
ANNEXE 2

Programme de service régional express (SRE) de GO sur 10 ans : Analyse des nouvelles gares

Rapport du conseil d'administration

28 juin 2016

Définition du SRE – La vision

Le SRE de GO réduira les temps de déplacement et offrira aux gens plus de moyens pour se rendre à destination avec :

des trains toutes les 15 minutes



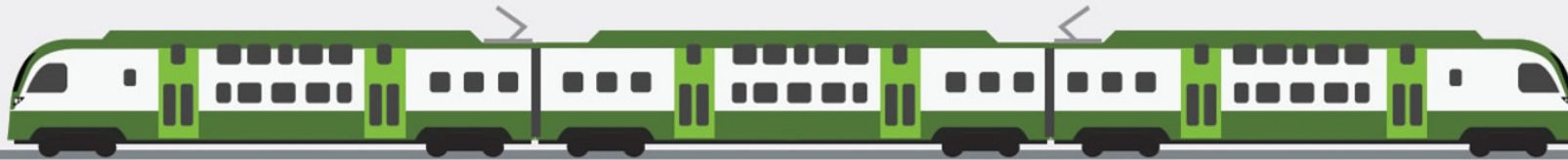
un service dans les deux directions



un service accru toute la journée



des trains électriques plus rapides



Plus de **50** Plus de 50 grandes villes dans le monde utilisent un service ferroviaire régional express.

Qu'il s'agisse du Réseau Express Régional à Paris, de l'Overground à Londres ou du NSW TrainLink à Sydney, chaque SRE possède les caractéristiques de base suivantes :



Service fréquent toute la journée



Trains électriques



Lignes ferroviaires de surface



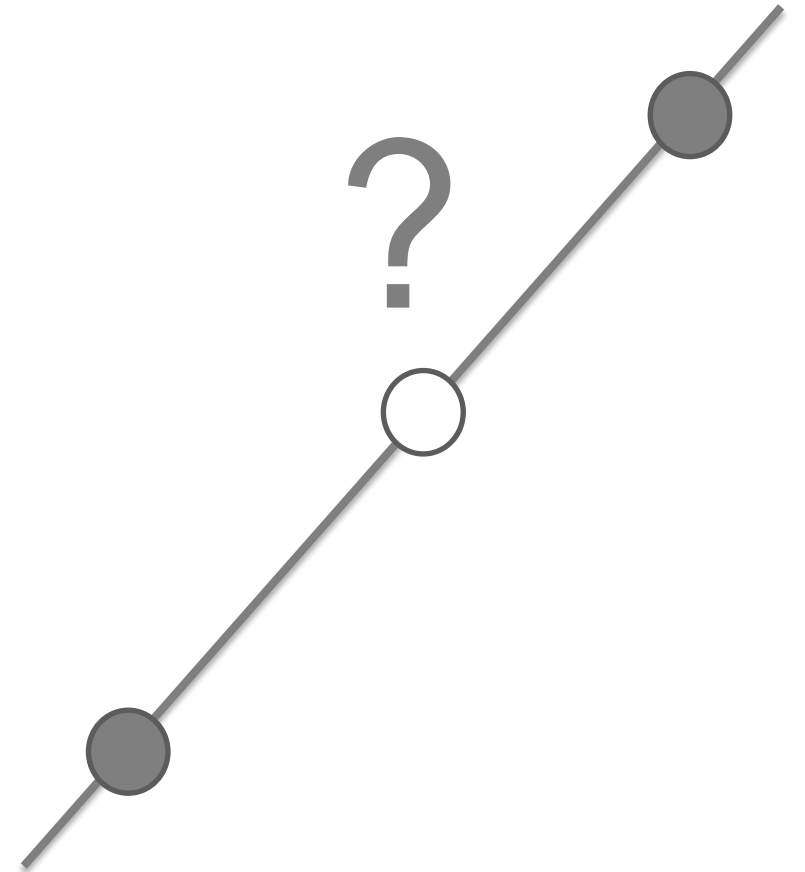
Excellentes correspondances avec les transports en commun locaux



Programme sur 10 ans et nouvelles gares du SRE

Objectifs des nouvelles gares

- Améliorer le service et augmenter le nombre de passagers;
- Minimiser l'incidence sur le temps des trajets pour les clients existants;
- Maintenir un espacement approprié entre les gares selon la technologie des véhicules;
- Appuyer les plans régionaux et municipaux existants;
- Tenir compte des différents rôles et besoins de chaque emplacement, s'adapter aux contextes urbain et suburbain.



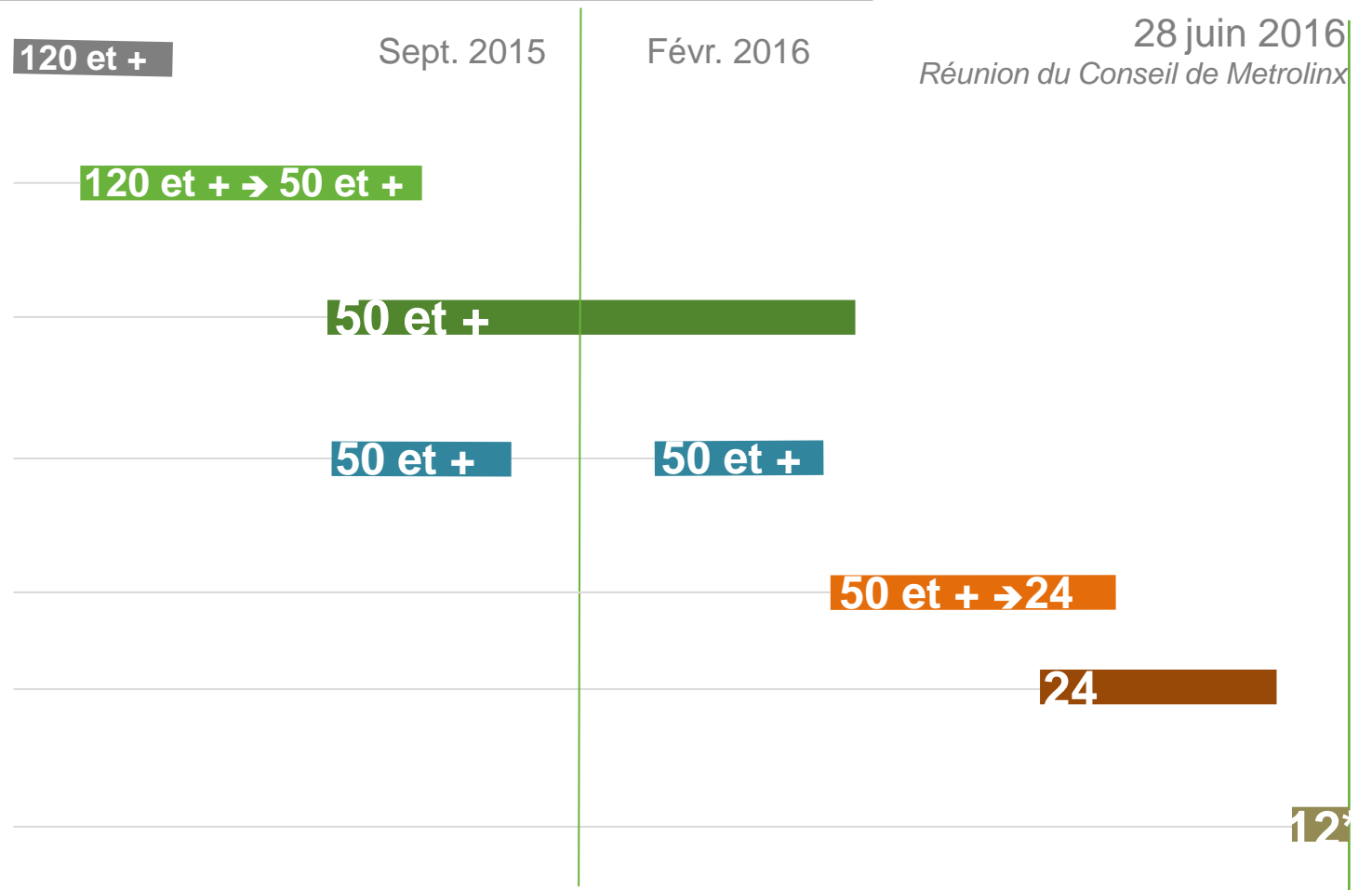
Penser dans une optique régionale

- Le service régional express (SRE) fait partie d'un réseau de transport en commun régional plus vaste dans le plan de transport régional;
- La portée du travail lié aux nouvelles gares est à l'échelle du réseau de GO;
- La portée des répercussions des nouvelles gares est à l'échelle du corridor;
- L'accent est mis actuellement sur les nouvelles gares qui doivent être intégrées au programme de SRE sur 10 ans;
- À long terme, l'augmentation des services GO devrait correspondre à la croissance régionale et accroître la capacité à ajouter de nouvelles gares.



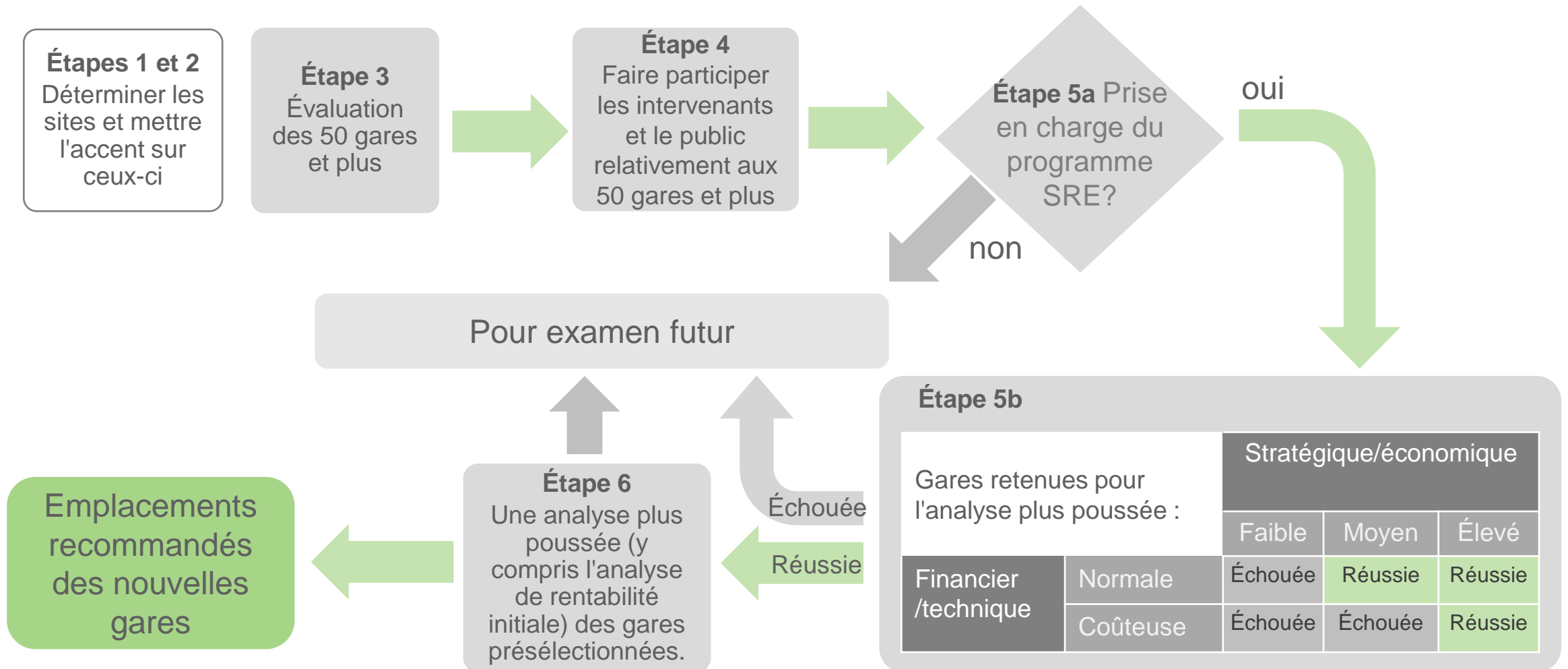
Réalisations jusqu'à présent

1. Préparation d'une liste initiale – Élaboration d'une liste initiale de plus de 120 sites à l'aide de considérations clés des sites et du réseau.
2. Précision de l'analyse – Analyse des facteurs liés au site, considérations en matière de service et demandes historiques pour réduire la liste à 50 sites et plus.
3. Évaluation – Analyse de considérations stratégiques, économiques, techniques et opérationnelles, de coûts et de revenus des 50 sites et plus.
4. Participation du public et des municipalités – Rencontres de consultation et consultation en ligne, examen de 50 sites et plus, et rétroaction sur ceux-ci.
5. Réduction de la liste – À la suite de la participation du public, réduction du nombre de sites pour une analyse plus approfondie.
6. Analyse plus poussée (y compris l'analyse de rentabilité) – Évaluation des analyses de rentabilité plus détaillée sur les sites présélectionnés afin d'orienter les recommandations.
7. Recommandation de nouvelles gares – À intégrer au programme de SRE sur 10 ans *



*À condition de respecter les conditions énoncées dans le rapport de mise à jour sur le service régional express GO présenté au conseil d'administration de Metrolinx le 28 juin 2016.

Processus de prise de décision



Étape 4 : Participation du public et des municipalités

- La liste de plus de 50 gares a été présentée à des employés municipaux afin d'obtenir leurs commentaires au cours de l'automne 2015 et au début de l'hiver 2016.
- Nous avons sollicité la rétroaction du public dans le cadre d'une série de consultations. Metrolinx a organisé 19 événements portes ouvertes régionaux en tout, auxquels environ 1 872 personnes du grand public ont assisté.
- Le site MetrolinxEngage.com a reçu 4 249 visites entre le 16 février et le 4 avril 2016 et plus de 200 commentaires du public ont été publiés.
- Des commentaires du public et des municipalités ont été utilisés pour orienter l'évaluation préliminaire, puis la détermination plus précise des emplacements est passée à l'étape des analyses de rentabilité initiale et des analyses comme telles, par exemple :
 - L'intérêt des promoteurs à proximité des emplacements des gares;
 - Le cadre du plan « Feeling Congested » de la Ville de Toronto a été pris en considération durant l'élaboration des critères d'analyse stratégique.

Étape 5 – Résumé du processus d'évaluation

- Les résultats initiaux de l'Étape 3 (Évaluation) et de l'Étape 4 (Participation des municipalités et du public) ont fourni une évaluation préliminaire des emplacements.
- Les gares ont été analysées à l'aide de 38 mesures. Cependant, neuf critères clés qui distinguent de façon significative les gares les unes des autres et constituent de meilleurs indicateurs prévisionnels du rendement global ont été retenus. À la lumière des commentaires des intervenants, une plus grande importance a été accordée à l'harmonisation des politiques et au potentiel de développement à proximité de la gare potentielle dans les critères clés.
- Les prévisions concernant la configuration des gares étaient basées sur le contexte propre à chacun des emplacements, la plupart des emplacements urbains n'étant pas censés fournir de stationnement.

Étape 5 – Réduction de la liste

Déterminer des emplacements pour une analyse plus approfondie

- Les meilleurs sites possible ont été déterminés afin d'être intégrés à la planification en cours du service sur le réseau du SRE, à la planification des infrastructures, à la conception et à l'ingénierie pour le programme sur 10 ans.
- L'accent est mis sur les emplacements qui donneront les meilleurs résultats dans les contextes actuels et futurs en ce qui a trait aux liaisons vers le transport rapide et au potentiel de développement.
- Les consultations avec le public et les intervenants ont permis de s'assurer que l'évaluation reflétait correctement les conditions et les attentes.

Critères	Mesures
Gares ayant des résultats bons et moyens	Effectuer une analyse de rentabilité initiale
Emplacements n'ayant pas de bons résultats	Conserver à des fins d'examen futur

Étape 5 – Réduction de la liste

Critères clés*

* Selon la présentation de mise à jour sur les gares de SRE à l'intention du conseil d'administration de Metrolinx le 10 février 2016

Catégorie	Objectif	Critères	Paramètre/facteur
Planification stratégique /économique	Moteurs de liaison et d'achalandage	Combien de trajets commenceront et se termineront à cette gare?	Total des embarquements et des débarquements
		Est-ce que la gare est reliée à un autre mode de transport en commun de niveau supérieur et a-t-elle la capacité d'améliorer le service du réseau ou du corridor?	Distance entre les trajets existants et prévus
		Est-ce que la gare relie des destinations clés?	Nombre de destinations et de lieux d'intérêt à proximité
	Économies en temps de déplacement	Quelles sont les économies de temps associées à la nouvelle gare?	Ratio du temps perdu des passagers actuels par rapport au temps gagné pour les utilisateurs de la nouvelle gare
	Potentiel du marché	La gare est-elle bien située par rapport à la demande future du marché?	Évaluation de haut niveau du potentiel du marché
	Possibilité de développement	La gare appuie-t-elle les projets de développement et d'intensification? Quels sont les échéanciers probables?	Emplacements sensibles; nombre et ampleur des récentes propositions de développement
	Harmonisation des politiques	La zone de la gare est-elle conforme à la politique du Plan de croissance?	Emplacement associé à un centre de croissance urbaine, à une zone bâtie ou à une zone rurale
Financier /technique	Abordabilité	Quel est le coût de la construction de la gare?	Coût relatif prévu
	Facilité de construction	Est-ce que les installations requises peuvent être construites?	Niveau de contrainte du site

Étape 5 – Réduction de la liste

Pourquoi certains emplacements ont-ils eu de moins bons résultats que d'autres?

Les emplacements n'ayant pas de bons résultats partagent des difficultés et des contraintes similaires, telles que :

Coûts de construction prohibitifs ou difficultés tels que des limites liées au corridor ou aux voies :

- p. ex., l'ajout d'un quai sous des routes principales peut avoir des répercussions sur des colonnes de pont et des murs de soutènement importants, ce qui pourrait nécessiter la reconstruction de sauts-de-mouton ou l'élargissement de corridors effectués grâce à d'importantes acquisitions de propriétés.

Incidence importante sur les délais et les coûts, nombreux passagers mis en retard, peu d'économies de temps en embarquant ou en débarquant ici :

- p. ex., de façon générale, les emplacements situés plus près de la gare Union peuvent retarder des milliers de passagers déjà à bord d'un train. Cependant, un emplacement obtient de bons résultats s'il permet à un grand nombre de passagers à proximité de gagner du temps en réduisant la durée totale du trajet de la destination de départ (p. ex., domicile) à la destination finale (p. ex., travail), ce qui atténue les répercussions des retards pour les passagers déjà à bord du train.

Il y a peu de destinations régionales à proximité :

- p. ex., certains lieux comptent peu de destinations régionales telles que des lieux de travail, des écoles, des services gouvernementaux ou une concentration de commerces originaux.

Étape 5 – réduction de la liste

Pourquoi certains emplacements ont-ils eu de moins bons résultats que d'autres (suite)

Ils ne sont pas appuyés par le plan de croissance provincial, ou sont soumis au Plan de la ceinture de verdure ou à des limites de croissance :

- p. ex., une gare située à l'intérieur ou près d'une zone protégée par le Plan de la ceinture de verdure verrait ses possibilités de croissance réduites, et le transport en commun pourrait ne pas être en mesure de la desservir efficacement.

Ils n'appuient pas l'utilisation des terrains actuelle ou prévue ou se situent dans des zones de faible densité, où l'on trouve par exemple des entrepôts ou des quartiers résidentiels matures :

- p. ex., les zones partiellement industrielles ou qui comptent de nombreux entrepôts favorisent souvent le transport en voiture au détriment du transport en commun; les grandes propriétés et les longues distances entre les intersections limitent l'accès piéton; il y a moins de passagers potentiels dans les zones qui comptent de nombreuses maisons individuelles que dans celles où les immeubles à logements multiples sont la norme; les quartiers établis peuvent être peu compatibles avec une augmentation de la densité de population.

Il n'y a aucune nouvelle infrastructure importante qui faciliterait la construction d'une gare dans le cadre du programme SRE actuel, comme sur les lignes Richmond Hill et Milton.

Étape 6 – élaboration des analyses de rentabilités initiales relatives aux lieux (24 emplacements)

Analyses de rentabilité initiales réalisées

Corridor GO	Lieu	Municipalité
BA	Spadina	Toronto
BA et KI	PARTIE OUEST DU CENTRE-VILLE : LIBERTY VILLAGE, DUFFERIN-QUEEN WEST, LANSDOWNE	Toronto
BA	Bloor-Davenport	Toronto
BA	St. Clair (ligne Barrie)	Toronto
BA	HIGHWAY 7-CONCORD, YORK UNIVERSITY	York (Vaughan), Toronto
BA	Kirby	York (Vaughan)
BA	Mulock	York (Newmarket)
BA	Innisfil	Simcoe (Innisfil)
KI	St. Clair (ligne Kitchener)	Toronto
KI	Breslau	Waterloo (Woolwich)
LSE and SV	PARTIE EST DU CENTRE-VILLE : DON YARD, UNILEVER, QUEEN-EASTERN	Toronto
LSE et SV	GERRARD : DUNDAS EAST-LOGAN, GERRARD	Toronto
LSE	Whites	Durham (Pickering)
LSW	PARK LAWN, MIMICO	Toronto
SV	Lawrence East	Toronto
SV	Ellesmere	Toronto
SV	Finch East	Toronto

- Des analyses de rentabilité initiales ont été élaborées à partir de la liste réduite qui comporte 17 lieux (24 emplacements de gares, dont certains ont été analysés en tant qu'éléments dans un groupe).
- Les emplacements ont été analysés selon divers critères :
 - stratégiques,
 - économiques,
 - financiers,
 - relatifs à la faisabilité et à l'exploitation.

LÉGENDE

MAJUSCULES = « groupes » : plusieurs lieux rapprochés dont un seul peut être recommandé.

Prise de décisions

Étape 6
17 (24 emplacements)

Étape 1
Classer les emplacements selon les résultats qu'ils ont obtenus dans leur analyse de rentabilité initiale.

Élevés

Moyens

Faibles

Très faibles

Étape 2
Étudier les emplacements au point de vue de leur potentiel d'intégration dans le réseau et du soutien de la communauté.

+ -

Étape 3
Attribuer une catégorie aux emplacements et les recommander pour qu'ils figurent dans le Programme SRE.

Inclus

Non-inclus

Étape 1 – résultats obtenus par les gares

Les analyses de rentabilité initiales déterminent le classement des gares en se fondant sur quatre critères et des questions délicates, qui comprennent les éléments suivants.

Critère stratégique :

- harmonisation avec les politiques,
- protection de l'environnement,
- proximité d'une communauté à faible revenu.

Critère économique :

- valeur actualisée nette*,
- nombre de passagers, sécurité et GES,
- économies en temps de déplacement,
- récupération des coûts d'immobilisations et des coûts de fonctionnement,
- possibilité de développement.

Critère financier :

- coûts d'immobilisations et coûts de fonctionnement,
- nombre de passagers et nouveaux revenus.

Critère de faisabilité et d'exploitation :

- constructibilité,
- répercussions sur le service et l'exploitation.

Répercussions quant aux questions délicates :

- modulation de la tarification,
- scénarios additionnels de développement.

Élevé

Les gares dont le rendement économique serait **positif**, qui augmenteraient l'importance économique de la région et atteindraient les objectifs clés relatifs aux gares.

Moyens

Les gares dont le rendement économique serait **moyen**, mais qui auraient **probablement** des effets positifs en ce qui concerne les facteurs stratégiques ou les questions délicates.

Faibles

Les gares dont le rendement économique serait **moyen** et qui auraient **probablement** des effets négatifs en ce qui concerne les facteurs stratégiques ou les questions délicates **OU** des gares dont le rendement économique serait **faible**, mais qui seraient avantagées au point de vue des facteurs stratégiques ou des questions délicates.

Très faibles

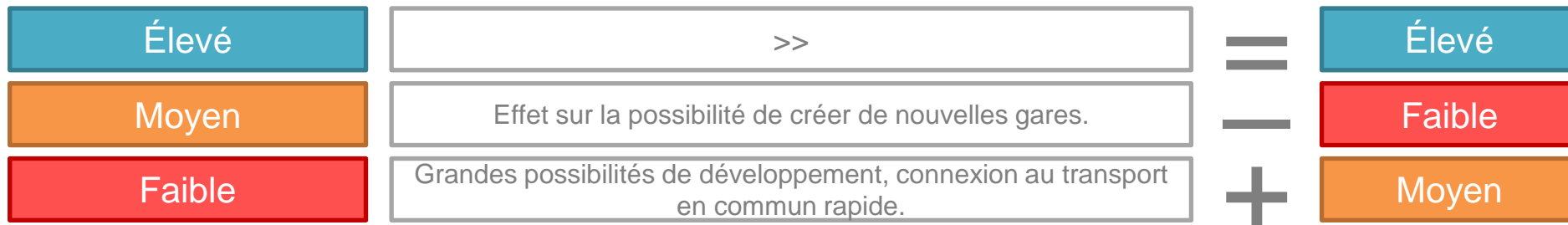
Les gares dont le rendement économique serait le plus **faible** et que ni les facteurs stratégiques ni les questions délicates n'avantageraient.

*Voir l'annexe sur l'analyse économique

Étape 2 – potentiel d'intégration dans le réseau

- Adopter une grille d'analyse axée sur un vaste réseau qui donne priorité aux gares à *l'intérieur* de leur corridor (plutôt qu'à l'échelle du réseau) selon :
 - les connexions au transport en commun rapide,
 - le soutien de la communauté,
 - l'effet sur la possibilité de créer de nouvelles gares,
 - la distance qui les sépare d'autres gares qui seront établies sur la ligne ou qui le sont déjà, de façon à augmenter aussi peu que possible les temps de déplacement.

Exemples :



Étape 3 – recommandations de gares

Classer les gares potentielles et les regrouper selon leur corridor pour optimiser le rendement dans chaque corridor :

- retenir **deux gares** par ligne pour conserver les économies en temps de déplacement réalisées par l'électrification,
- prévoir **une gare supplémentaire** si elle se situe à l'extrémité d'une ligne, car elle augmenterait moins le temps de déplacement à cet endroit,
- envisager d'ajouter **une gare supplémentaire qui s'intègre bien dans le réseau** à condition d'obtenir une estimation détaillée de la capacité du réseau et des effets potentiels de la gare sur la planification des services.

Incluses
dans le
Programme
décennal du
SRE de GO

Les gares ayant obtenu un résultat **Élevé**, **Moyen** ou **Faible** relativement à leur potentiel d'intégration dans le réseau seront soumises à un examen plus détaillé et à des conditions afin de résoudre des problèmes contextuels ou de déterminer la capacité du réseau.

**Non-
incluses**
dans le
Programme
décennal du
SRE de GO

- 1) Les gares au sein d'un **groupe** rejetées en raison du résultat supérieur d'un autre emplacement (elles n'ont pas nécessairement obtenu un mauvais résultat, mais on ne peut retenir qu'un seul emplacement par groupe).
- 2) Les gares ayant obtenu le résultat **Très faible** ou **Faible** et qui s'intégreraient mal dans le réseau. Ce sont des emplacements où l'on ne construira pas de gare dans le cadre du programme de SRE sur 10 ans.

Recommandations : corridor de Barrie

Corridor	Gare	Catégorie	Conditions
Barrie	Spadina	Incluse	Dépend de l'évaluation des besoins à long terme (au-delà du Programme décennal du SRE) en matière de remisage des trains.
	Bloor-Davenport	Incluse	Dépend d'une analyse approfondie des répercussions potentielles sur le service dans le corridor, ainsi que de l'engagement de la Ville de Toronto à construire un passage piétonnier intérieur et accessible à tous vers la station de métro Lansdowne.
	St. Clair West	Non-incluse	
	Autoroute 7-Concord*	Non-incluse	
	Kirby	Incluse	Dépend de la planification du service dans le corridor et de l'analyse approfondie des répercussions potentielles sur le service.
	Mulock	Incluse	Un saut-de-mouton à cet emplacement et une analyse approfondie par Metrolinx sont nécessaires.
	Innisfil	Incluse	Dépend des accords financiers actuels entre les villes de Barrie et d'Innisfil, de la confirmation de l'emplacement exact de la gare par la Ville d'Innisfil ou le Comté de Simcoe, ainsi que d'une éventuelle modification à l'EE ou d'une nouvelle EE.

LÉGENDE

Incluse = incluse dans le Programme décennal du SRE.

Non incluse = non incluse dans le Programme décennal du SRE de GO.

Recommandations : Corridors Kitchener et Lakeshore

Corridor	Gare	Catégorie	Conditions
Kitchener	Liberty Village	Incluse	Dépend des projets de développement du service dans le corridor et du profil des voies.
	St. Clair West	Incluse	Dépend de la planification du service dans le corridor et de l'analyse approfondie des répercussions potentielles sur le service.
	Breslau	Incluse	Dépend de la confirmation de l'emplacement exact de la gare par le Canton de Woolwich ou la Région de Waterloo.
Lakeshore East	Don Yard/Unilever	Incluse	Voir « corridor de Stouffville » pour les conditions (les deux corridors sont desservis)
	Gerrard	Incluse	Voir « corridor de Stouffville » pour les conditions (les deux corridors sont desservis)
	Whites	Non incluse	
Lakeshore West	Park Lawn*	Non incluse	

LÉGENDE

Incluse = Incluse dans le programme décennal du SRE de GO

Non incluse = Non incluse dans le programme du SRE de GO

Recommandations : corridor de Stouffville

Stouffville	Don Yard/Unilever	Incluse	L'emplacement précis fera l'objet d'une analyse technique approfondie, d'une planification de service du corridor, et une consultation auprès des propriétaires fonciers privés et publics sera menée.
	Gerrard	Incluse	Dépend d'une étude minutieuse de l'emplacement précis de la gare avec la Ville de Toronto
	Lawrence East	Incluse	Dépend d'une planification de service du corridor et d'une analyse approfondie des conséquences sur le service.
	Finch	Incluse	Dépend d'une planification de service du corridor et d'une analyse approfondie des conséquences sur le service.
	Ellesmere	Non incluse	

LÉGENDE

Incluse = Incluse dans le programme décennal du SRE de GO

Non incluse = Non incluse dans le programme du SRE de GO

Prochaines étapes

1. Aller de l'avant avec les recommandations de nouvelles gares

énoncées dans le rapport interne du 28 juin 2016, sous réserve :

- D'une confirmation officielle du financement ou de toute autre condition établie dans le rapport interne Metrolinx du 28 juin
- D'une analyse technique approfondie des plans de service du corridor

2. Planification détaillée des gares et approvisionnement (2016+)

- Au besoin, mettre à jour l'analyse de rentabilité pour les sites recommandés
- Commencer le PEPTC/EE
- Conception préliminaire et conception détaillée

3. Travaux de construction (2018+)

- Travaux de construction (étapes selon le programme SRE)

Prochaines étapes (suite)

Pour le moment, les gares suivantes ne font pas partie du programme décennal du SRE de GO. Cela ne signifie pas pour autant que l'intégration de ces gares dans le réseau GO n'est pas envisageable plus tard. Metrolinx continuera à travailler de concert avec les municipalités afin de faire avancer les dossiers stratégiques, économiques, financiers et d'exploitation pour ces emplacements, et les présentera aux fins d'études. D'autres facteurs seront à étudier, notamment l'utilisation des terres dans les régions qui appuient un aménagement axé sur le transport en commun et qui optimisent les investissements des infrastructures provinciales de transport en commun :

- Corridor de Barrie : Autoroute 7–Concord
- Corridor de Lakeshore West : Park Lawn, Walkers Line-Cumberland
- Corridor de Kitchener : Woodbine Avenue et autoroute 27

Les 24 gares restantes qui n'ont pas été soumises à une analyse de rentabilité initiale sont déterminées à des fins d'étude ultérieure dans une perspective de planification à plus long terme du transport régional.



METROLINX

Une agence du gouvernement de l'Ontario



PRESTO

UP Union
Pearson
Express

ANNEXE A

Emplacements à étudier ultérieurement – Nécessiterait une analyse de rentabilité initiale

Étape 5 – Emplacements à étudier ultérieurement – Nécessiterait une analyse de rentabilité initiale

Corridor GO	Emplacement	Municipalité
BA	Bathurst/Route secondaire 15	York (King)
KI	Woodbine-Autoroute 27	Toronto
KI	Islington	Toronto
KI	Heritage	Peel (Brampton)
LSE et SV	Parliament-Cherry	Toronto
LSE et SV	Jones	Toronto
LSE et SV	Greenwood	Toronto
LSE et SV	Coxwell	Toronto
LSE	Lakeridge	Durham (Ajax/Whitby)
LSW	Roncesvalles	Toronto
LSW	Kipling	Toronto
LSW	Winston Churchill	Peel (Mississauga) / Halton (Oakville)
LSW	Maple Grove	Halton (Oakville)
LSW	Dorval	Halton (Oakville)
LSW	Ligne de Walker-Cumberland	Halton (Burlington)
(la suite à la page suivante)		

LÉGENDE

MAJUSCULES = « groupes » :
Plusieurs emplacements
rapprochés : un seul est
recommandable

*conformément au cadre
décisionnel, les emplacements dans
les corridors qui n'ont pas été
considérablement touchés par le
programme du SRE de GO (p. ex.
par l'électrification et d'importantes
améliorations des infrastructures
ferroviaires) ne sont pas pris en
compte pour l'instant.

Étape 5 – Emplacements à étudier ultérieurement – Nécessiterait une analyse de rentabilité initiale (suite)

Corridor GO	Emplacement	Municipalité
MI	EAST MALL/WEST MALL*	Toronto
MI	Cawthra Road/Dundas W*	Peel (Mississauga)
MI	Trafalgar	Halton (Milton)
RH	WEST DON : Queen, Dundas, Gerrard*	Toronto
RH	Millwood [CN Leaside]*	Toronto
RH	Eglinton [CN Leaside]*	Toronto
RH	Don Mills-Bond	Toronto
RH	York Mills*	Toronto
RH	John St-Green Ln*	York (Markham)
RH	16th Avenue*	York (Richmond Hill)
SV	14th Avenue	York (Markham)

LÉGENDE

MAJUSCULES = « groupes » :
Plusieurs emplacements
rapprochés : un seul est
recommandable

*conformément au cadre
décisionnel, les emplacements dans
les corridors qui n'ont pas été
considérablement touchés par le
programme du SRE de GO (p. ex.
par l'électrification et d'importantes
améliorations des infrastructures
ferroviaires) ne sont pas pris en
compte pour l'instant.

ANNEXE B

Analyse économique

L'analyse économique comparativement à l'analyse financière

L'analyse économique joue un rôle majeur en matière d'analyse de rentabilité, car elle évalue *ce qui compte aux yeux des gens* et de la société en tenant compte globalement de toutes les façons dont un projet peut avoir une incidence sur les gens, que ces effets figurent ou non dans des systèmes conventionnels de comptabilité. Tous les coûts et les avantages pour la société sont convertis en valeur monétaire aux fins d'analyse. Il s'agit notamment de l'évaluation :

- Des économies en temps de déplacement;
- Du taux véhicule-kilomètre;
- De l'économie sur les coûts liés à l'utilisation d'une automobile.
- Décongestion
- Sécurité
- Gaz à effet de serre

L'analyse financière ne porte que sur les *sommes dépensées et les sommes touchées*. Cette analyse comprend :

- Les recettes tirées de la vente de titres de transport;
- Les coûts d'exploitation supplémentaires pour les gares;
- Les coûts d'exploitation supplémentaires pour les trains;
- Les coûts d'immobilisation.

La valeur actualisée nette (VAN) est un outil d'analyse qui calcule la différence entre la valeur actualisée totale de tous les profits futurs et la valeur actualisée de tous les coûts futurs exprimés en valeur monétaire (dollar). La valeur actualisée nette des avantages économiques et des coûts économiques est une mesure clé de cette analyse.

La valeur actualisée nette et le ratio avantages-coûts : les deux côtés de la médaille

La valeur actualisée nette et le ratio avantages-coûts mesurent tous deux les mêmes éléments dans une évaluation économique et dans une évaluation financière, mais ils les illustrent de façon différente.

Valeur actualisée nette (VAN)	Ratio avantages-coûts
La valeur actualisée totale de tous les avantages futurs soustraite à la valeur actualisée de tous les coûts futurs	L'indicateur de valeur monétaire pour une option ou pour un projet On le calcule en divisant la valeur actualisée des avantages totaux par la valeur actualisée des coûts totaux.
$\text{Valeur actualisée nette} = \text{valeur actualisée X avantages} - \text{valeur actualisée x coûts}$	$\text{Ratio avantages-coûts} = \text{valeur actualisée X avantages} / \text{valeur actualisée X coûts}$
Valeur économique perdue ou gagnée au cours de la période analysée (en dollars actuels)	Le ratio démontre la valeur de chaque dollar investi dans le projet. <1 = perte d'argent pour chaque dollar dépensé
Montre la valeur monétaire des avantages ou des pertes	Montre l'étendue des avantages ou des pertes

* La valeur actualisée est la valeur actuelle d'un montant disponible plus tard ou d'un flux de trésorerie à un taux de rendement défini