

Le 8 juin 2017

Objet : Options de réaménagement de la voie ferrée traversant le centre-ville de Lac-Mégantic
Réponse à la question DQ-1

Question du BAPE

« À la page 94 du document DA2 vous présentez les résultats de l'analyse avantages-coûts pour les trois options de voie de contournement mais vous ne présentez pas de résultats pour l'option 2, le statu quo amélioré. Considérant que le choix de l'option 2 entraînerait des coûts supplémentaires et comporte vraisemblablement des avantages comparativement au maintien du statu quo, veuillez déposer à la commission les résultats de l'analyse avantages/coûts pour cette option ».

Réponse de la Ville de Lac-Mégantic

Dans un premier temps, il faut rappeler que le document DA2 a été produit en version finale avant que les notions de « statu quo » et « statu quo amélioré » ne soient introduites dans le dossier. Il convient donc de préciser la définition du « statu quo » dont il est question dans ce document. Cette option est définie à la page 7 du document DA2:

« En ce qui concerne l'utilisation de la voie ferrée existante, soit l'alternative statu quo, en tenant compte des mêmes recommandations du Association des chemins de fer du Canada (ACFC) qui ont été considérées dans le programme de réhabilitation présenté à l'étape de l'étude des besoins, il est proposé de mettre en place des mesures d'atténuation standard, afin d'ajouter des structures de protection d'impact et de dissiper les vibrations et le bruit associés aux activités ferroviaires, comme la construction de :

- *Murs de protection en béton armé entre la voie et les résidences situées à moins de 30 m;*
- *Murs antibruit entre la voie et les résidences situées à moins de 100 m. »*

Le « statu quo » dont il est question dans le document DA2 est donc en fait l'Option 2 « statu quo amélioré » selon la définition adoptée par la Commission lors des audiences. Pour éviter toute confusion, nous l'appellerons « Option 2 » dans la suite de la réponse.

Dans un deuxième temps, rappelons que l'objectif du document DA2 est de proposer une solution suite à la conclusion sur la nécessité d'intervenir contenue dans le document DA1 portant sur l'étude des besoins. Les solutions examinées correspondent aux Options 2 (statu quo amélioré), 3 (corridor 1), 4 (corridor 2) et 5 (corridor 3) présentées en audience. Ainsi, l'analyse multicritères de même que l'analyse avantages-coûts comparent ces quatre options.

En ce qui concerne spécifiquement la question de la Commission quant aux résultats de l'analyse avantages-coûts pour l'Option 2, il faut préciser que l'analyse avantages-coûts est un exercice de nature comparative, où l'Option 2 a servi de référence.

Ainsi, au tableau 4-J (page 94) du document DA2¹, les chiffres qui y sont présentés pour les options de voies de contournement, représentent l'écart entre le scénario du statu quo amélioré (Option 2) et les options de voies de contournement (options 3, 4 et 5).

Avantages économiques du projet	Option 3 VAN (\$)	Option 4 VAN (\$)	Option 5 VAN (\$)
Gains économiques associés au temps de déplacement	4 056 846	4 108 205	4 147 901
Gains de sécurité d'accidents ferroviaires	87 087 533	91 801 205	90 564 606
Gains de sécurité aux passages à niveau	1 439 055	1 856 998	2 208 451
Variation des polluants atmosphériques des trains	189 004	171 026	(171 918)
Variation des polluants atmosphériques des véhicules	88 889	90 014	90 884
Variation dans les coûts des frais de santé	4 923 738	4 923 738	4 923 738
Gains reliés aux réductions du bruit et des vibrations	2 262 167	2 295 175	2 262 167
Gains reliés à la valorisation des terrains libérés	930 714	975 904	930 714
Gains de coûts d'exploitation des trains	2 359 929	3 286 764	1 330 094
Total des avantages économiques	103 337 875	109 509 030	106 286 636
Coûts économiques du projet			
Coûts nets d'entretien des voies	(4 261 586)	(3 644 354)	(3 782 846)
Coûts d'enlèvement des voies existantes	1 364 251	2 128 744	1 364 251
Coûts nets d'immobilisation	111 520 212	227 263 356	140 476 886
Valeur résiduelle	(10 539 426)	(20 551 880)	(13 014 594)
Total des coûts économiques	98 083 451	205 195 866	125 043 696
Bénéfices économiques nets	5 254 423	(95 686 836)	(18 757 060)
Rapport avantages/coûts	1,05	0,53	0,85

Ainsi, tous avantages économiques soient, les gains de temps (40 mph vs 10 mph), de sécurité (moins de passages à niveau), de pollution (vitesse et géométrie, moins d'attente aux passages à niveau), de frais de santé (éloignement des voies ferrées du noyau important de population), d'amélioration du bruit et des vibrations (pas de secteur urbain à proximité), de valorisation des terrains libérés (corridor actuel récupéré) et d'exploitation des trains (meilleure géométrie, meilleure desserte industrielle), ont tous été calculés par rapport au fait de laisser le train dans le corridor actuel selon l'option du statu quo amélioré.

Autrement dit, les avantages économiques pour la société de l'option 3 sont supérieurs de 5 254 423 \$ à ceux de l'option 2.

¹ Les titres de colonnes du tableau 4-J provenant du document DA2 (p. 94) et joint au présent document pour fins d'explication, ont été révisés pour faire correspondre l'énumération des options à celle utilisée aux séances du BAPE

Cette réponse amène la question suivante : Qu'en est-il de l'Option 1 (Statu quo) ?

- Définissons en premier lieu l'Option 1 : cette option est décrite à la section 2.2.1 du document DA1 portant sur l'étude des besoins, y incluant le programme d'entretien et d'investissement de la compagnie CMQ décrit à la section 2.2.1.4.3.
- L'étude des besoins conclue à la nécessité d'intervenir, de telle sorte que l'Option 1 (statu quo) a été rejetée d'office par la Ville de Lac-Mégantic suite à la préparation du document DA1. Elle ne fait donc pas partie des solutions envisagées par la Ville lors de la préparation du document DA2.
- L'Option 1 ne peut être comparée aux autres options sur le même pied parce qu'elle ne prend pas en compte les recommandations de l'Association des chemins de fer du Canada, contrairement aux quatre autres options.