

PROCÉDURES D'ACHAT DU METRO DE MEXICO

À compter de 1995, le *metro* de Mexico a mis en œuvre un nouveau processus d'achat. Par le passé, l'organisation ne demandait de soumissions qu'à des fournisseurs exclusifs constitués en coentreprises formées d'une société mexicaine de construction et d'un partenaire étranger. Gec Alstom et Bombardier ont fait partie des fournisseurs étrangers les plus avantagés.

En janvier 1995, environ 40 appels d'offres ont été lancés pour répondre aux besoins en équipement d'une nouvelle ligne qui doit être ajoutée au système. On estime que cela favorise les sociétés américaines qui n'ont pas participé de façon importante à ce marché jusqu'à maintenant. Le *metro* devrait doubler sa taille pour atteindre environ 400 kilomètres de réseau en l'an 2010.

En plus des matériaux nécessaires à l'expansion, il faudra remettre en état chaque année environ sept pour cent de la flotte de 2 400 wagons.

GRUPO MEXICANO DE DESARROLLO-RIOBOO-BOMBARDIER-CONCARRIL

Grupo Mexicano de Desarrollo-Rioboo-Bombardier-Concarril, est un consortium de trois sociétés mexicaines qui se sont associées à la société montréalaise Bombardier. En décembre 1993, le groupe s'est vu attribuer la concession pour construire et exploiter une nouvelle ligne de trains légers sur rails à Mexico, ligne à exploiter indépendamment du *metro*.

Cette ligne de 21 kilomètres qui passe sous terre et en surface aura 27 stations de Bellas Artes au nord à Santa Monica. La première proposition prévoyait l'utilisation de wagons vertébrés comparables à ceux fournis par *Bombardier-Concarril* à la ville de Monterrey. Le contrat final, signé en novembre 1994, a retenu la technologie appelée «advanced rapid transit» (ART) comparable à celle qui est utilisée sur le Sky-Train de Vancouver.

LA COMMISSION POUR LES TRAVAUX DE TRANSPORT URBAIN

La *Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITUR)*, Commission pour les travaux de transport urbain, est l'organisme gouvernemental responsable de tous les travaux de construction du *metro* de Mexico et du système de trains légers sur rails. Cet organisme gère également le plan principal du *metro*.

COVITUR est divisée en deux grandes directions : la première, celle des travaux d'ingénierie civile, a essentiellement recours à des fournisseurs et à des produits mexicains. La seconde, des travaux d'électromécanique, dépend pour l'essentiel de la technologie française. Le gouvernement français fournit des prêts avantageux avec des périodes de remboursement pouvant atteindre cinquante ans. De plus, on estime que le système pneumatique, également utilisé à Montréal, est sécuritaire et respectueux de l'environnement.

LA COMMISSION DE TRANSPORT ÉLECTRIQUE DE MEXICO

Les *Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal (STE)*, Commission de transport électrique de Mexico, est responsable de l'exploitation des trolleybus et du système de transport urbain par trains légers sur rails, exception faite des tronçons privatisés. Ce système comprend 30,3 kilomètres de rails et 17 trains légers sur rails desservant six itinéraires. La *STE* exploite également 350 trolleybus sur 13 itinéraires d'un parcours total de 361 kilomètres.

La *STE* a ses propres installations d'entretien et a parfois lancé des appels d'offres internationaux pour des services d'entretien ferroviaire.