



« LA SAGA DES VOITURES DE MÉTRO »

LES MÉDIAS EMPRUNTENT CETTE EXPRESSION POUR PARLER DU DOSSIER DU REMPLACEMENT DES VOITURES DE MÉTRO, PROBABLEMENT PARCE QUE LE PROCESSUS EST LONG ET FASTIDIEUX. NOUS COMPRENONS TRÈS BIEN CELA, CAR NOUS SOMMES AU MOINS AUTANT, SINON PLUS IMPATIENTS, D'ACQUÉRIR NOS NOUVELLES VOITURES POUR RÉPONDRE À LA CROISSANCE DE L'ACHALANDAGE. IL Y A MAINTENANT PLUS DE QUATRE ANS QUE LE PROJET EST LANCÉ.



Photo : Michel E. Tremblay

M. Yves Devin, Directeur général de la STM

POURQUOI EST-CE SI LONG?

C'est la question que tous se posent. Les étapes que nous avons dû franchir jusqu'à maintenant pour nous conformer au processus d'acquisition expliquent cette situation. Le dossier a malheureusement pris la voie de la judiciarisation car Alstom, puis le Consortium Bombardier-Alstom, ont fait appel aux tribunaux, à un moment ou un autre, pour présenter leurs positions et faire valoir leurs intérêts.

QUE S'EST-IL PASSÉ POUR EN ARRIVER LÀ?

Voici les faits. Alors que la STM préparait la mise en place d'un bureau de projet pour remplacer ses voitures dans le cadre d'un appel d'offres, le gouvernement du Québec, qui finance ce projet à hauteur de 75 %, demande à la STM en mai 2006 de négocier de gré à gré avec Bombardier. Cependant, Alstom dépose en juin 2006, à l'encontre de la STM et de Bombardier,

une requête en Cour supérieure pour contester cette négociation de gré à gré.

En janvier 2008, le tribunal rend sa décision et déclare que la STM doit procéder par appel d'offres. Le gouvernement impose alors la condition d'un contenu canadien de 60 % pour sa participation au financement du projet.

En juillet 2008, la STM lance un appel d'offres conforme aux exigences du gouvernement. Bombardier et Alstom, jusque-là rivaux, deviennent des alliés au sein d'un Consortium et déposent en décembre 2008 une proposition unique. Non seulement cette dernière n'est pas recevable mais, en plus, le prix demandé est beaucoup plus élevé que la moyenne du marché.

Vu l'échec de l'appel d'offres, le gouvernement accepte en avril 2009 que la STM négocie avec le Consortium, mais encadre cette négociation. Il oblige la STM à informer l'ensemble des manufacturiers internationaux des changements substantiels éventuellement apportés par la négociation aux conditions de l'appel d'offres, afin de donner la possibilité à ces entreprises de faire connaître leur intérêt dans la conclusion d'un contrat selon les conditions ainsi changées.

Les négociations débutent en mai 2009. Le Consortium allègue l'impossibilité de réduire son prix mais prétend pouvoir le faire pour une commande plus importante. Le Gouvernement et la STM conviennent de reprendre les négociations sur la base d'une augmentation de la quantité de voitures à fournir. L'ampleur du contrat envisagé passe ainsi de 342 à 765 voitures, avec des options pour 288 voitures additionnelles. En décembre 2009, les parties arrivent à convenir d'un projet d'entente.

Étant donné les changements substantiels apportés au contrat, notamment par l'augmentation de la quantité de voitures, la STM doit, ainsi que l'exigent les conditions établies par le Gouvernement, publier un avis d'intention sur le marché international afin de permettre à toute entreprise ayant la capacité requise de faire connaître son intérêt.

Deux sociétés se manifestent : Construcciones Y Auxiliar De Ferrocarriles S.A. (CAF) et la Société Locomotive Électrique ZhuZhou CSR. Cette dernière est informée que la STM ne donnera pas suite à son expression d'intérêt puisqu'elle ne propose que des voitures sur roues de fer, ce qui contrevient à une exigence fondamentale. Pour ce qui est de l'expression d'intérêt de CAF, elle est soumise à l'analyse d'experts internes et externes qui doivent vérifier si elle répond aux critères prescrits.

Ne voilà-t-il pas qu'en mai 2010, au moment où le rapport des experts doit être déposé, le Consortium Bombardier-Alstom fait signifier une requête en annulation de l'Avis d'intention. La STM et le Gouvernement s'opposent aux prétentions du Consortium et contestent cette poursuite devant la Cour supérieure. Dans un jugement étoffé de vingt-six pages rendu le 30 juin dernier, le juge en chef adjoint, l'Honorable André Wery, conclut que la requête est irrecevable et, par conséquent, déboute le Consortium.

La STM poursuit alors son analyse de la manifestation d'intérêt de CAF et reçoit le rapport produit par Hatch Mott MacDonald et Booz Allen Hamilton, des firmes indépendantes reconnues à travers le monde pour leur expertise en matière de matériel roulant. Les experts opérationnels, techniques et financiers de la STM ainsi que ceux de SNC Lavalin, Tecsub et Dessau s'appuient sur leurs propres études et analyses ainsi que sur

le rapport de Hatch Mott MacDonald et Booz Allen Hamilton, selon lesquels CAF a démontré son «entière conformité» aux exigences applicables, pour tirer la conclusion que CAF satisfait aux exigences de l'Autorisation ministérielle et de l'Avis d'intention.

En conséquence, le Conseil d'administration décide le 13 juillet 2010 d'enclencher sans délai le processus d'appel d'offres. Il est prévu que ce dernier pourra être lancé sur le marché international dès l'automne.

LA STM A RESPECTÉ TOUTES LES RÈGLES DU JEU

Ce qu'il faut rappeler dans ce dossier, c'est que la STM a travaillé de concert avec le gouvernement du Québec. Ce faisant, elle a respecté et a suivi avec rigueur le processus mis en place pour acquérir de nouvelles voitures de métro modernes, fiables et au juste prix.

UN BESOIN ESSENTIEL POUR MONTRÉAL ET LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Depuis 2006, la STM a accru de 30 % l'offre de service de métro et n'a presque plus de marge de manœuvre pour en ajouter. Nous devons acquérir ces nouvelles voitures pour répondre aux besoins de notre clientèle qui est de plus en plus nombreuse à utiliser nos services. La décision d'aller en appel d'offres étant maintenant prise, nous allons, avec l'aide de nos employés, continuer d'assurer

l'entretien du matériel roulant pour qu'il demeure fiable et allons travailler à trouver des moyens pour compenser le retard de la livraison des voitures.

De plus, à la demande du conseil d'administration, nous allons prendre les mesures requises pour optimiser le réseau des bus. En effet, l'achalandage progresse à un rythme tel que nous allons redoubler nos efforts en faveur du transport collectif. Nous savons pouvoir compter à cet égard sur l'appui du Premier Ministre du Québec, Monsieur Jean Charest, de la Ministre des Transports, Madame Julie Boulet, et du Maire de Montréal, Monsieur Gérald Tremblay.

On nous permettra enfin de rappeler avec fierté que, selon l'évaluation comparative de 26 métros du monde réalisée par le Collège impérial de Londres, le métro de Montréal se classe au premier rang au chapitre de la productivité. Nous souhaitons qu'il le demeure. C'est la raison pour laquelle nous allons, dans l'intérêt public, mettre les bouchées doubles pour accélérer le processus d'appel d'offres qui vient d'être lancé et faire en sorte que les voitures de métro soient livrées dans les meilleurs délais.



M. Yves Devin
Directeur général de la STM