

**ALLOCUTION DE M. CLAUDE TRUDEL  
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA STM**

**DANS LE CADRE DE LA CONFÉRENCE DE PRESSE POUR LE  
RENOUVELLEMENT DES VOITURES DE MÉTRO MR-63**

**LE JEUDI 11 MAI 2006  
HÔTEL DELTA CENTRE-VILLE**

**Seul le texte prononcé fera foi**

M. le Ministre du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation  
M. le Ministre du Transport,  
Mesdames et messieurs,

C'est avec grand plaisir que j'accueille aujourd'hui l'annonce du gouvernement du Québec qui permettra à la Société de transport de Montréal de débiter le processus pour le renouvellement des voitures de métro MR-63. Il s'agit d'une excellente nouvelle dans la mesure où les premières voitures pourront s'élancer sur les rails dès la fin de 2010. Le renouvellement des voitures de métro favorisera ainsi le développement des services et, de ce fait, encouragera une utilisation accrue des infrastructures du transport collectif.

Comme vous le savez, le mandat de la STM est de développer et d'exploiter pour sa clientèle un réseau intégré d'autobus et de métro avec lequel elle assure avec courtoisie des déplacements fiables, rapides, sécuritaires et confortables. Au cœur du développement économique de la région de Montréal, la Société contribue tant à la qualité de vie des citoyens qu'à la protection de l'environnement.

En générant plus de 20 000 emplois directs et indirects liés à ses activités, la STM participe au dynamisme économique de Montréal. Les retombées annuelles directes de ses activités représentent près de 240 M\$ en impôts et taxes diverses pour les différents paliers gouvernementaux.

La STM apporte également une contribution significative à la mobilité de l'ensemble des Montréalais, que ce soit pour l'accessibilité au travail, à l'éducation, à la santé ou aux loisirs. En effet, le transport en commun représente la seule alternative pour un tiers des ménages de l'île de Montréal qui ne possèdent pas de voiture.

La Société exploite également un réseau de transport adapté et des circuits d'autobus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Près de 85 % des déplacements en transport en commun de la région métropolitaine et 75 % de ceux réalisés au Québec sont assurés par la STM. En 2005, 360 millions de déplacements ont été effectués sur son réseau métro et autobus, ce qui représente une croissance de près de 7 % depuis 1995. Chaque jour, du lundi au vendredi, près de 800 000 voyageurs utilisent le métro de Montréal pour voyager dans la partie centrale de l'agglomération métropolitaine.

Au cours des prochaines années, la STM devra relever des défis de taille dans un contexte de rareté des ressources et d'augmentation des coûts. Mentionnons, entre autres, l'amélioration de la part modale du transport en commun, l'augmentation de l'achalandage et des revenus autonomes ainsi que l'amélioration de la qualité du service et de la satisfaction de la clientèle.

Ainsi, la STM devra continuer d'offrir un excellent service à sa vaste clientèle, tout en renouvelant le matériel roulant et ses équipements fixes, en modernisant ses installations,

en instaurant un nouveau système de vente et de perception, en améliorant l'offre de service et en renouvelant sa main d'œuvre. L'annonce d'aujourd'hui aura un impact positif sur plusieurs objectifs du plan d'affaires 2006-2010, notamment en matière de préservation de la fiabilité du métro, d'amélioration du service à la clientèle et de réduction des coûts de fonctionnement.

Au chapitre, du maintien et du renouvellement des infrastructures et du matériel roulant, les besoins de la STM sont évalués à 3,5 G \$ pour la prochaine décennie. À lui seul, le réseau du métro nécessitera 2,6 G \$ pour le remplacement des voitures de métro, qui ont atteint leur durée de vie utile, et pour la rénovation des infrastructures. Je rappelle que la STM a également investi un montant de plus de 33 M\$ pour le réaménagement des voitures MR-73. Cet investissement, annoncé l'an dernier, aura pour effet d'augmenter la capacité d'accueil de voyageurs de 10 %.

Je profite de l'occasion pour mentionner, à mon tour, que le métro de Montréal soulignera son 40<sup>e</sup> anniversaire le 14 octobre prochain. Les 336 voitures de métro MR-63 mises en service en 1966 ont parcouru plus de 3 200 000 kilomètres chacune. Le renouvellement de ce matériel roulant permettra d'assurer la fiabilité du réseau du métro, d'améliorer le service à la clientèle ainsi que la performance de la STM. L'annonce d'aujourd'hui arrive donc à point nommé et contribuera certainement à redonner aux montréalais la fierté de leur métro!

Le remplacement des voitures MR-63 est un projet complexe parce que chaque métro a ses particularités. Dans ce contexte, le gouvernement du Québec a demandé à la STM de négocier de gré à gré avec Bombardier Transport, une formule qui permettra d'obtenir le meilleur produit, au juste prix, tout en garantissant des retombées économiques et sociales optimales pour le Québec.

La STM aura la responsabilité de définir des exigences qui sont viables du point de vue économique, de rendre ses exigences le plus explicite possible en termes de performance attendue, de bien définir comment l'atteinte de la performance sera démontrée et mesurée, de bien préciser les conditions de mise en service, de définir le plus précisément possible les interfaces entre le produit à livrer et l'environnement d'exploitation de ce produit, de participer activement à l'optimisation du contenu et des coûts et enfin d'être en mesure d'apprécier le prix déposé par le fournisseur et de le négocier.

Bombardier Transport devra, pour sa part, être à l'écoute des besoins de la STM, proposer des solutions rencontrant ces besoins, bien présenter ses contraintes et ses risques de réalisation, maîtriser ses coûts de conception, d'approvisionnement et de production, bien expliquer les facteurs influençant les coûts, participer activement à l'optimisation du contenu et des coûts, être transparent sur sa structure de coûts, de même que déposer un prix le plus explicite possible et le négocier.

## Le bureau de projet

Pour jouer pleinement son rôle dans la réalisation du projet de renouvellement des voitures de métro MR-63, la STM mettra sur pied un bureau de projet. Le bureau de projet sera constitué avec une firme de génie-conseil, qui sera choisie par appel d'offres public.

Le bureau de projet procédera d'abord à l'élaboration d'un cahier de charges fonctionnel. La collaboration de divers spécialistes de la STM issus des secteurs de l'exploitation, de l'entretien, du marketing et du service à la clientèle, de l'ingénierie et de l'approvisionnement sera alors requise. Compétents et efficaces, les employés de la STM ont su développer au fil des ans une expertise pointue en la matière. Ce bureau effectuera en outre un balisage sur les coûts de projets similaires.

Des visites seront effectuées chez d'autres exploitants afin d'apprécier des matériels roulants récents et de s'informer des performances obtenues avec ceux-ci. D'autres visites sont également à prévoir avec Bombardier Transport pour évaluer les caractéristiques de ses différents produits. À ce chapitre, la STM a également prévu poursuivre un programme de recherche auprès de sa clientèle afin de recueillir de l'information sur ses besoins et ses attentes, tout comme elle l'a fait pour le réaménagement des MR-73.

Ensuite, la STM et Bombardier Transport définiront ensemble les concepts du produit à livrer. Suivra la préparation des spécifications détaillées du nouveau matériel roulant. Ces spécifications, tout comme les concepts, seront soumises à une optimisation et à une analyse de la valeur. La rédaction du cahier des charges permettra de définir les conditions de réalisation du contrat. On prévoit à cette étape une validation avec les partenaires internes.

À la suite au dépôt de l'offre monétaire par Bombardier Transport, la STM et le fournisseur négocieront de gré à gré pour en arriver à une entente sur le prix et les conditions de réalisation du contrat. La STM entreprendra la négociation avec une équipe expérimentée. Pour assurer la transparence quant aux coûts, une firme indépendante effectuera une vérification externe sur les coûts déposés par Bombardier Transport.

Afin de soutenir le processus de négociation, le bureau de projet réalisera une analyse comparative des coûts. Une période de négociation d'une durée prédéfinie sera allouée pour parvenir à une entente entre les parties à partir du dépôt de l'offre. En l'absence d'entente à l'intérieur de ce délai, la STM procédera à un appel d'offres international.

J'ajoute que des mesures de contrôle additionnelles seront mises en place. Durant toute la période d'élaboration du cahier des charges, et jusqu'à la conclusion des négociations, toutes les communications entre Bombardier Transport et la STM seront centralisées sous la gouverne du responsable de la négociation à la STM. Le fournisseur sera informé que toute déviation à ce processus pourrait amener la fin des négociations. Rappelons que

durant tout le processus, le Ministère du transport du Québec effectuera une validation des travaux de la STM.

L'année 2006 est une année charnière pour la STM. Elle doit pouvoir poursuivre ses efforts d'amélioration de sa performance dans un contexte où elle attend notamment le nouveau cadre financier qui lui permettra de maintenir et de renouveler ses équipements qui sont désuets, de même que d'améliorer son offre de services de manière à augmenter son achalandage. L'annonce d'aujourd'hui vient confirmer l'engagement du gouvernement envers le transport en commun.

En conclusion, j'aimerais insister sur le fait que le réseau exploité par la STM est performant. Au cours des cinq prochaines années, elle continuera de fournir les efforts nécessaires pour assurer la livraison du service à sa clientèle et maintenir la fiabilité du métro en tenant compte de l'exploitation de trois nouvelles stations de métro à Laval, à compter de juillet 2007.

Je vous remercie de votre attention et je cède à nouveau la parole à M. Robitaille.