



Évaluation de l'optimisation des ressources

Projet de gare d'autobus de Kipling

Septembre 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 de gare d’autobus de Kipling	4
‣ Contexte	4
‣ Objectifs	5
‣ Portée du projet	5
‣ Avantages économiques et création d’emploi	5
III. OPTIMISATION DES RESSOURCES	6
‣ 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 d’autobus de Kipling	9
‣ Examen externe	10
IV. ACCORD RELATIF AU PROJET	11
V. PROCESSUS DE SÉLECTION CONCURRENTIEL	12
‣ Processus d’approvisionnement	12
‣ Phase de conception et de construction	13
VI. CONCLUSION	14
VII. LETTRES DES CONSULTANTS EXTERNES	15

I. RÉSUMÉ

Le présent rapport a pour objectif de présenter un résumé du processus d'approvisionnement pour le projet de gare d'autobus de Kipling 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

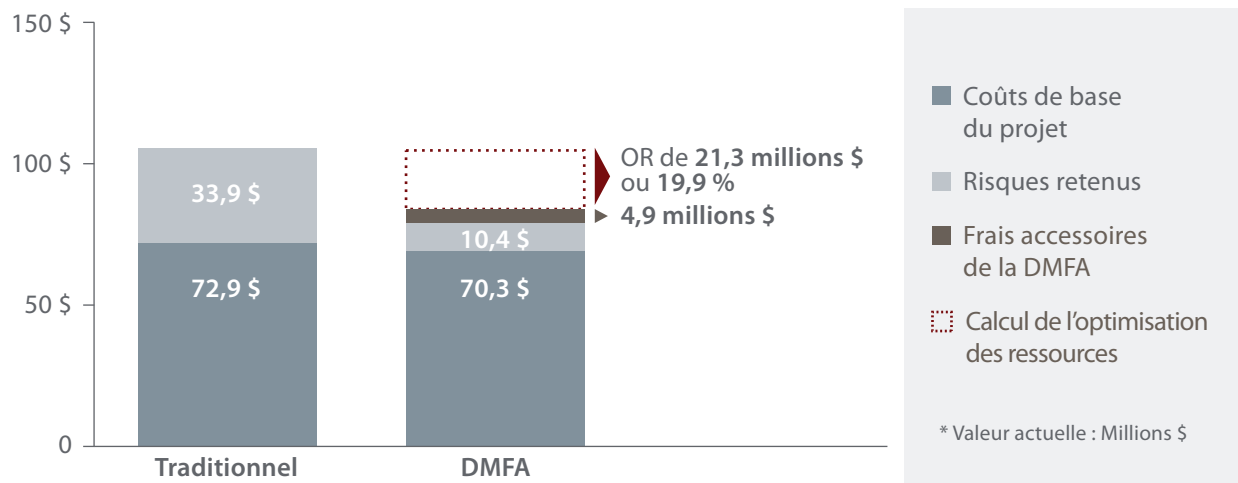
IO mène à bien des projets d'infrastructure publique en faisant appel à un modèle de réalisation des projets appelé Diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA). Le modèle de DMFA a recours au savoir-faire des secteurs privé et public dans une structure unique qui reporte, sur 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 d'autobus de Kipling indique que le modèle de DMFA procure des économies estimatives de 21,3 millions de dollars ou 19,9 % comparativement au mode traditionnel de réalisation.

I. EXECUTIVE SUMMARY



► Examen externe

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

- Les services de Deloitte 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 gare d'autobus de Kipling

Objet	Réaliser le projet de gare d'autobus de Kipling, une composante faisant partie intégrante du plan à long terme de Metrolinx pour le Service régional express (SRE), un réseau de transport intégré dans la région du Grand Toronto et de Hamilton.
Maître de l'ouvrage	Metrolinx
Partenaire du secteur privé	EllisDon Infrastructure Transit
Lieu	Toronto
Type de projet	Conception-construction-financement (CCF)
Type d'infrastructure	Transport en commun
Valeur du marché	73 millions de \$ (valeur nominale/inflation incluse)
Période de construction	De mars 2018 à janvier 2020
Durée de l'accord relatif au projet	5 ans
Optimisation estimative des ressources (valeur actualisée)	21,3 millions de dollars ou 19,9 %

► 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, procurant de nouvelles options de transport en commun dans l'ensemble de la région du Grand Toronto et de Hamilton.

► Objectifs

Les travaux à la gare de Kipling 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.

Voici certains des principaux objectifs du SRE :

- Accroître la capacité de transport en commun;
- Gérer la congestion;
- Offrir une expérience client homogène;
- Réduire autant que possible 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 :

II. POINTS SAILLANTS DU PROJET

- ▶ 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 :

- ▶ Une passerelle surélevée pour relier la nouvelle entrée/le bâtiment connexe au nouveau bâtiment de la gare d'autobus et aux plateformes ferroviaires;
- ▶ Un nouveau tunnel souterrain pour piétons afin de relier la nouvelle entrée/le bâtiment connexe au nouveau bâtiment de la gare d'autobus, d'une part, et le nouveau bâtiment de la gare d'autobus au tunnel piétonnier existant de la TTC et au bâtiment d'embarquement et de débarquement des piétons, d'autre part;
- ▶ Un nouveau bâtiment de la gare d'autobus pour les opérations de MiWay et du réseau GO;
- ▶ Des rénovations au bâtiment existant de la gare GO de Kipling et au bâtiment d'embarquement et de débarquement des piétons de la TTC;
- ▶ La modernisation de l'infrastructure du site, y compris le stationnement et les accès améliorés pour les véhicules, les vélos et les piétons;
- ▶ La construction d'une nouvelle voie d'accès privée pour les accès des véhicules, des vélos et des piétons, y compris une nouvelle intersection signalisée.

L'accord relatif au projet avec EllisDon Infrastructure Transit énonce les exigences qu'ils doivent respecter :

- ▶ Conception et construction – diriger la conception et la construction du projet de gare d'autobus de Kipling devant être achevé à l'hiver 2019;
- ▶ 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 Transit estime que plus de 80 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 pour la gare d'autobus de Kipling prévoit des économies de :

21.3 millions de dollars
ou 19.9%

La méthodologie d'évaluation de l'ODR est décrite dans le document intitulé *Évaluer l'optimisation des ressources – Guide mis à jour de la méthodologie* d'Infrastructure Ontario, que l'on peut consulter 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.

Les coûts totaux rajustés en fonction des risques sont connus sous le nom de comparateur du secteur public, ou coûts 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.

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

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'ODR 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 Transit. 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
- 2. Frais accessoires de la DMFA
- 3. Risques retenus

III. OPTIMISATION DES RESSOURCES

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 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 (projets CCF et CCFE seulement) – 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 :

- ▶ Modèle de réalisation traditionnel ou CSP - le secteur public engage de façon hypothétique un « coût

III. OPTIMISATION DES RESSOURCES

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 »). 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* que l'on peut consulter à l'adresse 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

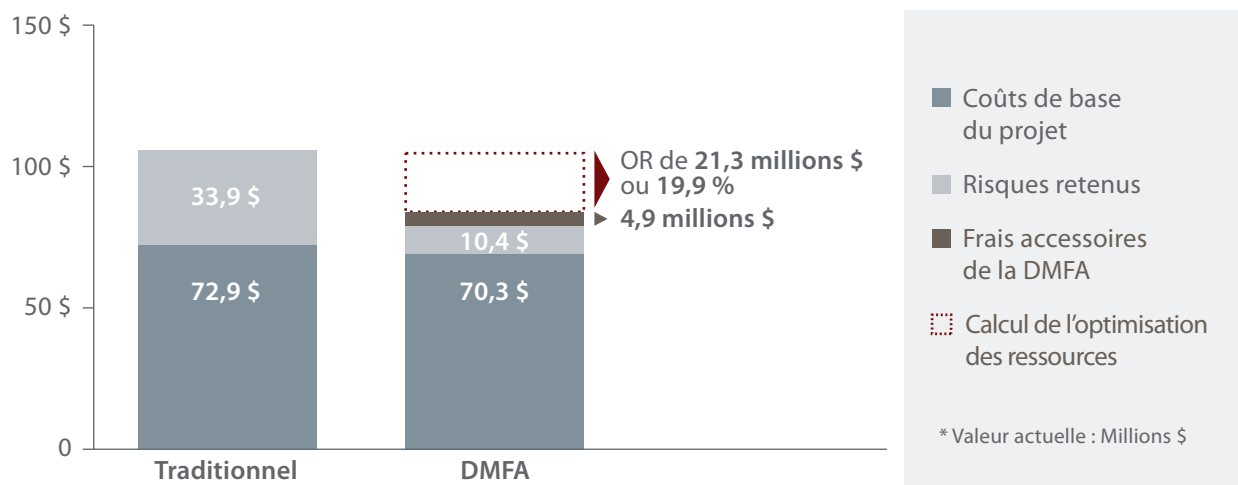
À la suite d'une évaluation exhaustive des risques, voici des exemples de risques clés du projet qui ont été transférés ou atténués en vertu de l'entente de projet conclue avec EllisDon :

- ▶ 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

▶ Résultats de l'optimisation des ressources pour la gare d'autobus de Kipling

L'évaluation de l'ODR du projet de gare d'autobus de Kipling indique que le modèle de DMFA procure des économies estimatives de 21,3 millions de dollars ou 19,9 % 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)	72,9 \$	I. Coûts de base du projet (Coûts de base rajustés + Financement)	70,3 \$
II. Frais accessoires de la DMFA	S.O.	II. Frais accessoires de la DMFA	4,9 \$
III. Risques retenus	33,9 \$	III. Risques retenus	10,4 \$
Total	106,8 \$	Total	85,6 \$
Optimisation des ressources estimative (différence de coûts)		21,3 \$	
Économies estimatives en pourcentage		19,9 %	



▶ Examen externe

III. OPTIMISATION DES RESSOURCES

La société Deloitte 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 19,9 % comparativement au modèle de réalisation traditionnel (voir la lettre à la page 15).

PPI 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. PPI 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 Transit 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 73 millions de dollars (tenant compte de l'inflation à un taux déterminé par contrat) pour la conception, la construction et le financement du projet de gare d'autobus de Kipling. 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 Transit a convenu d'une date d'achèvement substantiel fixée à l'hiver 2019. 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 Transit à achever la construction dans les délais impartis.
- État du site et contamination – EllisDon Infrastructure Transit 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 EllisDon Infrastructure Transit ou une partie relevant de celle-ci.
- Financement de la construction – EllisDon Infrastructure Transit 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 – EllisDon Infrastructure Transit 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 janvier 2020.

V. PROCESSUS DE SÉLECTION CONCURRENTIEL

Le processus d'approvisionnement pour le projet de terminal de bus Kipling, de la demande de devis à la clôture financière, a duré 16 mois.

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

► Processus d'approvisionnement

i. Demande de qualifications | Le 30 novembre 2016

- Metrolinx et IO ont émis une demande de qualifications pour inviter les parties intéressées à proposer une offre concernant la conception, la construction et le financement du projet.
- En janvier 2017, la période de la DQ a pris fin et les promoteurs ont reçu des énoncés de qualifications de quatre 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 trois soumissionnaires :
 - Bird/Kiewit JV
 - ▼ Promoteur : Bird Design-Build Construction Inc. et Peter Kiewit Sons ULC
 - ▼ Constructeur : Bird Design-Build Construction Inc. et Peter Kiewit Sons ULC
 - ▼ Concepteur : Stantec
 - ▼ Conseillers financiers : Kiewit Development Bird Capital
 - EllisDon Infrastructure Transit
 - ▼ Promoteur : EllisDon Capital Inc.
 - ▼ Constructeur : EllisDon Design-Build Inc.
 - ▼ Concepteurs : Strasman Architects, NAK Design Strategies et WSP Canada Inc.
 - ▼ Conseillers financiers : EllisDon Capital Inc.
 - Kipling Infrastructure Partnership
 - ▼ Promoteur : Buttcon Ltd. et OHL Canada
 - ▼ Constructeur : Buttcon Ltd., OHL Canada et Grascan Construction Ltd.
 - ▼ Concepteur : Reinders + Rieder Ltd.
 - ▼ Conseillers financiers : Stonebridge Financial Corporation

ii. Demande de propositions | Le 3 avril 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 six mois à la préparation de soumissions concurrentielles de grande qualité.

V. PROCESSUS DE SÉLECTION CONCURRENTIEL

iii. Présentation des propositions | Le 12 octobre 2017

- ▶ La période de DP a pris fin le 12 octobre 2017. Tous les soumissionnaires ont déposé leur offre à temps.
- ▶ Automne 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 Transit a reçu la note la plus élevée dans le cadre du processus d'évaluation.
- ▶ En décembre 2017, EllisDon Infrastructure Transit, 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 | Janvier 2018

- ▶ À la suite de négociations fructueuses avec le soumissionnaire retenu pour les premières négociations, EllisDon Infrastructure Transit a été désigné à titre de soumissionnaire privilégié. EllisDon Infrastructure Transit 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 | Le 22 mars 2018

- ▶ À la conclusion des négociations et une fois le taux de financement fixé, EllisDon Infrastructure Transit, Metrolinx et IO ont conclu un accord (contrat) relatif au projet le 22 mars 2018.
 - ▶ EllisDon Infrastructure Transit
 - ▼ Promoteur : EllisDon Capital Inc.
 - ▼ Constructeur : EllisDon Design-Build Inc.
 - ▼ Concepteur : Strasman Architects, NAK Design Strategies et WSP Canada Inc.
 - ▼ Conseillers financiers : EllisDon Capital Inc.

▶ Phase de conception et de construction

vi. Phase de construction | Mars 2018 à janvier 2020

- ▶ La phase de construction a commencé en mars 2018, dès la conclusion du marché, 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 EllisDon Infrastructure Transit.
- ▶ La construction du projet sera supervisée par le Metrolinx, et IO surveillera la gestion du contrat.

vii. Paiement

- ▶ EllisDon Infrastructure Transit devrait recevoir un paiement à l'achèvement du projet, prévu en décembre 2019



VI. CONCLUSION

Le présent rapport donne un aperçu du projet et un résumé du processus d'approvisionnement pour le projet de gare d'autobus de Kipling; il montre qu'une optimisation des ressources de 21,3 millions de dollars (19,9 %) pourrait être atteinte en utilisant l'approche de DMFA comparativement à la méthode de réalisation traditionnelle.

À l'avenir, IO, Metrolinx et EllisDon Infrastructure Transit continueront de collaborer pour veiller à la réalisation fructueuse du projet de gare d'autobus de Kipling.

4 juin 2018

Tél. : +1 416 202-2526
www.deloitte.ca

Personnel et confidentiel

John Traianopoulos
Vice-président principal du financement
des transactions
Infrastructure Ontario
777, rue Bay, 9^e étage,
Toronto M5G 2C8
Canada

Monsieur,

Objet : Valeur à l'étape de la clôture financière (analyse de l'optimisation des ressources) - Projet de gare d'autobus de Kipling.

Deloitte LLP (« Deloitte ») a préparé l'analyse de l'optimisation des ressources pour le projet de gare d'autobus de Kipling (le « projet ») à l'étape de la clôture financière. Cette analyse a été effectuée selon la méthodologie d'évaluation des ressources d'Infrastructure Ontario (« IO »), comme décrit dans le document *Assessing Value for Money – An Updated Guide to Infrastructure Ontario's Methodology (avril 2017)*. La méthodologie d'ODR semble conforme aux méthodes employées dans d'autres territoires de compétence.

L'évaluation de l'ODR repose sur la comparaison des coûts totaux (valeur actualisée) afférents au 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 privilégié à la conclusion de l'accord financier.

L'évaluation de l'ODR a été calculée en utilisant l'information suivante (collectivement, l'« information ») dans le modèle d'ODR :

- A. une matrice des risques élaborée par MMM Group et adaptée par IO afin de tenir compte des risques propres au projet;
- B. les coûts et autres données et hypothèses tirés de l'offre du soumissionnaire privilégié à la conclusion de l'accord financier;
- C. d'autres hypothèses liées au modèle d'ODR et formulées par IO.

Bien que Deloitte n'ait ni vérifié, ni tenté de vérifier de façon indépendante, l'exactitude ou l'exhaustivité de l'information, la société confirme que, compte tenu de sa connaissance des méthodologies d'ODR, l'information a été utilisée de façon appropriée dans le modèle d'ODR. Les résultats de l'évaluation de l'optimisation des ressources montrent que le modèle de DMFA procure une économie estimative de 19,9 % (21,3 millions de dollars) comparativement au mode traditionnel de réalisation

Veillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Deloitte LLP

Membre de Deloitte Touche Tohmatsu Limited



Demande de propositions (DP n° 16-551)

Conception-Construction-Financement

du Service régional express

Projet de gare d'autobus de

Kipling pour

Metrolinx et

Infrastructure Ontario

Rapport sommaire d'attestation de l'équité

Projet :	Projet de gare d'autobus de Kipling
Étape du rapport :	Rapport d'attestation de l'équité pour la
demande de propositions	
Date de la présentation :	14 décembre 2017
Présenté à :	Infrastructure Ontario – Vice-président, Approvisionnement

INTRODUCTION

La société PPI Consulting Limited a été engagée par Infrastructure Ontario (IO) en qualité de surveillant de l'équité pour observer le processus de conception-construction-financement pour la demande de propositions du projet de gare d'autobus de Kipling (DP n° 16-551) du Service régional express émise par Infrastructure Ontario.

CONTEXTE DU PROJET

Le centre de mobilité de Kipling englobe le secteur entourant la gare GO de Kipling et la station de métro Kipling de la TTC. Le réaménagement de cette zone intégrera le métro de la TTC, le service ferroviaire régional GO et les services d'autobus locaux et régionaux (GO, TTC, MiWay) dans un seul centre de mobilité grâce à une nouvelle gare d'autobus interrégionale et à d'autres infrastructures de soutien.

PÉRIODE D'OUVERTURE DE LA DP

La période d'ouverture de la DP a commencé lors de la publication par IO de la DP 16-551 sur MERX le 3 avril 2017. La période de soumission de la DP a pris fin le 12 octobre 2017. IO a reçu trois réponses avant la date de soumission, comme indiqué dans la DP.

ÉTAPE D'ÉVALUATION DE LA DP

IO a reçu trois (3) réponses avant la date et l'heure de clôture indiquées dans la DP. Le Comité d'évaluation a respecté le processus décrit dans la DP pour l'évaluation des offres. Le processus a suivi sept (7) étapes :

Étape 1 - Conformité des présentations techniques
Étape 2 - Examen du formulaire de présentation des propositions

Étape 3 – Examen et notation des présentations techniques

Étape 4 – Conformité des demandes d'ordre financier

Étape 5 – Examen et notation des présentations financières

Étape 6 – Établissement d'une note finale pour les propositions

Étape 7 – Classement des promoteurs

Selon notre avis de professionnels, le processus de demande de propositions (DP n° 16-55) émis par Infrastructure Ontario afin de sélectionner un fournisseur de services de gestion de la conception-construction-financement pour le projet de gare d'autobus de Kipling du Service régional express que nous avons observé a été réalisé de façon équitable, ouverte et transparente.



Ian Brennan, CSCMP, chef de l'équipe de surveillance de l'équité



Infrastructure Ontario

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