
TRANSPORT : LE QUÉBEC DOIT MISER SUR LA CONCURRENCE

Montréal, le 6 novembre 2012 – À l’heure où le Parti Québécois s’apprête à transformer le ministère des Transports en agence autonome afin de corriger les déficiences majeures dont souffre le Québec à ce chapitre, le Centre sur la productivité et la prospérité (CPP) de HEC Montréal propose une analyse détaillée des meilleures pratiques observées à l’échelle internationale dans ce secteur. « Par cette étude, nous voulons suggérer aux décideurs certaines pistes d’action visant à améliorer leurs performances tant sur le plan du transport en commun que des infrastructures de transport », déclare Robert Gagné, directeur du CPP.

Ainsi, le gouvernement du Québec aurait intérêt à s’inspirer des réformes entreprises par certains pays – Finlande, Norvège, Royaume-Uni et Suède – qui sont confrontés à des difficultés très similaires à celles qu’il rencontre. Les changements opérés visaient une recherche d’efficacité par un recours plus grand aux forces concurrentielles.

Les transports en commun

Dans les années 1990, en réaction à un besoin croissant de financement du secteur des transports, les Scandinaves ont été parmi les premiers à réformer leur régime institutionnel. Ainsi, la plupart des municipalités ont cherché à « acheter » les services de transport collectif auprès d’entreprises privées plutôt que de les dispenser directement. Aujourd’hui, les organismes de transport public élaborent des contrats et choisissent les sous-traitants à l’issue d’un appel d’offres.

Les objectifs de réduction des coûts ont été rapidement atteints. Ainsi, entre 1990 et 1998, par exemple, la Suède a réussi à diminuer ses dépenses de 25 %. En Finlande, les économies réalisées à ce chapitre se sont pour leur part répercutées sur les tarifs : l’abonnement mensuel est ainsi passé de 62,2 euros en 1994 à 54,6 euros en 1997. En Norvège, les autorités publiques ont pu réduire leurs frais de 10 % entre 1994 et 2007.

Cette obsession de baisse des coûts a toutefois nui à la qualité des services. Pour contrer cet impact négatif, les comtés ont décidé d’inclure une notion de qualité dans leurs processus d’appel d’offres. Depuis, les prestataires peuvent se faire rembourser jusqu’à 20 % du contrat lorsque les résultats dépassent les attentes. Dans le cas inverse, ils doivent payer des pénalités.

Les infrastructures de transport

En Suède, en Finlande et en Norvège, la notion de concurrence prédomine également dans le secteur des infrastructures de transport, où ces gouvernements ont récemment procédé à la délimitation des fonctions d’acheteur de services de transport et de fournisseur. Ainsi, les services internes de production qui, jusque-là, se chargeaient de la construction et de l’entretien des routes, ont été transformés en sociétés d’État soumises aux mêmes règles que les autres entreprises. Ces agences doivent désormais soumissionner pour obtenir des contrats de leur gouvernement.

À l'instar des pays scandinaves, le Royaume-Uni sépare aussi la fonction de fournisseur de celle d'acheteur de prestations. Les deux agences responsables de la gestion des infrastructures de transport de ce pays vont cependant plus loin : en 2001, elles ont subdivisé le réseau routier en plus de 18 zones et ont confié les services de construction et d'entretien de chacune d'entre elles à un seul contractant. Les contrats peuvent durer sept ans et sont accordés à la suite d'un appel d'offres. Résultat : les dépassements de coûts des projets sont passés, en moyenne, de 27 à 12 % entre 2002 et 2008.

« Si le Québec aspire à accroître sa performance dans le secteur des transports, il nous apparaît essentiel de séparer la fonction d'acheteur de celle de fournisseur, affirme Robert Gagné. Pour les infrastructures de transport, la province gagnerait notamment à laisser un même contractant assumer plusieurs phases d'un projet (planification, construction, entretien). Pour éviter, en revanche, les hausses de coûts que connaît le Royaume-Uni, le Québec devrait pouvoir miser sur un système d'information efficace qui lui permettrait d'effectuer des comparaisons et ainsi, d'élaborer des contrats équilibrés. »

En se désengageant de la fourniture de services pour mieux se concentrer sur la gestion et la planification, en assurant également une certaine concurrence entre les fournisseurs, les administrations gagnent en efficacité. « Il faut aussi comprendre que "concurrence" n'est pas nécessairement synonyme de "privatisation". Et que la bonne performance n'est pas l'apanage du privé. Le secteur public peut, lui aussi, améliorer ses façons de faire, mais encore faut-il qu'il s'en donne les moyens », conclut Robert Gagné.

Loin de se limiter aux questions liées aux transports, le *Bilan 2012* du CPP trace aussi un portrait détaillé de la performance économique du Québec tout en la comparant à celle d'une vingtaine de pays de l'OCDE, dont le Canada et les États-Unis. En primeur cette année, ce rapport présente aussi une analyse détaillée de l'impact de certains autres déterminants sur la productivité du Québec – scolarisation, santé, compétitivité des marchés des produits, fiscalité et aide aux entreprises – et propose certaines pistes de solution pour améliorer la situation.

Pour en savoir plus :

- Consultez le rapport [Productivité et prospérité au Québec - Bilan 2012](#) en page 58 ;
- Téléchargez le communiqué de presse [en anglais](#).

À propos du Centre sur la productivité et la prospérité

Créé en 2009, le Centre sur la productivité et la prospérité de HEC Montréal mène une double mission. Il se consacre d'abord à la recherche sur la productivité et la prospérité en ayant comme principaux sujets d'étude le Québec et le Canada. Ensuite, il veille à faire connaître les résultats obtenus en organisant des activités de transfert, de vulgarisation et, ultimement, d'éducation. Pour en apprendre davantage sur le Centre, visitez le www.hec.ca/cpp.

- 30 -

Source :

Liette D'Amours
Responsable des relations médias
Tél. : 514 649-2347
info.cpp@hec.ca