

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA RECHERCHE

JUSTIFICATION D'UN PROGRAMME D'INVESTISSEMENT PRIORITAIRE EN MATÉRIEL AU MINISTÈRE DE LA VOIRIE



Décembre, 1969

CANQ
VO
337

478145

JUSTIFICATION D'UN PROGRAMME
D'INVESTISSEMENT PRIORITAIRE
EN MATERIEL AU MINISTERE DE
LA VOIRIE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Ce projet, classé dans la catégorie des budgets "B", a d'abord été mis de l'avant dans une étude présentée en novembre 1968, sous le titre de "Coût d'Exploitation du Matériel Routier". On y démontre de façon très générale, à partir des principes fondamentaux de gestion, que le rajeunissement du parc de matériels du Ministère est une condition essentielle de rentabilité. Cependant les travaux de recherche ont progressé au cours de l'année 1969 et un nouveau rapport intitulé "Renouvellement du Matériel Routier" est venu confirmer les premières conclusions et préciser la durée de vie économique des principales catégories de matériels qui composent le parc.

Il est donc possible maintenant de mieux situer le projet dans le cadre des critères économiques d'évaluation des programmes et de présenter à son appui des arguments beaucoup plus directs.

I - OBJECTIFS:

Les objectifs visés par le programme peuvent être définis et classés comme suit:

- 1c- Rajeunissement du parc de matériels;
- 2c- Réduction du coût des réparations;
- 3c- Amélioration du rendement des matériels;

CAWQ
VO
337

4c- Révalorisation de l'image présentée par le Ministère de la Voirie.

Actuellement 60% des matériels ont dépassé la limite de vie économique et sont dans un tel état d'usure et de désuétude que le coût d'entretien et de réparation est devenu exorbitant. Il est évident que des engins délabrés ne peuvent fournir un rendement satisfaisant et créent dans l'esprit du public une image très défavorable du Ministère de la Voirie.

La valeur effective du parc de matériels ne dépasse pas 24,000,000 \$24,800,000.00, soit à peu près 75% de la valeur à l'achat qui est de 39,000,000 \$33,000,000.00. Le coût normal d'exploitation devrait donc être de l'ordre de \$9,900,000.00 alors qu'il atteint actuellement \$13,000,000.00, amortissement et frais généraux compris. Par conséquent la différence de \$3,100,000.00 est dépensée chaque année en pure perte, et cette évaluation est plutôt conservatrice.

Une politique intensive de rajeunissement entraînera la solution automatique de tous ces problèmes en même temps qu'elle permettra de réaliser des économies annuelles de plusieurs millions de dollars dans un avenir rapproché.

II- MOTIFS:

Parmi les principaux motifs qui ont déterminé l'élaboration du projet on peut citer:

- 1o- L'étude poussée des coûts actuels d'exploitation;
- 2o- L'établissement et l'application d'une méthode appropriée d'analyse de renouvellement;
- 3o- La recherche de méthodes rationnelles de gestion et d'exploitation.

Tous les résultats des travaux de recherche résumés dans les deux rapports déjà mentionnés prouvent nettement l'urgence du rajeunissement, la rentabilité de la possession par le Ministère et la nécessité d'établir un système de gestion complète. Un troisième rapport intitulé "Exploitation Rationnelle du Matériel d'Entretien" insiste davantage sur l'évaluation des besoins, le choix judicieux et la distribution équitable des matériels, ainsi que sur les méthodes de gestion destinées à améliorer le rendement général.

De telles données suffisent à motiver l'élaboration d'un programme de révalorisation du parc et fournissent tous les arguments nécessaires à la défense du projet.

III- MOYENS D'EXECUTION:

Pour mener à bonne fin le projet il faut:

- 1o- Compléter et mécaniser le système de gestion;
- 2o- Renforcer et entraîner le personnel administratif;
- 3o- Etablir une stratégie logique de renouvellement et de rajeunissement;
- 4o- Choisir plus judicieusement les matériels.

Les structures de la nouvelle Direction Générale de l'Entretien promettent sûrement une action plus dynamique dans la poursuite des objectifs établis. Au niveau du Service du Matériel la réorganisation est presque complétée et le personnel aura tôt fait de s'adapter au nouveau système, ce qui devrait être un gage de succès pour la mise en oeuvre du programme dès le début de la prochaine année fiscale.

IV- CRITERES D'EVALUATION DU PROJET:

Dans le but de bien situer le projet dans le contexte général il est nécessaire d'en évaluer les effets sur la structure économique, sur l'emploi, sur la demande de services publics et sur la productivité des programmes gouvernementaux.

1o- Effets sur la structure économique:-

L'investissement annuel de plusieurs millions de dollars pour le renouvellement normal et le rajeunissement des matériels servira de stimulant dans les domaines suivants:

- A- Fabrication de matériels routiers;
- B- Utilisation de la main-d'oeuvre et des produits québécois;
- C- Intensification du rôle de l'entreprise privée dans certains secteurs où elle est plus efficace que l'entreprise publique.

2o- Effets sur l'emploi:-

La mise en force du programme donnera plus de travail:

- A- Dans l'industrie de fabrication;

B- Dans le secteur public, par suite du meilleur emploi des sommes dépensées.

3o- Effets sur la demande de services publics:-

Le programme proposé n'est pas de nature à créer de nouvelles demandes de services; il permettra cependant d'améliorer les services actuels ou d'en réduire le coût..

4o- Effets sur la productivité:-

C'est dans ce domaine surtout qu'apparaîtront les effets bénéfiques d'un projet élaboré suivant les données d'une recherche intensive et les principes modernes de gestion du matériel. La poursuite du programme permettra:-

- A- d'accroître l'efficacité de l'appareil administratif dans un secteur assez négligé jusqu'ici;
- B- de réduire le coût d'exploitation des matériels et par la suite le coût des programmes d'entretien des routes à rendement à peu près égal;
- C- d'améliorer le rendement des matériels et la qualité des services fournis par d'autres programmes à coût global équivalent.

Actuellement le coût d'exploitation de l'ensemble des matériels principaux, frais de carburants exclus, s'élève à \$0.34 par heure d'utilisation et par mille dollars d'investissement. Or, après rajeunissement et amélioration de l'utilisation, ce coût horaire s'abaissera d'au moins \$0.07 et probablement davantage.

/6..

Les matériels secondaires produiront aussi leur part d'économie, ce qui porte aux environs de \$3,000,000.00 le total annuel minimal des économies possibles.

50- Coût du programme:-

Quelle que soit la méthode utilisée pour calculer le coût du programme de renouvellement du matériel on aboutit toujours à un résultat à peu près identique. Les montants dépensés au cours des dernières années ont été nettement insuffisants et il devient de plus en plus coûteux d'effectuer le redressement qui s'impose. Le prolongement de la situation actuelle aboutira dans un proche avenir à un désastre qu'il est encore possible d'éviter en consacrant les montants annuels tabulés ci-dessous au renouvellement et au rajeunissement des matériels.

/7..

DEPENSES EN RENOUVELLEMENT

ANNEE	NORMAL	ACCELERE	TOTAL
1970-71	\$3,000,000.	\$3,000,000.	\$6,000,000.
1971-72	\$3,250,000.	\$2,750,000.	\$6,000,000.
1972-73	\$3,500,000.	\$2,500,000.	\$6,000,000.
1973-74	\$3,750,000.	\$2,250,000.	\$6,000,000.
1974-75	\$4,000,000.	\$2,000,000.	\$6,000,000.
1975-76	\$4,250,000.	\$1,750,000.	\$6,000,000.
	_____	_____	_____
TOTAUX:	\$21,750,000.	\$14,250,000.	\$36,000,000.

Les données calculées dans les études précédentes ont été arrondies et les dépenses annuelles ont été égalisées sans affecter le résultat final.

Si l'on désire que le coût d'exploitation des matériels demeure dans les limites économiques prescrites, un accroissement normal est inévitable mais les montants dépensés à cette fin sont immédiatement récupérés grâce à la réduction du coût d'entretien et de réparation. De plus, les montants consacrés au renouvellement accéléré, ou au rajeunissement, seront aussi récupérés très rapidement dès que le parc recommencera à opérer de façon normale et économique et atteindra enfin le niveau de rentabilité que garantit une gestion efficace.

60- Références:-

Les principes de gestion et les résultats d'analyse qui servent de base au présent rapport sont tirés des ouvrages suivants:-

- A- "Coût d'Exploitation du Matériel Routier"
- B- "Renouvellement du Matériel Routier"
- C- "Exploitation Rationnelle du Matériel d'Entretien".
- D- "Rajeunissement du Parc de Matériels".

/9..

Ces documents, préparés par Léon Gauthier, ing. a.g.,
alors qu'il était attaché à la Direction Générale de la Recherche,
sont à la disposition du groupe de travail.

Le Directeur Général de la Recherche

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Charland', enclosed within a circular scribble.

Jacques L. Charland, ing. a.g.

JLC/hbt

QUEBEC, le 3 décembre 1969

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 108 570