Autres ☐
Je ne sais pas ☐
Je préfère ne pas répondre ☐

REV1) À combien estimez-vous l'ensemble du revenu annuel brut (avant déductions) de toutes les personnes qui ont des revenus dans votre ménage?

- Moins de 10 000 \$ ☐
De 10 000 \$ à moins de 20 000 \$ ☐
De 20 000 \$ à moins de 30 000 \$ ☐
De 30 000 \$ à moins de 40 000 \$ ☐
De 40 000 \$ à moins de 50 000 \$ ☐
De 50 000 \$ à moins de 60 000 \$ ☐
De 60 000 \$ à moins de 70 000 \$ ☐
De 70 000 \$ à moins de 80 000 \$ ☐
De 80 000 \$ à moins de 90 000 \$ ☐
De 90 000 \$ à moins de 100 000 \$ ☐
De 100 000 \$ ou plus ☐
Je ne sais pas ☐
Je préfère ne pas répondre ☐

QUALI) En terminant, souhaitez-vous participer à un entretien individuel afin d'approfondir certains éléments portant sur votre milieu de vie, sur la sécurité, sur le sentiment de sécurité ainsi que sur vos préoccupations face aux risques?

Cet entretien aura lieu entre janvier et avril 2024. Il sera réalisé en personne, par visioconférence ou par téléphone (selon votre convenance) et aura une durée d'environ 1 h 30.

Vous serez contacté(e) seulement si vous avez été sélectionné(e) parmi l'ensemble des personnes qui auront accepté.

- Oui ☐
Non ☐

EMAIL1) Si vous avez répondu « Oui » à la question QUALI :

Inscrire votre adresse courriel : _____

Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire
ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

PRIX1) Merci d'avoir rempli ce sondage. Votre collaboration est précieuse et très appréciée.
Désirez-vous participer au tirage au sort parmi les répondant(e)s, soit 150 \$ parmi les
répondant(e)s de la MRC du Granit et 150 \$ parmi les répondant(e)s de la ville de Farnham?

Oui ☐

Non..... ☐

Numtel) Si vous avez répondu « Oui » à la question PRIX1 :

Inscrivez votre numéro de téléphone pour que l'on puisse entrer en contact avec vous. Seul le ou
la gagnante sera contacté(e).

Inscrire votre numéro de téléphone : _____

FIN

➤ Ceci complète l'étude. Merci pour votre collaboration.

ANNEXE 4 FORMULAIRE DE CONSENTEMENT – ENTREVUE SEMI-DIRIGÉE

Titre de la recherche : Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire

Formulaire de consentement

Présentation de l'équipe de recherche

Ce projet de recherche est dirigé par Emmanuelle Bouchard-Bastien, conseillère scientifique spécialisée à l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ). Trois cochercheuses sont associées au projet, Magalie Canuel (INSPQ), Sabrina Doyon (Université Laval) et Isabelle Samson (Direction de la santé publique de l'Estrie). Un assistant de recherche est également partie prenante de l'équipe, soit Benoit Laliberté (INSPQ). Ce projet est financé et réalisé en partenariat avec la Direction de la santé publique (DSPu) de l'Estrie.

Avant d'accepter de participer à ce projet de recherche, veuillez prendre le temps de lire et de comprendre les renseignements qui suivent. Ce document vous explique le but de ce projet de recherche, ses procédures, ses avantages, ses risques et ses inconvénients. Nous vous invitons à poser toutes les questions que vous jugerez utiles à la personne qui vous présente ce document.

Nature du projet

Le projet a pour but de documenter les impacts psychologiques et sociaux en lien avec le transport ferroviaire 10 ans après la tragédie. Il vise également à mieux comprendre les représentations sociales du sentiment de sécurité dans la MRC du Granit et chez les riverain(e)s (actuels et futurs) des voies ferrées. Les résultats de recherche permettront la production d'un rapport de santé publique remis à la DSPu de l'Estrie.

Déroulement de la participation

Votre participation à cette recherche consiste à participer à un entretien semi-dirigé de 1 h 30 maximum, qui portera sur les éléments suivants :

- Les représentations sociales de votre milieu de vie et du transport ferroviaire;
- La sécurité et le sentiment de sécurité;
- Les préoccupations face aux risques et les visions d'avenir.

Soyez assuré(e) que vos réponses demeureront strictement confidentielles.

Avantages et inconvénients possibles liés à votre participation

Le fait de participer à cette recherche vous offre une occasion de réfléchir et de discuter en toute confidentialité de ce que vous vivez en lien avec le transport ferroviaire de matières dangereuses dans votre communauté.

Il est possible que le fait de raconter votre expérience suscite des émotions négatives (comme l'amertume ou la tristesse) ou des souvenirs désagréables. Si cela se produit, n'hésitez pas à en parler avec la personne qui mène l'entrevue. Celle-ci pourra vous mentionner le nom de ressources en mesure de vous aider, au besoin.

Participation volontaire et droit de retrait

Vous êtes libre de participer à ce projet de recherche. Vous pouvez aussi mettre fin à votre participation sans conséquence négative ou préjudice et sans avoir à justifier votre décision. Si vous décidez de mettre fin à votre participation, il est important d'en prévenir le chercheur ou la chercheuse dont les coordonnées sont incluses dans ce document. Tous les renseignements personnels vous concernant seront alors détruits.

Confidentialité et gestion des données

Les mesures suivantes seront appliquées pour assurer la confidentialité des renseignements fournis par les participant(e)s :

- les noms des participant(e)s ne paraîtront dans aucun rapport;
- les divers documents de la recherche seront codifiés et seule la chercheuse aura accès à la liste des noms et des codes;
- les réponses individuelles des participant(e)s ne seront jamais communiquées;
- les matériaux de la recherche (transcriptions, enregistrements, questionnaires, formulaires de consentement, clé de code) seront conservés sur des serveurs protégés de l'Université Laval. Ils seront détruits cinq ans après la fin de la recherche, soit en mars 2030;
- les données seront anonymisées de façon irréversible, consécutivement à la destruction de tout document et de tout matériel brut contenant des renseignements personnels ou permettant une future réidentification;
- la recherche fera l'objet d'un rapport (INSPQ), de présentations publiques et de publications, et dans tous les cas aucun(e) participant(e) ne pourra y être identifié ou reconnu;
- un résumé des résultats de la recherche sera expédié aux participant(e)s qui en feront la demande en indiquant l'adresse où ils aimeraient recevoir le document, juste après l'espace prévu pour leur signature.

Dans un souci de protection, le ministère de la Santé et des Services sociaux demande à tous les comités d'éthique désignés d'exiger que le chercheur ou la chercheuse conserve, pendant au moins un an après la fin du projet, la liste des participant(e)s de la recherche ainsi que leurs coordonnées, de manière que, en cas de nécessité, ceux-ci puissent être rejoints rapidement.

Renseignements supplémentaires

Si vous avez des questions sur la recherche ou sur les implications de votre participation, veuillez communiquer avec Emmanuelle Bouchard-Bastien, responsable de ce projet à l'INSPQ, au numéro de téléphone suivant : (418) 650-5115, poste 5239 (répondeur), ou à l'adresse courriel suivante : emmanuelle.bouchard-bastien@inspq.qc.ca

Remerciements

Votre collaboration est précieuse pour nous permettre de réaliser cette étude et nous vous remercions d'y participer.

Projet approuvé par le Comité d'éthique de la recherche de l'Université Laval (n° d'approbation 2023-337\02-11-2023).

Signatures

Je soussigné(e) _____ consens librement à participer à la recherche intitulée : « Étude sur la santé environnementale, l'aménagement du territoire ainsi que la santé psychologique et sociale en lien avec le transport ferroviaire ». J'ai pris connaissance du formulaire et j'ai compris le but, la nature, les avantages, les risques et les inconvénients du projet de recherche. Je suis satisfait(e) des explications, des précisions et des réponses que la chercheuse m'a fournies, le cas échéant, quant à ma participation à ce projet.

Signature du participant, de la participante

Date

Un résumé des résultats de la recherche sera expédié aux participant(e)s qui en feront la demande en indiquant l'adresse où ils aimeraient recevoir le document. **Les résultats ne seront pas disponibles avant décembre 2025. Si cette adresse changeait d'ici cette date, vous êtes invité(e) à informer la chercheuse de la nouvelle adresse où vous souhaitez recevoir ce document.**

L'adresse (électronique ou postale) à laquelle je souhaite recevoir un résumé des résultats de la recherche est la suivante :

J'ai expliqué le but, la nature, les avantages, les risques et les inconvénients du projet de recherche au ou à la participante. J'ai répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées et j'ai vérifié la compréhension du ou de la participante.

Signature de la chercheuse

Date

Plaintes ou critiques

Toute plainte ou critique sur ce projet de recherche pourra être adressée au Bureau de l'Ombudsman de l'Université Laval :

Pavillon Alphonse-Desjardins, bureau 3320
2325, rue de l'Université
Université Laval
Québec (Québec) G1V 0A6
Renseignements - Secrétariat : (418) 656-3081
Ligne sans frais : 1-866-323-2271
Courriel : info@ombudsman.ulaval.ca

Copie du ou de la participante

Projet approuvé par le Comité d'éthique de la recherche de l'Université Laval (**n° d'approbation 2023-337\02-11-2023**).

ANNEXE 5 GRILLE D'ENTREVUE

QUESTIONNAIRE D'ENTREVUE

Présentation

Bonjour Madame/Monsieur,

Je m'appelle Emmanuelle Bouchard-Bastien et je suis conseillère scientifique spécialisée à l'INSPQ. Je suis accompagnée de Sabrina Doyon, cochercheuse et professeure en anthropologie à l'Université Laval. Je vais animer la rencontre aujourd'hui, et Sabrina prendra également la parole à quelques reprises pour éclaircir certains points.

Objectifs de cette discussion de groupe

Cette rencontre contribue à documenter les impacts psychologiques et sociaux en lien avec le transport ferroviaire 10 ans après la tragédie. Elle vise également à mieux comprendre les représentations sociales du milieu de la vie et du sentiment de sécurité dans la MRC du Granit. Ainsi, nous allons discuter de vos préoccupations et de vos expériences de cohabitation en lien avec la reconstruction du centre-ville de Lac-Mégantic et le transport ferroviaire. Nous allons également aborder votre vision d'avenir.

Éthique du projet

Je vais maintenant vous présenter le projet. Nous allons prendre connaissance ensemble du formulaire de consentement qui a été préparé à cet effet. Ensuite, si vous êtes toujours d'accord avec votre participation au projet, je vous inviterais à signer deux copies de ce formulaire et à m'en remettre une. La deuxième copie est pour vous.

LECTURE ET SIGNATURE DU FORMULAIRE DE CONSENTEMENT

Entretien

Notre discussion aura une durée maximale d'une heure trente et se déroulera comme une conversation. Il n'y a pas de choix de réponses. Toutes les réponses sont bonnes : il n'y a pas de mauvaises réponses, car c'est ce que vous pensez qui est important à mes yeux. Si vous ne vous sentez pas à l'aise avec un thème ou avec le déroulement de la rencontre, n'hésitez pas à me le signaler. De plus, toutes vos réponses demeurent strictement confidentielles. À la fin de la rencontre, vous pourrez ajouter les informations que vous jugez pertinentes et que mes questions ne vous auraient pas permis d'aborder.

Pour les entretiens en petit groupe : J'aimerais aussi vous demander de respecter la confidentialité des échanges que nous aurons aujourd'hui. La confidentialité des propos de chacun dépend du respect des autres participants.

J'aimerais beaucoup enregistrer la rencontre, car cela me permettrait de m'assurer que j'ai compris fidèlement vos propos. Je pourrais aussi mieux me concentrer sur notre discussion. Est-ce que vous êtes d'accord si j'enregistre l'entrevue?

Avant de commencer, est-ce que vous avez des questions sur notre rencontre? Je vous remercie beaucoup de votre participation.

GRILLE D'ENTREVUE
Thème 1 : Présentation du participant • Nom • Profession • Pour les acteurs socioéconomiques : rôles et responsabilités à l'égard du transport ferroviaire • Nombre d'années vécues ou travaillées dans la MRC du Granit • Pour les riverains actuels de la voie ferrée : nombre d'années vécues comme riverain
Thème 2 : Milieu de vie 1. Pourriez-vous me décrire dans vos mots votre municipalité? <i>Ex. son histoire, sa population, ses services et ses activités, son environnement, son ambiance, les lieux importants, etc.</i> 2. Pourriez-vous me décrire dans vos mots votre quartier? <i>Ex. : les activités, les loisirs, etc.</i> 3. Quels sont les changements en lien avec la reconstruction du centre-ville de Lac-Mégantic? <i>Ex. son histoire, sa population, ses services et ses activités, son environnement, son ambiance, les lieux importants, etc.</i> 4. Pourriez-vous me décrire dans vos mots les activités de transport ferroviaire qui sont menées dans votre municipalité? 5. Quels sont les effets de ces activités sur votre qualité de vie? <i>Ex. en lien avec le bruit, la vibration, la circulation, la poussière, les odeurs, etc.</i>
Thème 3 : Sécurité et sentiment de sécurité 6. Que connaissez-vous du projet de voie de contournement? Pourquoi est-il mené? 7. Qu'est-ce qui a changé depuis l'annonce de ce projet? Pour vous personnellement? Dans votre communauté? <i>Ex. : travail, relations sociales, organisations familiales, services.</i> 8. Qu'est-ce qui a été fait depuis l'annonce du projet? <i>Ex. : Mesures adoptées par la municipalité, les organismes communautaires, les ministères, la santé publique, les médias, le secteur privé, commercial et artistique.</i> 9. Personnellement, qu'est-ce que vous pensez de ces actions? 10. Est-ce que c'est possible de s'adapter à la situation? Pourquoi? Comment? 11. Selon vous, qu'est-ce qui amène des personnes à être plus vulnérables dans votre municipalité?

GRILLE D'ENTREVUE
Thème 4 : Préoccupations face aux risques
12. Qu'est-ce qui vous a inquiété en lien avec le projet de voie de contournement ferroviaire ? <i>Ex. : Santé, qualité de vie, environnement et nature, milieu social et familial, valeur domiciliaire, etc.</i> 13. Et maintenant, avez-vous encore des inquiétudes?
Thème 4 : Vision d'avenir
14. Comment voyez-vous l'avenir? Avez-vous des préoccupations en lien avec votre milieu de vie? Votre qualité de vie personnelle? Professionnelle? Votre santé? Quel est votre souhait le plus cher concernant votre avenir et celui de votre municipalité?
Conclusion
Est-ce qu'il y a autre chose que vous aimeriez ajouter? Merci de votre contribution à cette recherche!
Questions sociodémographiques
• Tranche d'âge • Type d'emploi

ANNEXE 6 COMPOSITION SOCIODÉMOGRAPHIQUE DE L'ÉCHANTILLON DES ENTREVUES

COMPOSITION SOCIODÉMOGRAPHIQUE DE L'ÉCHANTILLON (N = 48)

Cette annexe présente la composition sociodémographique des 48 volontaires résidant dans la MRC du Granit qui ont participé aux entrevues, ce qui exclut les 20 actrices et acteurs institutionnels ciblés et rencontrés dans le cadre de l'étude. En effet, ces derniers ayant été sélectionnés pour leurs rôles et leurs responsabilités dans le cadre de la reconstruction du centre-ville, le transport ferroviaire et le projet de voie de contournement ferroviaire, ils n'ont pas été soumis au questionnaire sociodémographique. La composition sociodémographique de l'échantillon n'a pas été utilisée dans l'analyse des résultats de la recherche. En plus d'être en trop petit nombre pour pouvoir dégager une véritable tendance, ces critères n'ont pas fait partie des caractéristiques de recrutement des volontaires.

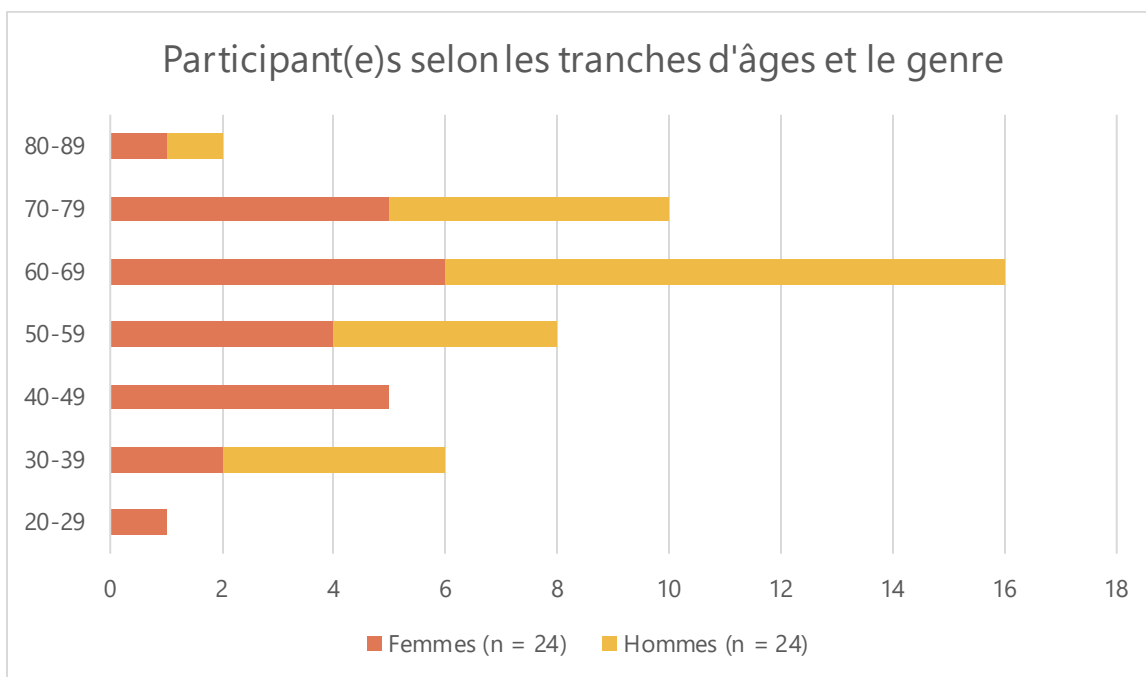
Dans le cas présent, les 48 participants relevaient des sous-groupes suivants :

- Les riverains et riverains de la voie ferrée actuelle (n = 18);
- Les riverains et riveraines de la voie ferrée projetée (n = 17);
- Les citoyens et citoyennes des autres municipalités de la MRC du Granit (n = 13);
- Les actrices et acteurs institutionnels (gestionnaires et professionnels et professionnelles gouvernementaux, analystes et coordonnateurs et coordonnatrices d'organismes, etc.) (n = 20).

Pour les besoins de cette recherche, l'échantillonnage par quotas qui a été mené visait donc ces sous-groupes, et non des caractéristiques telles que le genre, l'âge ou le statut socioéconomique. Afin d'assurer une représentativité la plus fidèle possible de la population à l'étude et de répondre à nos objectifs de recherche, les personnes participantes ont été sélectionnées selon leur appartenance à ces sous-groupes.

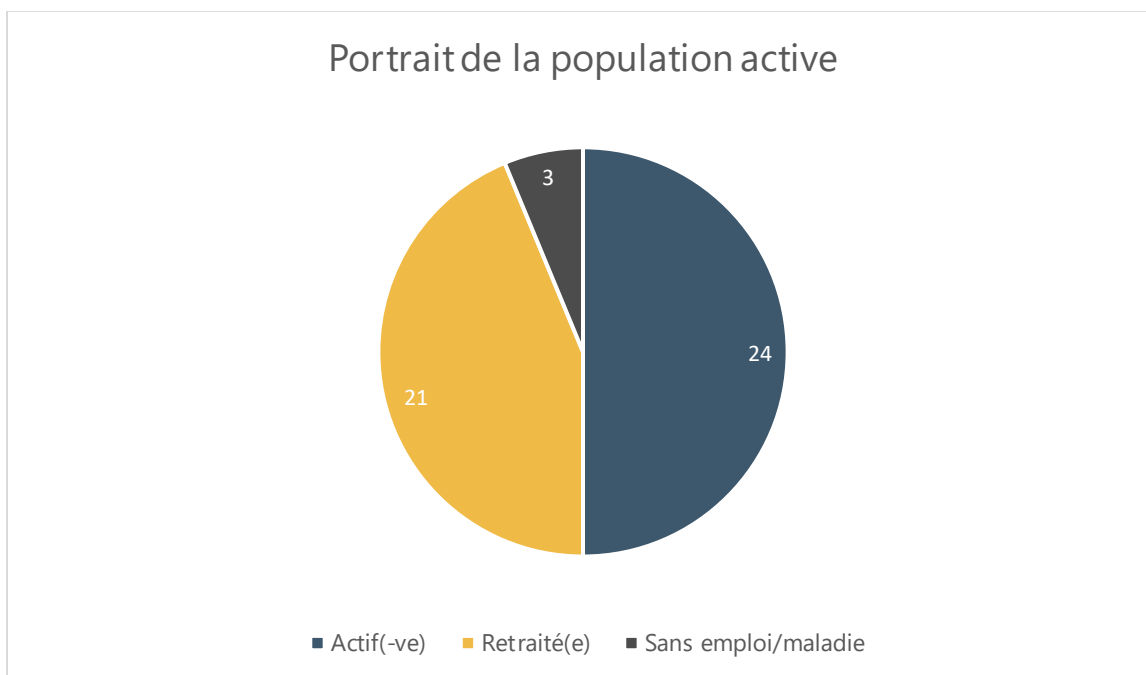
Tranches d'âge et genre

L'âge médian des 48 volontaires se situe entre 60 et 69 ans. Il y a un seul volontaire âgé entre 20 et 29 ans, et deux volontaires âgés entre 80 et 89 ans. L'échantillon de volontaires est composé de 24 femmes et 24 hommes, ce qui représente proportionnellement les deux genres.



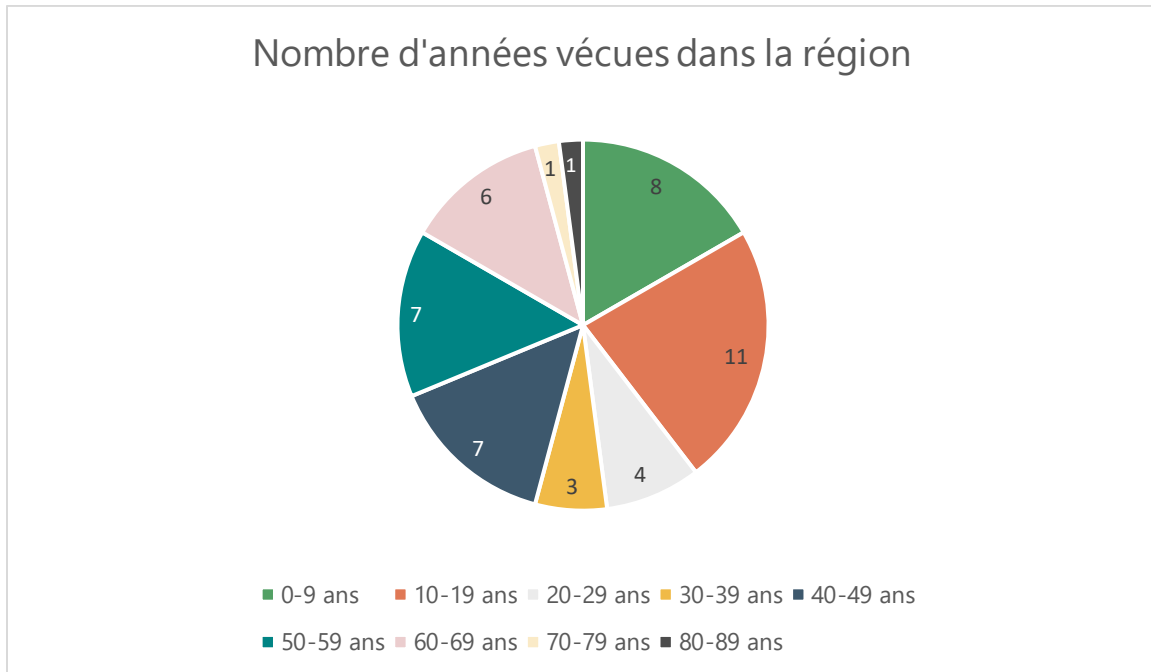
Population active

Les volontaires aux entrevues ont partagé avec les chercheuses leur type d'emploi. Afin de conserver la confidentialité des répondants et répondantes, les résultats suivants présentent le portrait de la population active. La moitié (50 %) des volontaires font partie de la population active, alors que 21 volontaires (43,75 %) ont déclaré être à la retraite.



Nombre d'années vécus dans la région

Les volontaires de l'étude représentent bien proportionnellement les personnes nouvellement arrivées dans la région, ainsi que les habitants et habitantes de moyennes et de longue date. Ainsi, 16,6 % des volontaires (n = 8) vivent à temps plein dans la MRC du Granit depuis moins de 10 ans, et la même proportion y réside depuis 60 ans et plus. Quinze volontaires (31,4 %) sont des résidents et résidentes de la MRC du Granit depuis 10 à 29 ans et 17 volontaires (35,4 %) y vivent depuis 30 à 59 ans.



ANNEXE 7 RÉSULTATS SUPPLÉMENTAIRES

Figure A7-1 Perception de l'état de santé excellente, très bonne ou bonne selon le lieu de résidence

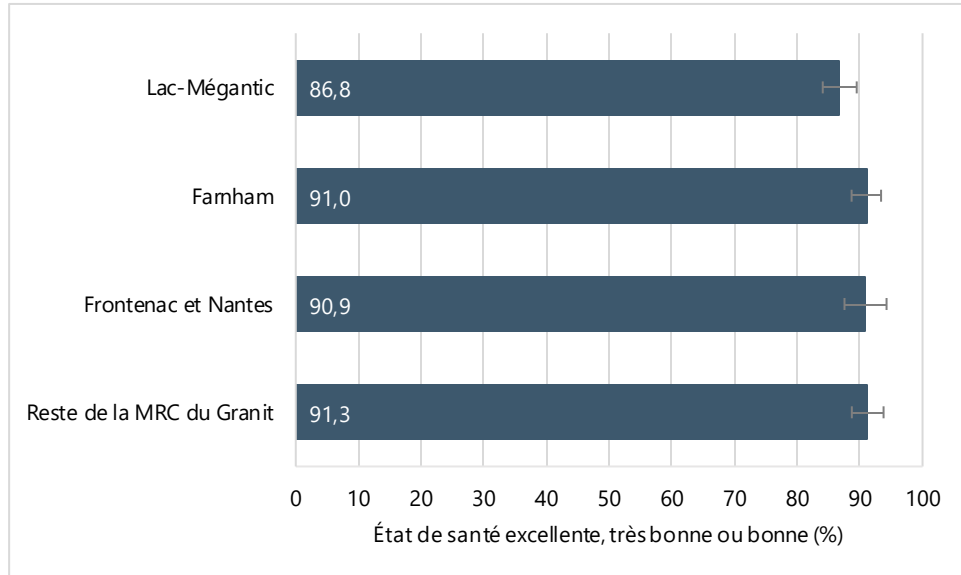


Figure A7-2 Perception de l'état de santé mentale excellente, très bonne ou bonne selon le lieu de résidence

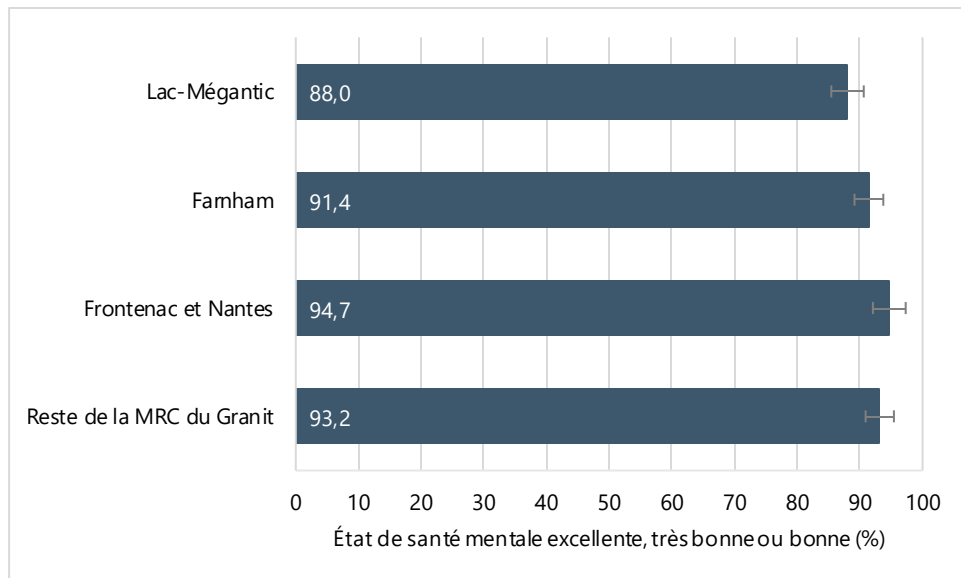


Tableau A7-1 Proportion de la population qui a accès à un service selon le temps de marche et le lieu de résidence

	10 minutes ou moins		Plus de 10 minutes à 30 minutes		Plus de 30 minutes ou pas à distance de marche	
	%	IC	%	IC	%	IC
Marché local (boucherie, boulangerie, etc.)						
Lac-Mégantic	64,2	60,4-6,0	27,7	24,2-31,3	8,0	5,9-10,2
Farnham	44,1	40,0-48,2	37,8	33,9-41,8	18,0	14,9-21,2
Frontenac et Nantes	31,9	26,5-37,4	26,5	21,4-31,6	41,6	35,8-47,3
Reste de la MRC du Granit	36,1	31,8-40,4	25,5	21,6-29,3	38,4	34,1-42,8
Supermarché						
Lac-Mégantic	57,37	53,4-61,3	33,18	29,4-36,9	9,46	7,1-11,8
Farnham	47,10	43,0-51,2	41,24	37,2-45,3	11,67	9,0-14,3
Frontenac et Nantes	34,79	29,2-40,3	28,22	23,0-33,5	36,99	31,4-42,6
Reste de la MRC du Granit	16,30	13,0-19,6	28,62	24,6-32,7	55,08	50,6-59,5
Service de santé (p. ex. CLSC, clinique, hôpital)						
Lac-Mégantic	44,8	40,8-48,7	35,4	31,6-39,1	19,9	16,7-23,1
Farnham	38,7	34,7-42,7	39,8	35,8-43,8	21,5	18,1-24,8
Frontenac et Nantes	31,7	26,3-37,1	25,8	20,7-30,9	42,5	36,8-48,3
Reste de la MRC du Granit	11,1	8,3-13,9	27,9	23,9-31,9	61,0	56,6-65,4
Service public comme une banque, un bureau de poste, une bibliothèque						
Lac-Mégantic	54,4	50,5-58,4	34,6	30,8-38,3	11,0	8,5-13,5
Farnham	44,9	40,8-49,0	39,1	35,1-43,1	16,1	13,0-19,1
Frontenac et Nantes	32,3	26,9-37,8	28,1	22,8-33,3	39,6	33,9-45,3
Reste de la MRC du Granit	37,7	33,4-42,1	27,8	23,8-31,8	34,5	30,2-38,7
Restaurant, café ou bar						
Lac-Mégantic	61,2	57,3-65,0	31,7	28,0-35,4	7,1	5,1- 9,2
Farnham	41,9	37,8-45,9	42,9	38,8-47,0	15,2	12,3-18,2
Frontenac et Nantes	40,2	34,4-45,8	21,9	17,1-26,7	38,0	32,3-43,6
Reste de la MRC du Granit	29,1	25,1-33,2	29,4	25,3-33,5	41,5	37,0-45,9
Installation d'activité sportive (p. ex. piscine, centre de conditionnement physique)						
Lac-Mégantic	48,1	44,1-52,1	41,9	37,9-45,8	10,0	7,7-12,4
Farnham	33,8	29,9-37,7	34,7	30,8-38,6	31,5	27,7-35,3
Frontenac et Nantes	28,9	23,6-34,2	21,3	16,5-26,1	49,8	44,0-55,6
Reste de la MRC du Granit	21,2	17,6-24,9	33,6	29,4-37,8	45,2	40,7-49,6
Parc ou espace vert						
Lac-Mégantic	66,9	63,2-70,7	29,3	25,7-32,9	3,7	2,2- 5,2
Farnham	73,8	70,2-77,4	19,0	15,7-22,2	7,2	5,1- 9,4
Frontenac et Nantes	47,3	41,5-53,1	24,2	19,2-29,2	28,5	23,2-33,7
Reste de la MRC du Granit	60,5	56,1-64,9	17,8	14,4-21,3	21,7	18,0-25,3

ANNEXE 8 FRISE CHRONOLOGIQUE DU PROJET DE VOIE DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE



Centre d'expertise et
de référence en santé publique

www.inspq.qc.ca

**Institut national
de santé publique**

Québec

