



Société de transport de l'Outaouais

## Étude avantages-coûts d'un système de transport rapide en site propre

Sommaire

12 octobre 2006

Les Conseillers ADEC Inc.

économie / administration / recherche marketing

3840, rue McCarthy, Saint-Laurent (Québec) H4K 2A6

T. 514 332-7606 / F. 514 331-4882 / [conseillers@adc-inc.ca](mailto:conseillers@adc-inc.ca) / [www.adc-inc.ca](http://www.adc-inc.ca)



ADEC

## Sommaire

- ◆ L'étude avantages-coûts a examiné quatre options de transport collectif rapide pour la ville de Gatineau dans l'axe de la voie ferrée du Chemin de fer Québec-Gatineau jusqu'au centre ville d'Ottawa :
  - ❖ l'ajout de voies réservées sur les chaussées routières;
  - ❖ un corridor accueillant exclusivement des autobus dans l'emprise ferroviaire;
  - ❖ un train de banlieue dans l'emprise ferroviaire;
  - ❖ un train léger sur rail dans l'emprise ferroviaire.
- ◆ Les quatre options possèdent des caractéristiques communes les rendant très comparables au plan du service à la clientèle.
- ◆ Les avantages et les coûts de chacune des options sont mesurés par rapport à la situation qui existe présentement et sur une période de 30 ans.
- ◆ La procédure utilisée pour déterminer l'achalandage pour une option et les performances de cette option a été faite à l'aide du modèle TRANS EMME/2, largement utilisé dans la région.  
De manière à faciliter la comparaison des options, l'offre de transport actuelle pour le réseau routier a été maintenue constante durant toute la période d'évaluation.
- ◆ Les résultats des simulations permettent de calculer, pour chacune des options :
  - ❖ les gains de temps de déplacement des personnes;
  - ❖ les gains en termes de réduction des coûts de fonctionnement des automobiles;
  - ❖ les gains liés aux réductions de polluants et de gaz à effet de serre des automobiles;
  - ❖ les gains au chapitre de la réduction des accidents.
- ◆ À chacun de ces gains sont associées des valeurs monétaires permettant ainsi de calculer les avantages économiques.
- ◆ Quant aux coûts des options, ils sont basés sur des estimations antérieures ou, alors, sur des projets comparables.
- ◆ **Les résultats de l'analyse avantages-coûts montrent que l'option des autobus circulant dans l'emprise ferroviaire (le Rapibus) en voies exclusives est l'option qui produit les meilleurs résultats en termes de bénéfices nets actualisés (voir tableau S.1).**

Tableau S.1 :  
Résultats de l'analyse avantages-coûts

	Coûts (M\$)	Bénéfices (M\$)	Valeur actualisée nette (VAN) (M\$)	Bénéfices / coûts	Taux de rendement interne (TRI)
Rapibus	424	969	538	2,27	39%
Voies réservées	185	214	29	1,16	18%
Train de banlieue	378	380	2	1,01	6%
Système léger sur rails	879	756	-124	0,86	3%

- ◆ L'élément le plus déterminant de l'analyse est les valeurs des gains de temps réalisés par les usagers du transport en commun et du réseau routier.
- ◆ En définitive, sur la base des considérations précédentes et en fonction des analyses effectuées, il est recommandé de choisir et de réaliser l'option Rapibus. Au plan de la rentabilité socio-économique, cette option est la plus performante et attrayante.
- ◆ La mise en œuvre du projet soutiendra l'activité économique par sa contribution à la production nationale, par l'emploi et en contribuant aux entrées fiscales des gouvernements. En effet, les principaux indicateurs des retombées économiques sont les suivants.

Tableau S.2 :  
Principaux indicateurs de retombées économiques

Indicateur	Phase de la construction	Phase d'exploitation 1ère année complète
Contribution au produit intérieur brut	131,1 M\$	21,4 M\$
Emplois soutenus	1 979	371
Revenus totaux du Gouvernement du Québec	35,2 M\$	5,5 M\$
Revenus totaux du Gouvernement fédéral	11,1 M\$	2,0 M\$

- ◆ Notons que les retombées économiques de la phase de la construction vont s'échelonner sur quatre ans alors que celles de la phase d'exploitation vont, quant à elles, s'échelonner sur 30 ans. Ces dernières sont donc récurrentes. Ainsi, à titre d'indication, le nombre total d'emplois-années soutenus durant la phase d'exploitation sur la période de 30 ans sera de 8 925 et la contribution à la production intérieure s'élèvera à 516 M\$ pour l'ensemble de la période.
- ◆ Sur l'ensemble de la période d'exploitation, les recettes fiscales du gouvernement du Québec s'élèveront à 133,3 millions de dollars et celles du gouvernement fédéral s'élèveront à 47,6 millions de dollars.
- ◆ Le projet Rapibus est donc justifié au plan socio-économique et contribuera à l'économie générale et locale.