



# Évaluation de l'optimisation des ressources

Projet de réaménagement de la gare de Cooksville

Janvier 2018

# TABLE DES MATIÈRES

<b>I. RÉSUMÉ</b>	<b>2</b>
‣ Infrastructure Ontario	2
‣ Diversification des modes de financement et d’approvisionnement en Ontario	2
‣ Optimisation des ressources	2
‣ Examen externe	3
<b>II. POINTS SAILLANTS DU PROJET</b>	<b>4</b>
‣ Projet de réaménagement de la gare de Cooksville	4
‣ Contexte	4
‣ Objectifs	5
‣ Portée du projet	5
‣ Avantages économiques et création d’emploi	5
<b>III. OPTIMISATION DES RESSOURCES</b>	<b>6</b>
‣ Concept de l’optimisation des ressources	6
‣ Calcul de l’optimisation des ressources – Commentaires et hypothèses	6
‣ Résultats de l’optimisation des ressources pour la gare de Cooksville	9
‣ Examen externe	10
<b>IV. ACCORD RELATIF AU PROJET</b>	<b>11</b>
<b>V. PROCESSUS DE SÉLECTION CONCURRENTIEL</b>	<b>12</b>
‣ Processus d’approvisionnement	12
‣ Phases de construction	13
<b>VI. CONCLUSION</b>	<b>14</b>
<b>VII. LETTRES DES CONSULTANTS EXTERNES</b>	<b>15</b>

# I. RÉSUMÉ

Le présent rapport a pour objectif de présenter un résumé du processus d’approvisionnement du projet de réaménagement de la gare de Cooksville 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.

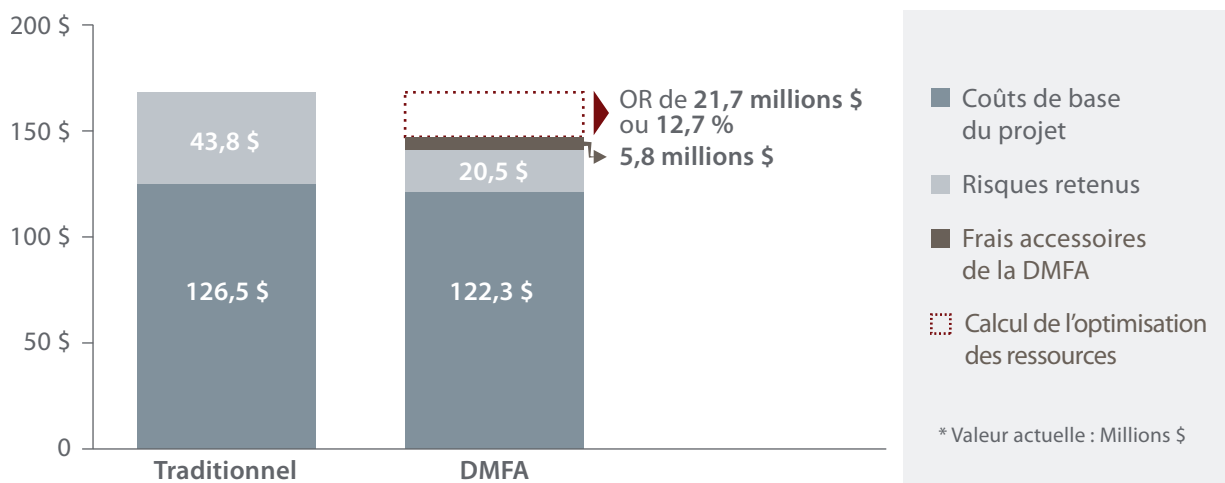
## ► Diversification des modes de financement et d’approvisionnement en Ontario

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 gare de Cooksville indique que le modèle de DMFA procure des économies estimatives de 21,7 millions de dollars ou 12,7 % comparativement au mode traditionnel de réalisation.





## I. RÉSUMÉ

### ► Examen externe

---

Dans le cadre du processus d'approvisionnement et d'évaluation de l'ODR, IO a retenu les services de deux parties externes :

- Les services de Ernst & Young ont été retenus pour évaluer l'ODR;
- P1 Consulting a agi en qualité de surveillant de l'équité pour le projet.

## II. POINTS SAILLANTS DU PROJET

### ➤ Projet de réaménagement de la gare de Cooksville



Avec l'aimable autorisation de Metrolinx/EllisDon Infrastructure CGS RER Inc.

<b>Objet</b>	Réaliser le projet de gare de Cooksville, qui fait partie intégrante du plan à long terme de Metrolinx concernant le Service ferroviaire régional express, un réseau de transport intégré dans la région du Grand Toronto et de Hamilton.
<b>Maître de l'ouvrage</b>	Metrolinx
<b>Partenaire du secteur privé</b>	EllisDon Infrastructure CGS RER Inc. (EllisDon Infrastructure)
<b>Lieu</b>	Toronto
<b>Type de projet</b>	Conception-construction-financement (CCF)
<b>Type d'infrastructure</b>	Transport en commun
<b>Valeur du marché</b>	128,4 millions de dollars (valeur nominale/compte tenu de l'inflation)
<b>Période de construction</b>	2017 à 2020
<b>Durée de l'accord relatif au projet</b>	3,2 ans
<b>Optimisation estimative des ressources (valeur actualisée)</b>	21,7 millions de dollars ou 12,7 %

### ➤ Contexte

En 2014, la province a annoncé le programme de SRE du Réseau GO, qui offrira un service plus rapide et plus fréquent dans l'ensemble du réseau ferroviaire GO, et qui comprendra l'électrification de segments centraux d'ici 2024-2025. Le SRE GO est une initiative de transformation qui modifiera le réseau ferroviaire GO, lequel passera d'un service ferroviaire axé sur le navetteur à un service de transport en commun régional fonctionnant toute la journée et dans les deux sens, ce qui créera de nouvelles options de transport en commun dans l'ensemble de la région du grand Toronto et de Hamilton.

### ➤ Objectifs

Les travaux entrepris à la gare de Cooksville, le long du corridor GO de Milton, s'inscrivent dans un plan plus vaste à l'échelle du réseau afin d'améliorer l'ensemble du service de transport en commun GO, y compris la réalisation du programme de Service régional express GO de la province d'ici 2024-2025.

## II. POINTS SAILLANTS DU PROJET

Voici certains des principaux objectifs du SRE :

- ▶ Accroître la capacité de transport en commun en milieu urbain;
- ▶ Gérer la congestion;
- ▶ Offrir une expérience client homogène;
- ▶ Réduire au minimum les perturbations lors des travaux de construction;
- ▶ Assurer l'excellence sur le plan de la conception;
- ▶ Réaliser le projet dans les délais et les budgets prévus;
- ▶ Assurer la propriété de l'État.

Le SRE GO offrira un service plus rapide et plus fréquent au sein du réseau ferroviaire GO, ainsi que 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.

### ► Portée du projet

---

Voici certains des éléments visés par la portée des travaux :

- ▶ nouveau bâtiment de la gare conçu de façon à satisfaire à la norme LEED® V4 (Leadership in Energy and Environmental Design), certification Argent;
- ▶ nouveau parc de stationnement en élévation à six étages et réaménagement des aires de stationnement existantes;
- ▶ modernisation des tunnels pour l'accès piétonnier;
- ▶ élargissement des plateformes et améliorations pour répondre aux besoins du réseau ferroviaire GO;
- ▶ service en boucle comportant au moins huit zones d'arrêt d'autobus pour le Réseau GO et le service d'autobus MiWay.

L'accord relatif au projet conclu avec EllisDon Infrastructure renferme les exigences liées aux points suivants :

- ▶ Conception et construction – diriger la conception et la construction du projet de gare de Cooksville devant être achevé à l'été 2020;
- ▶ Financement – obtenir des fonds suffisants pour financer la construction et les coûts en capital pendant toute la durée du projet;
- ▶ Certification d'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 des travaux de construction, EllisDon Infrastructure estime que plus de 150 travailleurs seront sur le chantier chaque jour, outre des occasions pour les sous-traitants au fil de l'avancement du projet.

### III. OPTIMISATION DES RESSOURCES

L'évaluation de l'optimisation des ressources du projet de gare de Cooksville prévoit des économies de :

21,7 millions de dollars  
ou 12,7 %

La méthodologie d'évaluation de l'ODR est décrite dans le document intitulé *Assessing Value for Money – An Updated Guide to Infrastructure Ontario's Methodology*, que l'on peut consulter à l'adresse

#### ► Concept de l'optimisation des ressources

L'analyse de l'ODR compare les coûts totaux du projet ajustés en fonction des risques et exprimés en dollars au même stade d'exécution, en vertu des deux modèles de réalisation : le modèle traditionnel (conception-soumission-construction ou CSC) et le modèle de DMFA.

#### MODÈLE NO 1 :

Réalisation traditionnelle

Coûts estimés qui auraient été engagés par le secteur public pour réaliser le projet d'infrastructure conformément au mode d'approvisionnement traditionnel.

Coûts totaux ajustés en fonction du risque, qu'on appelle aussi Comparateur du secteur public ou Coûts du CSP.

#### MODÈLE NO 2 :

Réalisation selon le modèle de DMFA

Coûts estimés qui auraient été engagés par le secteur public pour réaliser le même projet en fonction de spécifications identiques au moyen du modèle de réalisation de DMFA.

Coûts totaux rajustés en fonction des risques, qu'on appelle aussi les coûts de DMFA.

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

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 EllisDon Infrastructure. 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 l'ODR repose sur un certain nombre de données et d'hypothèses, notamment :

- 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
<b>Coûts de base rajustés</b>	<b>Coûts de base (\$) +/- rajustements</b>	<b>Coûts de base rajustés</b>	<b>Coûts de base (\$) +/- rajustements</b>
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 évaluer les coûts de base du projet, IO fait appel à des consultants externes spécialisés. 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 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	

La planification et l'exécution d'un grand projet complexe entraînent des coûts importants. La méthodologie de l'ODR quantifie uniquement les frais accessoires différentiels découlant du modèle de réalisation de la DMFA. Les frais accessoires comprennent généralement 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 »). Les 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*, que l'on peut consulter à l'adresse [www.infrastructureontario.ca](http://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

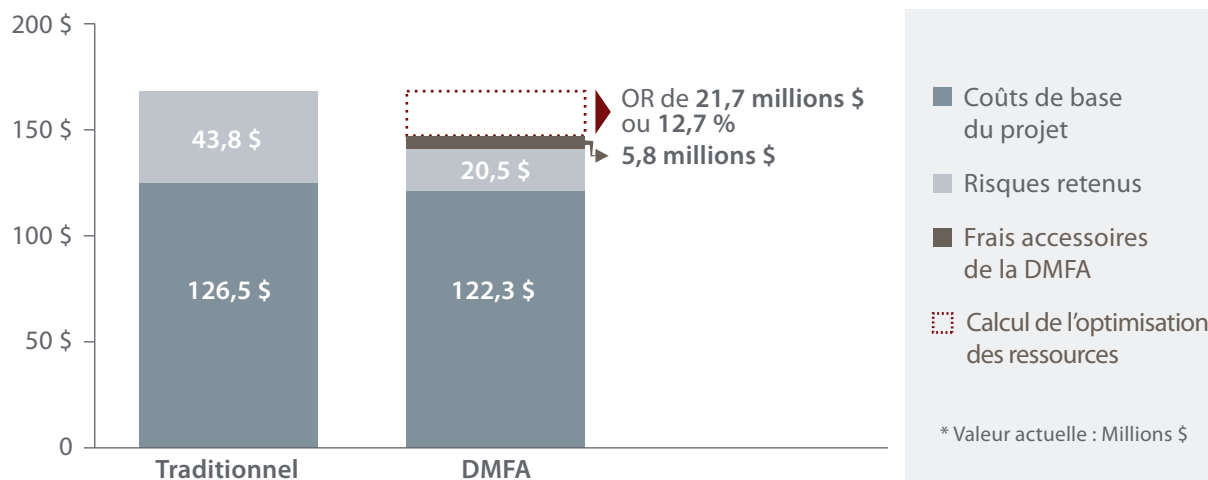
À la suite d'une évaluation exhaustive des risques, voici des exemples de risques clés du projet qui ont été transférés ou atténués en vertu de l'entente de projet conclue avec EllisDon Infrastructure :

- ▶ 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.
- ▶ Gestion de la qualité – risques afférents à la conformité aux normes et aux codes de conception relatifs au rendement des actifs à long terme.

#### ▶ Résultats de l'optimisation des ressources pour la gare de Cooksville

L'évaluation de l'ODR du projet de gare de Cooksville indique que le modèle de DMFA procure des économies estimatives de 21,7 millions de dollars ou 12,7 % 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)	126,5 \$	I. Coûts de base du projet (Coûts de base rajustés + Financement)	122,3 \$
II. Frais accessoires de la DMFA	S.O.	II. Frais accessoires de la DMFA	5,8 \$
III. Risques retenus	43,8 \$	III. Risques retenus	20,5 \$
<b>Total</b>	<b>170,3 \$</b>	<b>Total</b>	<b>148,6 \$</b>
Optimisation des ressources estimative (différence de coûts)		21,7 \$	
Économies estimatives en pourcentage		12,7 %	



### 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 12,7 % comparativement au modèle de réalisation traditionnel (voir la lettre à la page 15).

P1 Consulting 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. P1 Consulting atteste que ces principes ont été respectés tout au long du processus d'approvisionnement (voir la lettre reproduite à la page 16).

## 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 EllisDon Infrastructure 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 128,4 millions de dollars (compte tenu de l'inflation à un taux déterminé par contrat) pour la conception, la construction et le financement du projet de gare de Cooksville. 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 – EllisDon Infrastructure a convenu d'une date d'achèvement substantiel fixée à l'été 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 EllisDon Infrastructure à achever la construction dans les délais impartis.
- État du site et contamination – EllisDon Infrastructure est responsable de maintenir et de gérer l'état du site et, s'il y a lieu, de remédier à toute contamination du site. Cela comprend la contamination divulguée ou raisonnablement prévue dans les rapports sur l'état du site, ou la contamination causée par EllisDon Infrastructure ou une partie relevant de celle-ci.
- Financement de la construction – EllisDon Infrastructure doit financer la construction du projet et est responsable d'assumer tous les coûts de financement supplémentaires dans l'éventualité d'un retard dans l'achèvement substantiel du projet.
- Mise en service et disponibilité des installations – EllisDon Infrastructure doit respecter certains critères de mise en service à l'achèvement substantiel du projet conformément au calendrier de construction. Cette disposition vise à garantir que Metrolinx soit prête à offrir un service générant des revenus à l'été 2020.

## V. PROCESSUS DE SÉLECTION CONCURRENTIEL

Le processus d'approvisionnement du projet de gare de Cooksville a été achevé en 14 mois, depuis la DQ jusqu'à la clôture financière.

À l'issue d'un processus d'approvisionnement équitable et concurrentiel, Metrolinx et IO ont conclu un accord avec EllisDon Infrastructure pour la conception, la construction et le financement du projet.

### ► Processus d'approvisionnement

---

#### i. Demande de qualifications | Le 13 septembre 2016

- Metrolinx et IO ont émis une demande de qualifications (DQ) pour inviter les parties intéressées à proposer une offre concernant la conception, la construction et le financement du projet.
- Le 31 octobre 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 analysé les documents présentés en réponse à la DQ. Des normes élevées ont été fixées pour veiller à ce que les équipes présélectionnées dépassent les normes techniques et financières exigées pour ce projet complexe et de grande envergure. Le processus d'évaluation a donné lieu à la présélection de deux soumissionnaires :
  - EllisDon Infrastructure Transit
    - ▼ Promoteur : EllisDon
    - ▼ Constructeur : EllisDon Build Design Inc.
    - ▼ Conception : WalterFedy, Brodie & Associates, WSP/MMM
    - ▼ Conseillers financiers : EllisDon Capital
  - Kenaidan Obayashi Transit Partners
    - ▼ Promoteur : Kenaidan, Obayashi Corporation
    - ▼ Constructeur : Kenaidan Contracting Ltd., Obayashi Canada Ltd.
    - ▼ Conception : IBI Group, RJC, Smith and Anderson
    - ▼ Conseillers financiers : Rocklynn Capital

#### ii. Demande de propositions | Le 10 janvier 2017

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

#### iii. Présentation des propositions | Le 23 mai 2017

- La période de DP a pris fin le 23 mai 2017. Tous les soumissionnaires ont déposé leurs offres à temps.
- Mai à décembre 2017 : les offres ont été évaluées selon les critères établis dans la demande de propositions, par un comité d'évaluation composé d'experts d'IO, de Metrolinx et de consultants techniques engagés par les promoteurs du projet. EllisDon Infrastructure a reçu la note la plus élevée dans le cadre du processus d'évaluation.
- Le 2 août 2017, EllisDon Infrastructure, soumissionnaire classé au premier rang (également appelé « soumissionnaire retenu pour les premières négociations ») a été informé du résultat de l'évaluation.

## V. PROCESSUS DE SÉLECTION CONCURRENTIEL

### iv. Notification du soumissionnaire privilégié | Le 11 septembre 2017

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

### v. Conclusion de l'accord commercial et financier | Le 3 novembre 2017

- ▶ À la conclusion des négociations et une fois le taux de financement fixé, EllisDon Infrastructure, Metrolinx et IO ont conclu un accord (contrat) relatif au projet le 3 novembre 2017.
  - ▶ EllisDon Infrastructure Transit
    - ▼ Directeur : (promoteur a déjà été utilisé pour traduire Sponsor) EllisDon Infrastructure CGS RER Inc.
    - ▼ Constructeur : EllisDon Build Design Inc.
    - ▼ Conception : WalterFedy, Brodie & Associates, WSP/MMM
    - ▼ Conseillers financiers : EllisDon Capital Inc..

### ▶ Phase de conception et de construction

---

### vi. Phase de construction | 2017 à 2020

- ▶ La phase de conception a commencé et la construction devrait débuter le 3 novembre 2017, 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 construction, les coûts de construction seront financés au moyen de leurs capitaux propres, d'obligations et de prêts, par l'intermédiaire de versements mensuels basés sur le calendrier de construction établi par EllisDon Infrastructure.
- ▶ La construction du projet sera supervisée par Metrolinx, et IO supervisera la gestion du contrat.

### vii. Paiement

- ▶ EllisDon Infrastructure recevra un paiement à l'achèvement substantiel du projet, qui est prévu à l'été 2020.



## VI. CONCLUSION

Le présent rapport donne un aperçu et un résumé du processus d'approvisionnement relatif au projet de gare de Cooksville, et indique que l'utilisation du modèle de DMFA engendrera des économies de 21,7 millions de dollars (12,7 %) par rapport au modèle d'exécution traditionnel.

À l'avenir, IO, Metrolinx et EllisDon Infrastructure continueront d'œuvrer de concert pour assurer la réalisation fructueuse du projet de réaménagement de la gare de Cooksville.



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

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

Madame Divya Shah  
Vice-présidente principale du financement des transactions  
Infrastructure Ontario  
777, rue Bay, 9<sup>e</sup> étage  
Toronto (Ontario) M5G 2C8

Le 13 novembre 2017

Madame,

**Objet : Méthodologie du projet d'optimisation des ressources – Conception-construction-financement/Construction-financement – Projet de gare GO de Cooksville – Service régional express**

Ernst & Young Orenda Corporate Finance (« EYOCF ») a examiné l'évaluation de l'optimisation des ressources pour le projet de gare GO de Cooksville – Service régional express (le « projet ») à l'étape de la conclusion de l'accord financier. Cette analyse a été effectuée pour Infrastructure Ontario (« IO ») et aux fins du projet selon le cadre d'analyse d'optimisation des ressources d'IO, qui est généralement conforme aux méthodes employées dans d'autres territoires de compétence.

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

1. le modèle de réalisation traditionnel, tel qu'il figure dans le comparateur du secteur public (« CSP »);  
et
2. le modèle de diversification des modes de financement et d'approvisionnement (« DMFA »), tel qu'il figure dans la soumission du soumissionnaire retenu.

L'évaluation de l'ODR, comme indiqué ci-dessus, a été préparée en utilisant l'information suivante (collectivement, l'« information ») dans le modèle d'ODR :

- i. une matrice des risques élaborée pour IO par MMM Group et adaptée afin de tenir compte des risques propres au projet;
- ii. les coûts de construction et autres devis estimatifs, comme indiqué dans l'offre du soumissionnaire retenu; d'autres hypothèses liées au modèle d'ODR et fournies par IO.

L'exactitude et l'exhaustivité de l'information sur les coûts et des hypothèses de base n'ont pas été vérifiées de façon indépendante.

Les résultats de l'évaluation de l'optimisation des ressources montrent que le modèle de DMFA procure une économie estimative de 12,7 % comparativement au mode traditionnel de réalisation.

Veuillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.

*Ernst & Young Orenda  
Corporate Finance Inc.*

ERNST & YOUNG ORENDA CORPORATE FINANCE INC.



Le 11 août 2017

Monsieur Michael Inch  
Vice-président, Approvisionnement  
**Infrastructure Ontario**  
1, rue Dundas Ouest, bureau 2000  
Toronto (Ontario) M5G 2L5

**Objet : Attestation de l'équité – Demande de propositions relatives au projet de réaménagement de la gare de Cooksville – Service régional express (DP n° 16-470)**

Monsieur,

P1 Consulting a été engagée en qualité de surveillant de l'équité pour examiner et superviser les communications, les évaluations et les processus décisionnels associés au processus d'approvisionnement relatif à la **demande de propositions (« DP ») du projet de réaménagement de la gare de Cooksville (le « projet »)**. Notre rôle était d'assurer l'impartialité, l'équité, l'objectivité, la transparence et la documentation suffisante du processus d'évaluation.

La demande de qualifications (« DQ ») qui a précédé le processus de la DP visait à reconnaître les soumissionnaires présélectionnés étant admissibles à participer à la DP dans le but de désigner un soumissionnaire pour les premières négociations. Les services de P1 Consulting ont été retenus dans le cadre du processus d'approvisionnement avant la publication de la DQ. La société a surveillé et examiné le processus jusqu'à la sélection du soumissionnaire retenu pour les premières négociations.

À ce jour, en sa qualité de surveillant de l'équité, P1 Consulting a veillé à ce que les mesures suivantes soient prises pour assurer un processus équitable et transparent :

- Clarté et cohérence de la DQ et de la DP, du cadre d'évaluation et des documents connexes;
- Respect des processus décrits dans la DQ et dans la DP, ainsi que dans le cadre d'évaluation, y compris le processus d'évaluation;
- Objectivité et diligence lors du processus d'approvisionnement afin de veiller à ce qu'il soit géré de façon transparente;
- Conformité des participants à des exigences strictes concernant les conflits d'intérêts et la confidentialité lors des processus d'approvisionnement et d'évaluation;
- Sécurité de l'information;
- Supervision visant à établir un processus où les soumissionnaires sont traités équitablement.

Le surveillant de l'équité a participé activement aux mesures ci-après dans le cadre du processus pour veiller à ce que l'équité soit maintenue en tout temps :

- Participation à la réunion inaugurale du projet;
- Examen des DQ et DP provisoires et des documents connexes;
- Examen des cadres d'évaluation;

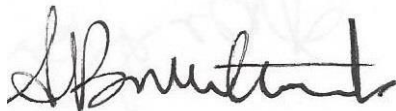
- Supervision des réunions confidentielles sur le plan commercial;
- Supervision de la réception des propositions;
- Supervision de l'évaluation des propositions et de la sélection du soumissionnaire retenu pour les premières négociations.

Conformément à notre mandat de superviser l'ensemble des critères d'évaluation, des méthodes et des communications écrites entre les promoteurs et les soumissionnaires, nous avons examiné tous les documents qui nous ont été fournis, et avons jugé acceptables, du point de vue de l'équité, les documents suivants :

- DP
- Demandes d'information/Q et R
- Annexes
- Cadre d'évaluation
- Demandes d'éclaircissements et réponses
- Rapports des experts en la matière
- Présentations du comité d'évaluation

En notre qualité de surveillants de l'équité pour le **projet de réaménagement de la gare de Cooksville**, nous attestons qu'à la date de la présente lettre, les principes d'équité, de cohérence et de transparence ont à notre avis été respectés tout au long du processus d'approvisionnement. De surcroît, nous ne sommes au courant d'aucun problème pouvant avoir surgi durant le processus et pouvant avoir nuï à l'équité de cette initiative.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.



Stephanie Braithwaite  
Surveillante de l'équité en chef (d'après des VFM antérieurs)  
P1 Consulting

c.c. :

Jill Newsome, vice-présidente, P1 Consulting  
Louise Panneton, présidente, P1 Consulting





**Infrastructure Ontario**

1, rue Dundas Ouest, Bureau 2000, Toronto  
(Ontario) M5G 2L5  
[www.infrastructureontario.ca](http://www.infrastructureontario.ca)