



Optimisation des ressources

Projet d'amélioration des gares
de la ligne de Stouffville

mars 2018

TABLE DES MATIÈRES

I. RÉSUMÉ	2
‣ Infrastructure Ontario	2
‣ Diversification des modes de financement et d’approvisionnement en Ontario	2
‣ Optimisation des ressources	2
‣ Examen externe	3
II. POINTS SAILLANTS DU PROJET	4
‣ Projet d’amélioration des gares de la ligne de Stouffville	4
‣ Contexte	4
‣ Objectifs	5
‣ Portée du projet	5
‣ Avantages économiques et création d’emploi	6
III. OPTIMISATION DES RESSOURCES	7
‣ Concept de l’optimisation des ressources	7
‣ Calcul de l’optimisation des ressources – Commentaires et hypothèses	7
‣ Résultats de l’optimisation des ressources pour les gares de Stouffville	10
‣ Examen externe	11
IV. ACCORD RELATIF AU PROJET	12
V. PROCESSUS DE SÉLECTION CONCURRENTIEL	13
‣ Processus d’approvisionnement	13
‣ Phase de conception et de construction	14
VI. CONCLUSION	15
VII. LETTRES DES CONSULTANTS EXTERNES	16

I. RÉSUMÉ

Le présent rapport a pour objectif de présenter un résumé du processus d’approvisionnement pour le projet d’amélioration des gares de la ligne de Stouffville et de montrer comment l’utilisation du modèle de diversification des modes de financement et d’approvisionnement (DMFA) d’Infrastructure Ontario (IO) a permis d’optimiser les ressources pendant la réalisation du projet.

► Infrastructure Ontario

IO est un organisme de la Couronne appartenant à la Province de l’Ontario qui offre un large éventail de services pour soutenir les initiatives du gouvernement ontarien afin de moderniser l’infrastructure et les biens immobiliers publics et d’en maximiser la valeur. Les projets réalisés par IO reposent sur cinq principes clés : la transparence, la responsabilisation, l’optimisation des ressources, la propriété et le contrôle du secteur public, et l’intérêt général.

► Diversification des modes de financement et d’approvisionnement en Ontario

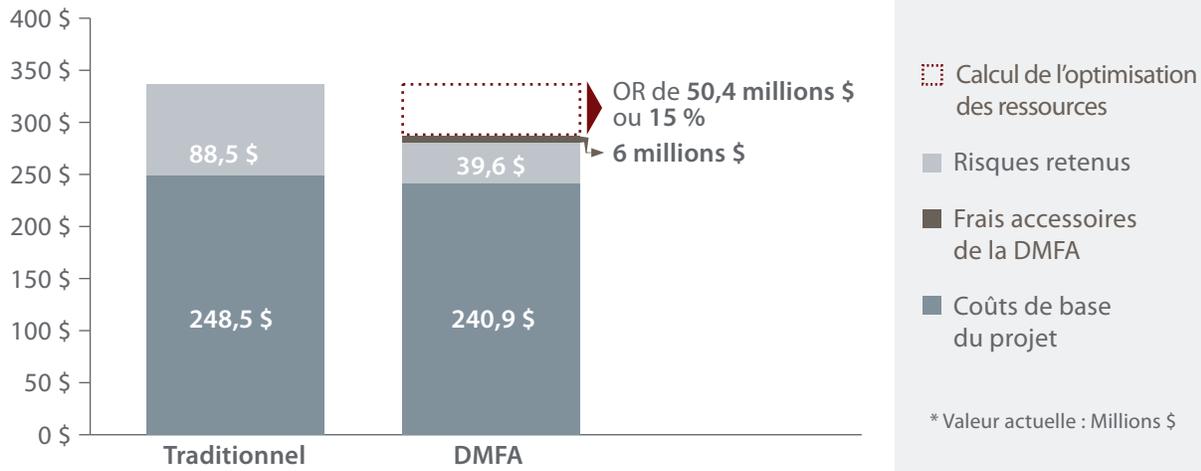
IO mène à bien des projets d’infrastructure publique en faisant appel à un modèle de réalisation des projets appelé Diversification des modes de financement et d’approvisionnement (DMFA). Le modèle de DMFA a recours au savoir-faire des secteurs privé et public dans une structure unique qui reporte, sur le partenaire du secteur privé, le risque découlant des hausses de coûts et des retards d’échéances habituellement associés au modèle traditionnel de réalisation des projets. L’objectif de la méthode de DMFA est de réaliser un projet en respectant les délais et les budgets établis et d’offrir des économies réelles au secteur public.

Tous les projets dont les coûts sont supérieurs à 100 millions de dollars sont évalués pour déterminer s’ils pourraient être réalisés au moyen de l’approche de DMFA. La décision d’utiliser le modèle de réalisation DMFA est fondée sur des considérations qualitatives (p. ex. taille et complexité du projet) ainsi que sur une évaluation quantitative. L’évaluation quantitative, appelée Optimisation des ressources (ODR), sert à déterminer si le modèle de réalisation DMFA permettra d’optimiser les ressources pour la population comparativement au modèle de réalisation traditionnel du secteur public. L’analyse de l’optimisation des ressources compare les coûts totaux de la réalisation d’une infrastructure publique selon les deux modèles d’exécution, soit le modèle traditionnel et le modèle de DMFA.

► Optimisation des ressources

L’évaluation de l’ODR du projet de ligne Stouffville révèle des économies de coûts estimatives de 50,4 millions de dollars, soit 15,0 % (valeur actualisée), grâce à l’approche de DMFA comparativement à la réalisation traditionnelle.

I. RÉSUMÉ



► Examen externe

Dans le cadre du processus d'approvisionnement et de l'évaluation de l'optimisation des ressources, IO a fait appel à deux parties externes :

- Les services de Ernst & Young ont été retenus pour effectuer l'évaluation de l'optimisation des ressources;
- SEG Management Consultants a agi en qualité de surveillant de l'équité pour le projet.

II. POINTS SAILLANTS DU PROJET

► Projet d'amélioration des gares de la ligne de Stouffville



Gracieuseté de Metrolinx/EllisDon Civil Inc.

Objet	Réaliser le projet de la ligne de Stouffville, qui fait partie intégrante du plan à long terme de Metrolinx pour le Service régional express, un réseau de transport intégré dans la région du Grand Toronto et de Hamilton.
Maître de l'ouvrage	Metrolinx
Partenaire du secteur privé	EllisDon Transit Infrastructure (EDTI)
Lieu	Toronto
Type de projet	Conception-construction-financement (CCF)
Type d'infrastructure	Transport en commun
Valeur du marché	254,5 milliards de dollars (valeur nominale, y compris l'inflation)
Période de construction	De 2018 à 2020
Durée de l'accord relatif au projet	3 ans
Optimisation estimative des ressources (valeur actualisée)	50,4 millions de dollars ou 15,0 pour cent

► Contexte

Le projet de la ligne de Stouffville comprend des améliorations aux voies, aux plateformes avec marquises, de nouveaux liens piétonniers et commodités aux gares GO de Milliken, d'Agincourt et de Unionville le long de la ligne de Stouffville. Le projet comprend aussi un saut-de-mouton à l'avenue Steeles, avec un passage supérieur de chemin de fer.

II. POINTS SAILLANTS DU PROJET



► Objectifs

Les travaux à la ligne de Stouffville font partie d'un système plus vaste à l'échelle du réseau visant à améliorer l'ensemble du service GO Transit, notamment la réalisation du programme de Service régional express GO de la province d'ici 2024-2025.

Voici certains des objectifs clés du projet de Service régional express :

- Accroître la capacité de transport en commun;
- Gérer la congestion;
- Offrir une expérience client intégrée;
- Réduire au maximum les perturbations pendant la construction;
- Assurer l'excellence de la conception;
- Réaliser le projet dans les délais et les budgets établis;
- Assurer la propriété publique.

► Portée du projet

Le Service régional express GO assurera un service plus rapide et plus fréquent sur le réseau GO Rail, avec l'électrification du service sur des segments centraux :

- Trains électriques circulant au moins toutes les 15 minutes, toute la journée et dans les deux sens, et ce, dans les parties les plus fréquentées du réseau;
- Quatre fois plus de trajets en dehors des périodes de pointe durant la semaine, y compris le soir et la fin de semaine;
- Deux fois plus de trajets pendant les périodes de pointe la semaine.

AVANTAGES DU SERVICE RÉGIONAL EXPRESS

- Le Service régional express offrira une nouvelle option de déplacement majeure aux navetteurs et augmentera considérablement l'achalandage des transports en commun, en plus de réduire le temps total de déplacement et de gérer la congestion dans l'ensemble de la région du Grand Toronto et de Hamilton.
- Il permettra de gagner du temps (options de transport en commun plus rapides, plus fréquentes et fiables dans l'ensemble de la région).
- Il permettra de gérer la congestion (il a été démontré que des services de transport en commun similaires partout dans le monde ralentissent la croissance de la congestion routière).
- Il permettra de réaliser des économies (les titres de transport coûtent généralement moins cher que de posséder et d'entretenir un véhicule).

II. POINTS SAILLANTS DU PROJET

- ▶ Il facilitera le déplacement des personnes et des biens pour s'attaquer aux coûts de congestion annuels pouvant atteindre 11 milliards de dollars.

PORTÉE DU PROJET

Voici certains des éléments visés par la portée des travaux :

- ▶ Gare Milliken GO : nouvelle plateforme du côté est et modernisation de la plateforme existante du côté ouest avec une marquise, tunnels d'accès des passagers reliant les plateformes aux ascenseurs, nouveau lien piétonnier à l'avenue Steeles Est et commodités pour les clients, et saut-de-mouton à l'avenue Steeles Est.
- ▶ Gare Agincourt GO : nouvelle deuxième voie, nouvelles plateformes latérales avec une marquise, tunnels d'accès des passagers avec ascenseurs, aires d'attente des clients, déplacement du bâtiment et commodités pour les clients – ciblant les normes LEED Or.
- ▶ Gare Unionville GO : nouvelle deuxième voie et troisième voie de virage, nouvelles plateformes latérales avec une marquise, tunnels d'accès des passagers avec ascenseurs, agrandissement du stationnement et commodités pour les clients.

L'accord relatif au projet avec EDTI renferme les exigences suivantes :

- ▶ Conception et construction – diriger la conception et la construction du projet de la ligne Stouffville, qui devrait être terminé en décembre 2020;
 - ▶ Financement – obtenir un financement suffisant pour financer la construction et les coûts en capital pendant toute la durée du projet;
 - ▶ Certification par un tiers – obtenir la certification indépendante d'un tiers voulant que le réseau soit construit conformément aux exigences de la Province, comme décrit dans l'accord relatif au projet.
- ▶ Avantages économiques et création d'emplois

Le projet suscite une relance de l'économie en créant et en maintenant des emplois. Au plus fort de la construction, EDTI estime que 72 travailleurs seront sur le chantier chaque jour, alors que les sous-traitants auront de plus en plus d'occasions au fur et à mesure que le projet avance.

III. OPTIMISATION DES RESSOURCES

L'évaluation de l'optimisation des ressources du projet des gares de Stouffville prévoit des économies de :

50,4 millions de dollars ou 15 %

La méthodologie d'évaluation de l'optimisation des ressources est décrite dans Évaluer l'optimisation des ressources : Guide mis à jour de la méthodologie d'Infrastructure Ontario, que l'on peut trouver à l'adresse www.infrastructureontario.ca.

► Concept de l'optimisation des ressources

L'ODR compare les coûts totaux estimatifs rajustés en fonction du risque, exprimés en dollars mesurés au même moment, de la réalisation du même projet d'infrastructure selon deux modèles de réalisation : le modèle traditionnel de conception, de soumission et de construction (CSC) et le modèle de DMFA.

MODÈLE n° 1 :

Réalisation traditionnelle CSC (CSP)

Coûts estimatifs, pour le secteur public, de la réalisation d'un projet d'infrastructure à l'aide d'un modèle d'approvisionnement traditionnel. Le coût total rajusté en fonction du risque est connu sous le nom de comparateur du secteur public, ou CSP.

MODÈLE N° 2 :

Réalisation DMFA

Coûts estimatifs, pour le secteur public, de la réalisation du même projet selon les mêmes spécifications en utilisant le modèle de prestation de la DMFA. Les coûts totaux rajustés en fonction des risques sont connus sous le nom de coûts DMFA.

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{Optimisation des ressources en \$=} \\ \text{Coûts du CSP} - \text{Coûts du modèle de DMFA} \end{array} \right. \quad \left. \begin{array}{l} \text{(Coûts du CSP - Coûts} \\ \text{du modèle de DMFA)} \\ \text{Coûts du CSP} \end{array} \right\} \text{ ou Optimisation des ressources en \% = } \frac{\text{Coûts du CSP} - \text{Coûts du modèle de DMFA}}{\text{Coûts du CSP}}$$

La différence entre les coûts totaux estimatifs associés au CSP et les coûts totaux estimatifs de la DMFA représente l'optimisation des ressources, ou ODR. L'ODR est atteinte lorsque le coût de réalisation en vertu du modèle de DMFA est inférieur à celui du CSP.

► Calcul de l'optimisation des ressources – Données et hypothèses

L'optimisation des ressources est évaluée et précisée tout au long du processus d'approvisionnement pour tenir compte de l'information à jour et des coûts réels de la soumission de EDTI. Tous les coûts et les risques indiqués dans le présent rapport sont exprimés en valeur actualisée et ont été actualisés en termes de valeur actuelle.

L'évaluation de la valeur de l'optimisation des ressources se fonde sur un certain nombre de données et d'hypothèses, y compris les suivantes :

- 1. Coûts de base du projet
 - ▼ 1.1. Coûts de base rajustés (conception, construction, cycle de vie et entretien, le cas échéant)
 - ▼ 1.2. Coûts de financement

III. OPTIMISATION DES RESSOURCES

- ▶ 2. Frais accessoires de la DMFA
- ▶ 3. Risques retenus

1. Coûts de base du projet

▼ 1.1. Calcul des coûts de base

Modèle de réalisation traditionnel (CSP)		Modèle de réalisation de DMFA	
Coûts de base rajustés en fonction :	(\$)	Coûts de base rajustés en fonction :	(\$)
Facteur d'innovation	S.O.	Facteur d'innovation	⬇️ Coûts de construction
Coûts de base rajustés	Coûts de base (\$) +/- rajustements	Coûts de base rajustés	Coûts de base (\$) +/- rajustements
Économies estimées / (Coûts) en coûts de base selon le modèle de DMFA		CSP – DMFA	

Les coûts de base dans ce scénario incluent les coûts de conception et de construction. Pour l'estimation des coûts de base, IO fait appel à des consultants externes, qui évaluent les coûts du projet. Cette estimation constitue le point de départ des modèles du CSP et de la DMFA. Ces coûts sont ensuite rajustés en fonction de ce qui suit :

- ▶ un facteur d'innovation – la méthodologie d'évaluation de l'ODR comprend généralement un facteur d'innovation qui reconnaît que les coûts de base du modèle de DMFA seront inférieurs à ceux du modèle du CSP pour les raisons suivantes :
 - ▶ l'utilisation de spécifications axées sur le rendement pour les projets de DMFA permet aux entrepreneurs d'examiner d'autres façons innovantes de réaliser un projet, de sorte que les coûts du projet sont inférieurs à ceux du modèle de réalisation traditionnel qui recourt à des spécifications plus normatives;
 - ▶ la concurrence accrue que suscitent les projets de DMFA et qui se traduit par des réductions de coûts.

▼ 1.2. Coûts de financement

Modèle de réalisation traditionnel (CSP)		Modèle de réalisation de DMFA	
Coûts de financement	Coûts de financement notionnels du secteur public	Coûts de financement	Coûts de financement du secteur privé
Économies estimées / (Coûts) du financement selon le modèle de DMFA		CSP – DMFA	

Un des éléments courants du modèle de DMFA est le recours au financement du secteur privé pendant une partie du projet, voire toute la durée de celui-ci. Dans le cadre du modèle de réalisation traditionnel, le secteur public effectue des paiements progressifs tout au long de la construction. Par contraste, en vertu du modèle de DMFA, le gouvernement paie une partie des coûts de construction pendant la construction à titre de paiements provisoires, ou paie la totalité du montant à la fin de la période de construction. Les coûts de financement sont indiqués comme suit :

III. OPTIMISATION DES RESSOURCES

- ▶ Modèle de réalisation traditionnel ou CSP - le secteur public engage de façon hypothétique un « coût de renonciation » pour avoir payé plus tôt comparativement au modèle de DMFA. Les coûts notionnels de financement du secteur public sont calculés selon le coût d'emprunt provincial actuel ou le coût moyen pondéré du capital. Ce coût est aussi reflété dans le taux d'actualisation utilisé pour évaluer et comparer les coûts du projet.
- ▶ Modèle de réalisation selon la DMFA – la partie du secteur privé emprunte aux taux de financement du secteur privé pour payer les coûts du projet lors de la construction et maintient ce financement jusqu'au remboursement intégral par le secteur public. Ce coût de financement du secteur privé est transmis au secteur public en tant que coût et intégré dans le modèle de DMFA.

2. Coûts auxiliaires du modèle de DMFA

Modèle de réalisation traditionnel (CSP)		Modèle de réalisation de DMFA	
Coûts auxiliaires du modèle de DMFA	S.O.	Coûts auxiliaires du modèle de DMFA	Coûts de la DMFA
Économies estimées / (Coûts) du financement selon le modèle de DMFA		CSP – DMFA	

Des coûts importants sont associés à la planification et à la réalisation d'un grand projet complexe. La méthodologie d'optimisation des ressources chiffre les frais accessoires marginaux découlant du modèle de réalisation DMFA seulement. Les frais accessoires généralement engagés comprennent les coûts afférents aux services juridiques, aux marchés financiers, à l'équité, aux transactions et aux services d'IO.

3. Risques retenus

Modèle de réalisation traditionnel (CSP)		Modèle de réalisation de DMFA	
Risques retenus	Coûts du CSP	Retained Risks	Coûts de la DMFA
Économies estimées / (Coûts) des risques retenus selon le modèle de DMFA		CSP – DMFA	

Pour bien se familiariser avec l'évaluation globale de l'ODR, il faut comprendre le concept du transfert et de l'atténuation des risques. Afin d'estimer et de comparer le coût total associé à la réalisation d'un projet selon le modèle traditionnel comparativement au modèle de DMFA, on doit déterminer et chiffrer avec exactitude les risques assumés par le secteur public (soit les « risques conservés »). Des détails sur la façon dont les risques conservés sont cernés et quantifiés se trouvent dans le document intitulé *Assessing Value for Money – An Updated Guide to Infrastructure Ontario's Methodology*, which can be found at www.infrastructureontario.ca

Lorsqu'on parle des risques du projet, on entend des événements potentiellement néfastes et susceptibles d'avoir des répercussions directes sur les coûts. Dans la mesure où le secteur public conserve ces risques dans les deux modèles de réalisation, ils sont inclus dans le coût estimatif calculé selon les deux modèles (CSP et DMFA) à titre de « risques conservés ». Les risques conservés dans le cadre du modèle de DMFA sont inférieurs aux risques conservés par le secteur public dans le cadre du modèle du CSP. Cet écart est attribuable au transfert de certains risques du secteur public au secteur privé et à la répartition appropriée des risques entre les secteurs public et privé en fonction de la partie la plus apte à gérer, atténuer ou éliminer les risques du projet.

III. OPTIMISATION DES RESSOURCES

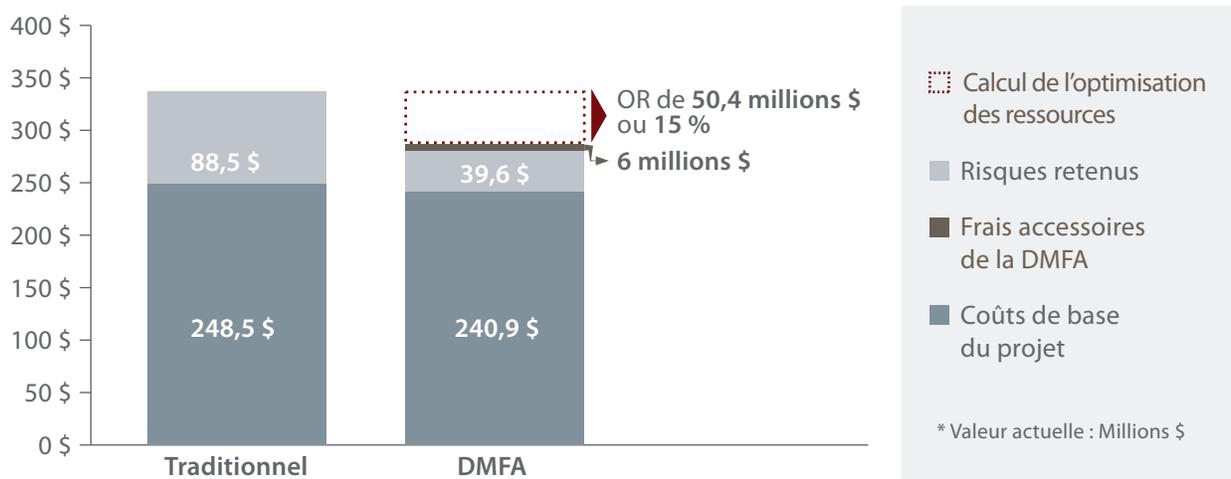
À la suite d'une évaluation exhaustive des risques, voici des exemples de risques clés du projet qui ont été transférés ou atténués en vertu de l'entente de projet conclue avec EDTI :

- ▶ Calendrier du projet – risque d'une période de construction plus longue donnant lieu à l'augmentation du coût total du programme.
- ▶ Changements apportés à la portée lors de la construction (à la demande du maître d'ouvrage) – risque que la portée des travaux soit changée par le maître d'ouvrage lors de la construction.
- ▶ Diligence raisonnable (par le maître d'ouvrage lors de la préparation de l'offre dans la DP) – risque que la diligence raisonnable soit insuffisamment exercée et communiquée aux soumissionnaires, ce qui réduit la tolérance au risque et augmente le prix de la soumission.
- ▶ Gestion de la qualité – risque associé au respect des normes et des codes de conception en ce qui a trait au rendement à long terme des actifs.

▶ Résultats de l'optimisation des ressources pour les gares de Stouffville

L'évaluation de l'ODR des gares de Stouffville indique que le modèle de DMFA procure des économies estimatives de 50,4 millions de dollars ou 15,0 % (valeur actualisée) comparativement au mode traditionnel de réalisation.

Modèle de réalisation traditionnel (CSP)	en millions de \$, Valeur actuelle	Modèle de réalisation de DMFA	en millions de \$, Valeur actuelle
I. Coûts de base du projet (Coûts de base rajustés + Financement)	248,5 \$	I. Coûts de base du projet (Coûts de base rajustés + Financement)	240,9 \$
II. Frais accessoires de la DMFA	S.O.	II. Frais accessoires de la DMFA	6,0 \$
III. Risques retenus	88,5 \$	III. Risques retenus	39,6 \$
Total	336,9 \$	Total	286,5 \$
Optimisation des ressources estimative (différence de coûts)		50,4 \$	
Économies estimatives en pourcentage		15,0 %	



III. OPTIMISATION DES RESSOURCES

➤ Examen externe

La société Ernst & Young a réalisé l'évaluation de l'ODR du projet. Son évaluation montre que le modèle axé sur la DMFA permet de réaliser des économies estimatives de 15,0 % comparativement au modèle de réalisation traditionnel (voir la lettre à la page 16).

SEG Consultants a agi en qualité de surveillant de l'équité pour le projet. La société a examiné et contrôlé les communications, les évaluations et les processus décisionnels associés au projet afin de veiller au respect des principes d'impartialité, d'équité, d'objectivité et de transparence, ainsi qu'au maintien d'une documentation adéquate tout au long du processus. SEG atteste que ces principes ont été respectés tout au long du processus d'approvisionnement (voir la lettre reproduite à la page 17).

IV. ACCORD RELATIF AU PROJET

► Points saillants de l'accord relatif au projet

L'accord relatif au projet qui a été conclu entre IO, Metrolinx et EDTI définit les obligations et les risques de toutes les parties concernées. Voici les points saillants des modalités entourant la construction :

- Garantie de prix contractuel – Un contrat à prix fixe de 254,5 millions de dollars (sans tenir compte de l'inflation) pour la conception, la construction et le financement du projet de la ligne de Stouffville. Les frais supplémentaires engagés en raison d'un retard dans l'exécution des travaux ne seront pas payés par la Province.
- Établissement du calendrier, achèvement du projet et retards – EDTI a convenu d'une date d'achèvement substantiel fixée à décembre 2020. Le calendrier peut être modifié dans des circonstances limitées, conformément à l'accord relatif au projet. Un paiement assez important sera fait par la Province lors de l'achèvement substantiel du projet, de façon à inciter EDTI à achever la construction dans les délais impartis.
- État du site et contamination – EDTI est responsable de maintenir et de gérer l'état du site et, s'il y a lieu, de remédier à toute contamination de celui-ci. Cela comprend la contamination divulguée dans les rapports sur l'état du site ou la contamination apparente ou découverte par suite de l'inspection du site ou qui serait causée par EDTI ou une partie relevant de celle-ci.
- Financement de la construction – EDTI doit financer la construction du projet et est responsable d'assumer tous les coûts de financement supplémentaires dans l'éventualité d'un retard à atteindre l'achèvement substantiel du projet.
- Mise en service et disponibilité des installations – EDTI doit respecter certains critères de mise en service à l'achèvement substantiel du projet conformément au calendrier de construction. Ces mesures feront en sorte que Metrolinx sera prêt à offrir un service générant des revenus en décembre 2020.

V. PROCESSUS DE SÉLECTION CONCURRENTIEL

Le processus d'approvisionnement du projet de la ligne de Stouffville a été achevé en 20 mois, depuis la demande de qualification (DQ) jusqu'à la conclusion de l'accord financier.

À l'issue d'un processus d'approvisionnement équitable et concurrentiel, Metrolinx et IO ont conclu une entente avec EDTI pour concevoir, construire et financer le projet.

► Processus d'approvisionnement

i. Demande de qualification | 6 juillet 2016

- Metrolinx et IO ont lancé une demande de qualification (DQ) pour solliciter les parties intéressées à concevoir, construire et financer le projet.
- Le 10 août 2016, la période de la DQ a pris fin et les promoteurs ont reçu des énoncés de qualifications de trois équipes.
- IO et Metrolinx ont procédé à leur évaluation. Des normes élevées ont été établies pour s'assurer que les consortiums présélectionnés dépassaient les normes techniques et financières requises pour ce projet complexe et de grande envergure. Le processus d'évaluation a permis de présélectionner trois promoteurs.

ELLIDON TRANSIT INFRASTRUCTURE

- Promoteur : EllisDon Capital Inc.
- Constructeur : EllisDon Civil Inc.
- Conception : WSP/MMM
- Architecture : Architecture 49
- Conseillers financiers : EllisDon Capital Inc.

KENAI DAN OBAYASHI TRANSIT PARTNERS

- Promoteurs et constructeurs : Kenaidan Contracting Ltd. et Obayashi Canada Ltd.
- Conception : IBI Group et R.V. Anderson Associates Ltd.
- Conseillers financiers : Rocklynn Capital Inc.

KIEWIT-BIRD JOINT VENTURE

- Promoteurs et constructeurs : Peter Kiewit Infrastructure Co. et Bird Design-Build Construction
- Conception : Stantec et Perkins & Will
- Conseillers financiers : TD Securities, Kiewit Canada Development Corp. et Bird Capital Limited Partnership

ii. Demande de propositions | 16 septembre 2016

- Les soumissionnaires présélectionnés ont reçu une demande de propositions (DP) décrivant le processus d'appel d'offres et l'accord relatif au projet proposé.
- Les soumissionnaires ont consacré une année à la préparation de soumissions concurrentielles de grande qualité.

V. PROCESSUS DE SÉLECTION CONCURRENTIEL

iii. Présentation des propositions | 8 septembre 2017

- ▶ La période de DP a pris fin le 8 septembre 2017. Tous les soumissionnaires ont déposé leur offre à temps.
- ▶ Septembre à décembre 2017 : les offres ont été évaluées selon les critères établis dans la DP par un comité d'évaluation composé d'experts d'IO, de Metrolinx et de consultants techniques engagés par les promoteurs du projet. EDTI a reçu la note la plus élevée dans le cadre du processus d'évaluation.
- ▶ Le 23 novembre 2017, EDTI, promoteur classé au premier rang (également appelé « soumissionnaire retenu pour les premières négociations ») a été informé du résultat de l'évaluation.

iv. Notification du soumissionnaire privilégié | 1er février 2018

- ▶ À la suite de négociations fructueuses avec le soumissionnaire retenu pour les premières négociations, EDTI a été désigné à titre de soumissionnaire privilégié. EDTI a le mieux démontré sa capacité à répondre aux spécifications décrites dans la DP, y compris les exigences techniques, le calendrier de construction, le prix et le soutien financier.

v. Conclusion de l'accord commercial et financier | 7 mars 2018

- ▶ À la conclusion des négociations et une fois le taux de financement fixé, EDTI, Metrolinx et IO ont conclu un accord (contrat) relatif au projet le 7 mars 2018.

ELLISDON TRANSIT INFRASTRUCTURE

- ▶ Responsable : EllisDon Capital Inc.
- ▶ Construction : EllisDon Civil Ltd.
- ▶ Conception : WSP / MMM
- ▶ Conseillers financiers : EllisDon Capital Inc.

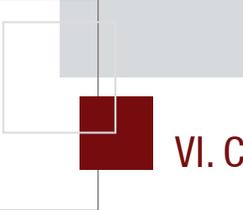
▶ Phase de conception et de construction

vi. Phase de construction | 2018 à 2020

- ▶ La phase de conception et de construction a commencé en mars 2018. La phase de construction a commencé en septembre 2018 et se déroulera conformément à l'accord relatif au projet et au calendrier du constructeur qui a été approuvé par les promoteurs.
- ▶ Pendant la période de la construction, les coûts de construction du constructeur seront financés par leurs propres arrangements de prêt, lesquels seront payés par l'entremise de versements mensuels basés sur le calendrier de construction établi par EDTI.
- ▶ La construction du projet sera supervisée par Metrolinx, et IO surveillera la gestion du contrat.

vii. Paiement

- ▶ EDTI recevra deux paiements d'étape lors de la construction et un paiement à l'achèvement substantiel du projet, prévu en décembre 2020.



VI. CONCLUSION

Le présent rapport donne un aperçu du projet et un résumé du processus d'approvisionnement pour le projet des gares de Stouffville; il montre qu'une optimisation des ressources de 50,4 millions de dollars, soit 15,0 % (valeur actualisée), pourrait être atteinte en utilisant l'approche de DMFA comparativement à la méthode de réalisation traditionnelle.

À l'avenir, IO, Metrolinx et EDTI continueront de collaborer pour veiller à la réalisation fructueuse du projet de la ligne de Stouffville.



Ernst & Young Orenda Corporate Finance Inc.
100, rue Adelaide Ouest
Case postale 1
Toronto, ON
M5H 0B3

Tél. : +1 416 943 3000
Télec. : +1 416 943 3365
ey.com/ca

Infrastructure Ontario
777, rue Bay, 9^e étage
Toronto (Ontario) M5G

Le 15 février 2018

À qui de droit :

Objet : Analyse de l'optimisation des ressources – Service régional express – Amélioration des gares Go sur la ligne de Stouffville

Ernst & Young Orenda Corporate Finance (« EYOCF ») a examiné l'évaluation de l'optimisation des ressources pour le projet de la ligne de Stouffville qui comprend l'amélioration des gares GO du Service régional express (le « projet ») à l'étape de la conclusion de l'accord financier. L'analyse a été préparée pour Infrastructure Ontario (« IO ») et le projet en recourant au cadre d'analyse de l'évaluation de l'optimisation des ressources d'IO, qui est généralement conforme aux approches adoptées dans d'autres administrations.

L'évaluation de l'optimisation des ressources repose sur la comparaison des coûts totaux afférents au projet en vertu de deux modèles de réalisation :

1. le modèle de réalisation traditionnel, tel qu'il se reflète dans le comparateur du secteur public (CSP); et
2. le modèle de diversification des modes de financement et d'approvisionnement (« DMFA ») pour l'estimation des coûts totaux afférents au projet, comme reflété dans l'offre retenue.

L'optimisation des ressources a été calculée en utilisant les renseignements suivants (collectivement les « renseignements ») dans le modèle d'optimisation des ressources :

- i. une matrice des risques élaborée par MMM Group Limited pour IO et adaptée afin de tenir compte des risques propres au projet;
- ii. les estimations des coûts de construction et d'autres coûts, comme reflétés dans l'offre retenue. D'autres hypothèses émanant du modèle de DMFA telles que fournies par IO.

L'information sur les coûts et les autres hypothèses sous-jacentes n'ont pas été vérifiées de façon indépendante afin d'en vérifier l'exactitude ou l'exhaustivité.

Les résultats de l'évaluation de l'optimisation des ressources montrent que le modèle de DMFA procure une économie estimative de 15,0 % comparativement au mode traditionnel de réalisation.

Veuillez agréer nos sentiments les plus distingués.

*Ernst & Young Orenda
Corporate Finance Inc.*

ERNST & YOUNG ORENDA CORPORATE FINANCE INC.

Infrastructure Ontario
1, rue Dundas Ouest
Bureau 2000, Toronto
(Ontario) M5G 2L5

À l'attention de : Michael Inch
Vice-Président, Approvisionnement

Objet : Rapport final d'attestation de l'équité – Étape de la demande de propositions pour le projet Service régional express – Gares de Stouffville (réf. no 16-283)

Monsieur,

La société SEG Management Consultants Inc., une division de OPTIMUS|SBR (« SEG »), a été engagée en qualité de surveillant de l'équité pour examiner, observer et confirmer les processus de communication, d'évaluation et de prise de décisions associés au processus d'approvisionnement pour la demande de propositions relative au Service régional express – Gares de Stouffville (réf. n° 16-283) publiée par Infrastructure Ontario (IO). Notre rôle était d'assurer l'ouverture, l'équité, la cohérence et la transparence, de la transition de la demande de qualifications (DQ) jusqu'à la clôture du processus de DP du projet.

SEG présente son rapport final d'attestation de l'équité en matière d'approvisionnement à IO à la fin de cette dernière étape du processus d'approvisionnement décrivant comment un tel processus s'est conformé aux exigences de la DP. Le tableau ci-après est conforme aux lignes directrices en matière d'approvisionnement d'IO. Il résume notre participation et nos constatations.

Étape	Tâche	Équitable (Oui/Non)
Avant la DP		
1.	Les documents d'approvisionnement, y compris les outils d'évaluation, ont été examinés et jugés conformes aux lignes directrices établies par IO et au cadre d'approvisionnement.	Oui
2.	La période de DP était conforme au cadre d'approvisionnement.	Oui
3.	L'heure et le lieu de la fermeture étaient indiqués clairement dans les documents d'approvisionnement.	Oui
Période d'ouverture de la DP		
4.	Les documents d'approvisionnement ont été rendus accessibles de façon ouverte et équitable.	Oui
5.	Les réunions obligatoires ont été déterminées clairement dans les documents d'approvisionnement et il n'y a eu aucune réunion concernant l'approvisionnement pour laquelle les promoteurs n'ont pas été informés.	Oui
6.	Des réponses ont été fournies à tous les promoteurs pour toutes les questions posées au moyen des protocoles de demande de renseignements.	Oui
7.	IO a confirmé que l'information préalable serait accessible concernant les résultats de l'approvisionnement.	Oui

Étape	Tâche	Équitable (Oui/Non)
8.	Tous les participants ont confirmé qu'ils se conformeraient aux exigences en matière de conflit d'intérêts et de confidentialité tout au long de la période de la DP.	Oui
9.	Des protocoles ont été mis en place pour contrôler l'accès à l'information le cas échéant, y compris la protection des renseignements commerciaux confidentiels.	Oui
10.	Les promoteurs ont confirmé leur respect des exigences en matière de conflit d'intérêts et de confidentialité dans leurs offres.	Oui
11.	Les offres étaient consignées au moment de la réception, indiquant clairement celles qui étaient présentées dans les délais requis.	Oui
12.	La composition du comité d'évaluation respectait le document afférent au cadre d'évaluation.	Oui
13.	Un protocole était en place pour veiller à la confidentialité des documents.	Oui
Après la fermeture de la DP		
14.	Les critères et le processus d'évaluation étaient inclus dans la DP.	Oui
15.	Les lignes directrices pour l'évaluation et la notation ont été achevées avant la fermeture.	Oui
16.	Les évaluateurs ont suivi une formation sur les outils d'évaluation.	Oui
17.	Le prix était contenu dans une enveloppe séparée et toutes les exigences obligatoires étaient respectées pour qu'une proposition soit évaluée.	Oui
18.	Les enveloppes de prix n'étaient ouvertes que pour les promoteurs dont les exigences liées au processus d'approvisionnement respectaient la DP et le cadre d'évaluation.	Oui
19.	Les évaluations ont été effectuées de façon impartiale et conformément au cadre d'évaluation.	Oui
20.	La sélection du « soumissionnaire invité à négocier » a été approuvée en fonction des documents de la DP et du cadre d'évaluation.	Oui
21.	Des comptes rendus seront fournis à tous les promoteurs non retenus et seront offerts au promoteur retenu.	Oui

Observations et constatations

Le processus d'approvisionnement est établi clairement dans les lignes directrices d'IO. Le processus et les critères d'évaluation décrits dans les documents d'approvisionnement ont été appliqués de façon uniforme et équitable. Lors des discussions d'évaluation finale, les évaluateurs ont montré qu'ils avaient fait preuve de diligence dans le cadre de leurs responsabilités, qu'ils étaient capables d'étayer leur évaluation individuelle et qu'ils n'avaient aucun parti pris envers ou contre tout soumissionnaire. À l'étape d'approvisionnement de la DP, il ne restait aucune question en suspens. Un consensus a été atteint et attesté par tous les évaluateurs. Un dossier officiel a été produit pour documenter les décisions d'évaluation et de consensus quant à la notation, y compris les justifications à l'appui.

Conclusion

Par suite du consensus de l'équipe d'évaluation, des processus et de la présentation au comité d'évaluation le 14 novembre 2017, les résultats de l'évaluation de la DP et la désignation d'un promoteur invité à négocier ont été réalisés. SEG confirme que le promoteur invité à négocier désigné a répondu de façon satisfaisante aux exigences du

processus d'évaluation de la DP et que ledit promoteur a obtenu la note la plus élevée dans le cadre de ce processus. En notre qualité de surveillants de l'équité pour le projet, nous certifions qu'au moment de la préparation du présent rapport, les principes d'ouverture, d'équité, de cohérence et de transparence avaient été respectés tout au long du processus d'approvisionnement. De surcroît, nous ne sommes au courant d'aucune question susceptible de nuire à l'équité de cette initiative qui aurait surgi durant le processus.

À titre de surveillants de l'équité pour le projet, nous confirmons ce qui suit :

- a) le processus de DP du projet a été réalisé conformément aux dispositions de la DP et a satisfait aux exigences d'équité et de transparence établies dans la DP et à d'autres politiques d'IO et du gouvernement de l'Ontario;
- b) les conseillers personnels et externes des promoteurs ont répondu aux exigences en matière de conflits d'intérêts et de confidentialité d'IO;
- c) tous les promoteurs ont été traités de la même manière dans le cadre du processus d'évaluation et conformément à la DP du projet et aux principes d'équité, d'ouverture et de transparence établis.

SEG Management Consultants Inc., une division de OPTIMUS|SBR



Surveillant de l'équité en chef

Jamie O'Brien



Responsable de l'entreprise

Greg Dadd

V.-p., Services consultatifs en matière
d'approvisionnement et d'équité



Infrastructure Ontario

1, rue Dundas Ouest, Bureau 2000, Toronto
(Ontario) M5G 2L5
www.infrastructureontario.ca