



Évaluation de l'optimisation des ressources

Projet de la gare de Rutherford

Mars 2019

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 la gare de Rutherford	4
‣ Contexte	4
‣ Objectifs	5
‣ Portée du projet	5
‣ Avantages économiques et création d’emplois	5
III. ASSURER L’OPTIMISATION DES RESSOURCES	6
‣ Concept de l’optimisation des ressources	6
‣ Calcul de l’optimisation des ressources – Données et hypothèses	6
‣ Résultats de l’optimisation des ressources pour la gare de Rutherford	9
‣ Examen externe	9
IV. ACCORD RELATIF AU PROJET	10
V. PROCESSUS DE SÉLECTION CONCURRENTIEL	11
‣ Processus d’approvisionnement	11
‣ Phases de conception et de construction	12
IV. CONCLUSION	13
V. LETTRES DES CONSULTANTS EXTERNES	14

I. RÉSUMÉ

Le présent rapport a pour objectif de présenter un résumé du processus d'approvisionnement du projet de la gare de Rutherford et de montrer comment la méthode des partenariats public-privé d'Infrastructure Ontario (IO) permettra 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.

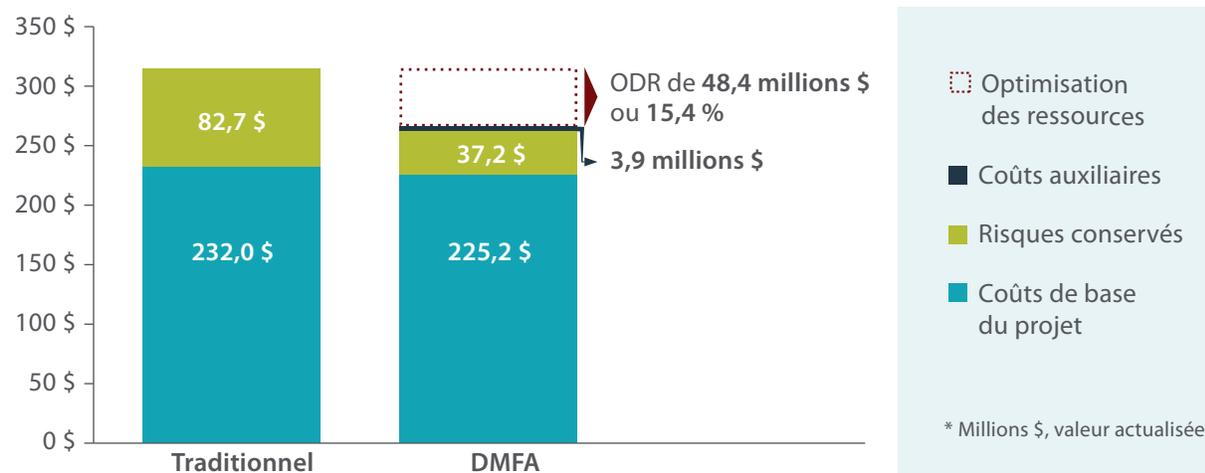
► Partenariats public-privé en Ontario

IO mène à bien des projets d'infrastructure publique en faisant appel à un modèle de réalisation appelé « partenariat public-privé » (P3). Le modèle P3 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 P3 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 la méthode P3. La décision d'utiliser le modèle P3 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 P3 permettra d'optimiser les ressources pour la population comparativement au modèle de réalisation traditionnel du secteur public. L'analyse de l'ODR compare les coûts totaux de la réalisation d'une infrastructure publique selon les deux modèles d'exécution, soit le modèle traditionnel et le modèle P3.

► Optimisation des ressources

Pour le projet de la gare de Rutherford, l'évaluation de l'ODR indique que la méthode P3 procure des économies estimatives de 48,4 millions de dollars ou 15,4 % (valeur actualisée) comparativement au mode traditionnel de réalisation



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 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 la gare de Rutherford



Gracieusement fourni par Metrolinx

Objet	Exécution du projet de la gare de Rutherford, qui fait partie intégrante du plan à long terme de Metrolinx concernant le Service régional express, un réseau de transport intégré pour 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	239 millions de dollars
Période de construction	Printemps 2019 à 2023
Durée de l'accord relatif au projet	5 ans
Optimisation estimative des ressources (valeur actualisée)	48,4 millions de dollars ou 15,4 %

➤ Contexte

En 2014, la province a annoncé le programme du Service régional express (SRE) GO Transit, qui permettra de fournir des services plus rapides et plus fréquents sur l'ensemble du réseau ferroviaire GO et qui comprendra l'électrification des tronçons principaux d'ici 2024 ou 2025. Le SRE GO est une initiative de transformation du réseau ferroviaire GO qui, jusqu'à présent axé sur le service de navette, offrira désormais un mode de transport en commun régional bidirectionnel toute la journée et étendra le réseau à toute la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH).

➤ Objectifs

Les travaux relatifs à la gare de Rutherford, le long du corridor GO de Barrie, font partie d'un plan global touchant l'ensemble du réseau et visant à améliorer le service de GO Transit dans son ensemble, notamment en exécutant le programme du Service régional express (SRE) GO de la province d'ici 2024 ou 2025.

II. POINTS SAILLANTS DU PROJET

Objectifs clés des projets du SRE :

- ▶ Accroissement de la capacité de transport en commun urbain
- ▶ Gestion de la congestion
- ▶ Expérience client homogène
- ▶ Réduction optimale des perturbations pendant la période de construction
- ▶ Excellence en matière de conception
- ▶ Exécution conforme aux délais et au budget
- ▶ Propriété publique

Le Service régional express GO assurera un service plus rapide et plus fréquent sur le réseau ferroviaire GO, avec l'électrification du service sur les segments principaux :

- ▶ Des trains électriques passant toutes les 15 minutes ou moins, toute la journée et dans les deux directions, dans les secteurs les plus achalandés du réseau;
- ▶ Quatre fois plus de trajets en dehors des périodes de pointe en semaine, notamment le soir et la fin de semaine;
- ▶ Deux fois plus de trajets en période de pointe en semaine.

▶ Portée du projet

Voici certains des éléments visés par la portée des travaux :

- ▶ Nouveau parc de stationnement à plusieurs niveaux et bâtiment de gare intégré, et passerelle piétonnière vers le nouveau quai;
- ▶ Réaménagement de l'aire de stationnement, du dépose-minute, de la boucle pour autobus et de l'accès piétonnier;
- ▶ Saut-de-mouton voie ferrée/route sur Rutherford Road et station de pompage;
- ▶ Passerelle piétonnière enjambant Rutherford Road;
- ▶ Nouvelles plateformes ferroviaires;
- ▶ Deuxième voie ferroviaire à forte circulation et aménagement prévu d'une troisième voie express centrale.

L'accord relatif au projet conclu avec EllisDon Infrastructure Transit comprend les exigences suivantes :

- ▶ Conception et construction – diriger les travaux de conception et de construction du projet de la gare de Rutherford jusqu'à l'achèvement pendant l'hiver 2023;
- ▶ Financement – obtenir un financement suffisant pour régler les coûts de la construction et des investissements pendant la durée du projet;
- ▶ Certification par une tierce partie – obtenir une certification indépendante provenant d'une tierce partie et attestant que le réseau est construit conformément aux exigences de la province qui sont énoncées 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. EllisDon Infrastructure Transit estime qu'au plus fort des travaux de construction, 100 travailleurs seront sur le chantier chaque jour et que des possibilités de marché seront offertes à des sous-traitants au cours de la réalisation du projet.

III. OPTIMISATION DES RESSOURCES

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

48,4 millions \$ ou 15,4 %

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'analyse de l'ODR compare les coûts totaux du projet ajustés en fonction des risques et exprimés en dollars au même stade d'exécution du même projet d'infrastructure, en vertu des deux modèles de réalisation : le modèle traditionnel (conception-soumission-construction ou CSC) et le modèle P3.

MODÈLE NO 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 NO 2:

Réalisation en P3

Coûts estimatifs, pour le secteur public, de la réalisation du même projet selon les mêmes spécifications en utilisant le modèle de réalisation P3. Les coûts totaux rajustés en fonction des risques sont connus sous le nom de coûts P3.

$$\left\{ \begin{array}{l} \text{Optimisation des ressources \$ =} \\ \text{Coûts CSP – coûts P3 ou optimisation des ressources \% =} \end{array} \right. = \frac{(\text{coûts CSP} - \text{coûts P3})}{\text{Coûts CSP}} \left. \right\}$$

La différence entre les coûts totaux estimatifs associés au CSP et les coûts totaux estimatifs du P3 représente l'optimisation des ressources ou ODR. L'ODR est atteinte lorsque le coût de réalisation en vertu du modèle P3 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 d'EllisDon Infrastructure Transit. Tous les coûts et les risques indiqués dans le présent rapport sont exprimés selon leur 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 et construction)
 - ▼ 1.2. Coûts de financement
- 2. Frais accessoires de P3
- 3. Risques conservés

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	
Rajustement des coûts de base	(\$)	Rajustement des coûts de base	(\$)
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 estimatives / (Coûts) en coûts de base selon le modèle P3		PSC – P3	

Les coûts de base 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 CSP et P3. Ces coûts sont ensuite rajustés en fonction de ce qui suit :

- ▶ Un facteur d'innovation – la méthodologie de l'ODR comprend un facteur d'innovation qui tient compte du fait que les coûts de base du modèle P3 seront inférieurs à ceux du modèle CSP pour les raisons suivantes :
 - ▶ L'utilisation de spécifications axées sur le rendement pour les projets en P3 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 en P3 et qui se traduit par des réductions de coûts.

▼ 1.2. Coûts de financement

Modèle de réalisation traditionnel (CSP)		Modèle de réalisation P3	
Coûts de financement	Coûts de financement notionnels du secteur public	Coûts de financement	Coûts de financement du secteur privé
Économies estimatives / (coûts) du financement selon le modèle P3		CSP – P3	

Un des éléments courants du modèle P3 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 P3, 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 de renonciation » pour avoir payé plus tôt comparativement au modèle P3. 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 reflété dans le taux d'actualisation utilisé pour évaluer et comparer les coûts du projet.

III. OPTIMISATION DES RESSOURCES

- Modèle de réalisation P3 – 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 P3

2. Frais accessoires de P3

Modèle de réalisation traditionnel (CSP)		Modèle de réalisation P3	
Frais accessoires de P3	S.O.	Frais accessoires de P3	Coûts du P3
Économies estimatives / (coûts) du financement selon le modèle P3		CSP – P3	

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 P3. 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 conservés

Modèle de réalisation traditionnel (CSP)		Modèle de réalisation P3	
Risques conservés	Coûts du CSP	Risques conservés	Coûts du P3
Économies estimatives / (Coûts) des risques conservés selon le modèle P3		CSP – P3	

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 P3, on doit déterminer et chiffrer avec exactitude les risques assumés par le secteur public (soit les « risques conservés »). Des précisions sur la façon dont les risques conservés sont cernés et quantifiés se trouvent 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

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 P3) à titre de « risques conservés ». Les risques conservés dans le cadre du modèle P3 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 considérée comme la plus apte à gérer, à atténuer ou à éliminer les risques du projet.

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 du projet (par le maître d’ouvrage) pendant la construction – risque associé aux changements pouvant être apportés à la portée du projet par le maître d’ouvrage pendant la construction;

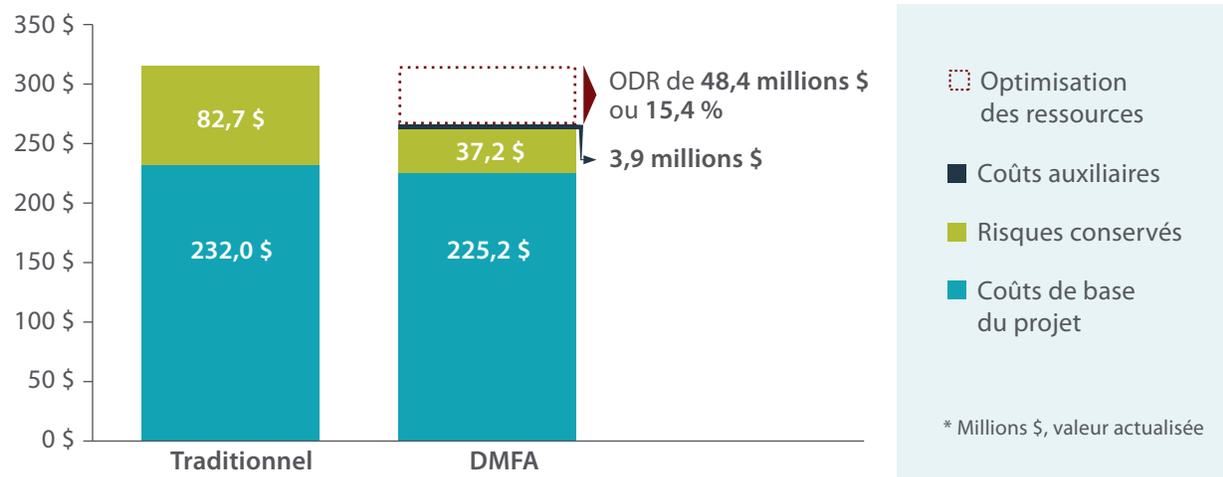
III. OPTIMISATION DES RESSOURCES

- 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 du projet de la gare de Rutherford

L'évaluation de l'ODR pour le projet de la gare de Rutherford indique que la méthode P3 procure des économies estimatives de 48,4 millions de dollars ou 22 % comparativement au mode traditionnel de réalisation.

Modèle de réalisation traditionnel (CSP)	Millions \$, valeur actualisée	Modèle de réalisation P3	Millions \$, valeur actualisée
I. Coûts de base du projet (coûts de base rajustés + financement)	232,0 \$	I. Coûts de base du projet (coûts de base rajustés + financement)	225,2 \$
II. Frais accessoires de P3s	S.O.	II. Frais accessoires de P3	3,9 \$
III. Risques conservés	82,7 \$	III. Risques conservés	37,2 \$
Total	314,7 \$	Total	266,3 \$
Optimisation estimative des ressources (différence de coût)		48,4 \$	
Pourcentage estimatif des économies		15,4 %	



► Examen externe

La société Deloitte a réalisé l'évaluation de l'ODR du projet. Son évaluation montre que le modèle P3 permet de réaliser des économies estimatives de 15,4 % comparativement au modèle de réalisation traditionnel (voir la lettre à la page 14).

P1 Consulting a agi à titre 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 atteste que ces principes ont été respectés tout au long du processus d'approvisionnement (se reporter à la lettre reproduite à la page 15).

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 énonce 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 239 millions de dollars (compte tenu de l'inflation prévue selon un taux contractuel) pour la conception, la construction et le financement du projet de la gare de Rutherford. Les frais supplémentaires engagés en raison d'un retard dans l'exécution des travaux ne seront pas payés par la province si le retard est attribuable à l'entrepreneur.
- Établissement du calendrier, achèvement du projet et retards : EllisDon Infrastructure Transit a convenu d'une date d'achèvement substantiel fixée à 2023. Le calendrier peut être modifié dans certaines circonstances, conformément à l'accord relatif au projet. Un paiement considérable sera versé 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 gérer l'état du site et, s'il y a lieu, de remédier à toute contamination. Cela comprend la contamination divulguée ou dont on peut raisonnablement supposer l'existence d'après les rapports sur l'état du site, ou la contamination 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 assumer les éventuels coûts de financement additionnels pouvant découler de tout retard quant à 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. Cette disposition vise à garantir que Metrolinx sera prête à générer des revenus en 2023.

V. PROCESSUS DE SÉLECTION CONCURRENTIEL

Le processus d'approvisionnement du projet de la gare de Rutherford a été achevé en 19 mois environ, depuis la demande de qualifications jusqu'à la conclusion de l'accord de financement.

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 2 mai 2017

- Metrolinx et IO ont lancé une demande de qualifications (DQ) pour inviter des parties intéressées à concevoir, à construire et à financer le projet.
- En juin 2017, la période de la DQ a pris fin et les commanditaires ont reçu des énoncés de qualifications de la part de six 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 consortiums présélectionnés puissent dépasser 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.

EllisDon Infrastructure Transit

- Constructeur : EllisDon Civil Ltd.
- Conception : Amec Foster Wheeler plc., Strasman Architects Inc., Mulvey & Banani International Inc., The Aquila Group, Condor Signals & Communications Inc.
- Conseiller financier : EllisDon Capital Inc.

Steelhead

- Constructeur : Aecon Infrastructure Management Inc., Dufferin Construction Company, Pomerleau
- Conception : AECOM
- Conseiller financier : Banque Scotia

Link Rutherford Station

- Constructeur : Dragados Canada, Inc., Brennan Infrastructures Inc., BoT Construction Group Ltd., Black & McDonald Limited
- Conception : Mott MacDonald, Morrison Hershfield
- Conseiller financier : ACS Infrastructure Canada Inc., Stonebridge Financial Corporation

ii. Demande de propositions | Le 21 novembre 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 disposé de neuf mois pour préparer des soumissions concurrentielles de grande qualité.

iii. Présentation des propositions | Le 2 août 2018

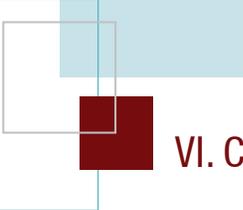
- La période de DP a pris fin le 2 août 2018 et tous les soumissionnaires ont déposé leurs offres à temps.
- Du 9 août au 5 septembre 2018 : les offres ont été évaluées selon les critères établis dans la DP par un comité d'évaluation composé d'experts en la matière d'IO et de Metrolinx, ainsi que de conseillers techniques engagés par les commanditaires. À l'issue de ce processus d'évaluation approfondie, EllisDon Infrastructure Transit a reçu la note la plus élevée.

V. PROCESSUS DE SÉLECTION CONCURRENTIEL

- ▶ En octobre 2018, EllisDon Infrastructure Transit, soumissionnaire de premier rang (ou « retenu pour les premières négociations »), a été informée du résultat de l'évaluation.
- iv.** Notification du soumissionnaire privilégié | Le 8 novembre 2018
 - ▶ À la suite de négociations fructueuses avec le soumissionnaire retenu pour les premières négociations, EllisDon Infrastructure Transit a été désignée à titre de soumissionnaire privilégié. EllisDon Infrastructure Transit est l'entreprise qui s'est montrée la plus apte 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 13 décembre 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 13 décembre 2018.

EllisDon Infrastructure Transit

- ▶ Promoteur : EllisDon Capital Inc.
 - ▶ Constructeur : EllisDon Design-Build Inc.
 - ▶ Conception : Strasman Architects, NAK Design Strategies et WSP Canada Inc.
 - ▶ Conseiller financier : EllisDon Capital Inc.
- ▶ Phases de construction et d'entretien
-
- vi.** Phase de construction | Décembre 2018 à 2023
 - ▶ La phase de conception a commencé en décembre 2018; la construction commencera au printemps 2019 et se déroulera conformément à l'accord relatif au projet et au calendrier du constructeur qui a été approuvé par les commanditaires du projet.
 - ▶ Pendant la période de construction, le constructeur financera les coûts de construction suivant les dispositions d'apport en capital, de cautionnement et d'emprunt qu'il aura prises; les coûts seront payés en versements mensuels selon le programme de construction établi par EllisDon Infrastructure Transit.
 - ▶ La construction du projet sera supervisée par Metrolinx, tandis que IO supervisera la gestion des contrats.
 - vii.** Paiement
 - ▶ EllisDon Infrastructure Transit recevra un paiement à l'achèvement substantiel du projet, qui est prévu pour 2023.



VI. CONCLUSION

Le présent rapport donne un aperçu et un résumé du processus d'approvisionnement relatif au projet de la gare de Rutherford et indique que l'utilisation du modèle P3 engendrera des économies de 48,4 millions de dollars (15,4 %) par rapport au modèle d'exécution traditionnel.

Dans l'avenir, IO, Metrolinx et EllisDon Infrastructure Transit continueront de collaborer pour veiller à la réalisation fructueuse du projet de la gare de Rutherford.

Le 22 mars 2019

Confidentiel

John Traianopoulos
Premier vice-président, Financement des transactions
Infrastructure Ontario
777 Bay Street, 9th Floor
Toronto, Ontario, Canada M5G 2C8

Objet : Évaluation de l'optimisation des ressources de la clôture financière – Rutherford Station DBF

Monsieur,

Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l. (Deloitte) a préparé l'évaluation de l'optimisation des ressources de la clôture financière pour le projet **Rutherford Station – Design Build Finance (DBF)** (le « projet »), conformément à la méthodologie d'Infrastructure Ontario (IO) décrite dans le document *Assessing Value for Money: An Updated Guide to Infrastructure Ontario's Methodology (avril 2017)*. La méthodologie pour l'évaluation de l'optimisation des ressources semble conforme aux approches utilisées dans d'autres champs d'application.

L'évaluation de l'optimisation des ressources est basée sur une comparaison de la valeur actuelle des coûts totaux estimatifs du projet en vertu de ce qui suit :

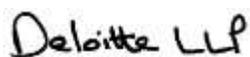
1. L'approche de prestation traditionnelle, telle qu'elle se retrouve dans le modèle du comparateur secteur public (CSP);
2. L'approche de diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA), telle qu'elle est reflétée dans la soumission fictive ajustée.

L'évaluation de l'optimisation des ressources a été compilée au moyen des renseignements suivants (collectivement l'« information ») contenus dans le modèle de l'évaluation de l'optimisation des ressources :

1. Une matrice de risque de référence conçue par le groupe MMM à l'intention d'IO et adaptée pour refléter les risques propres au projet;
2. Le coût et les autres données hypothétiques obtenus par IO et ses conseillers externes;
3. Les autres hypothèses relatives au modèle d'évaluation de l'optimisation fournies par IO.

Bien que Deloitte n'ait pas audité ou tenté de vérifier de façon indépendante l'exactitude ou l'exhaustivité de l'information, Deloitte confirme que, sur la base de notre connaissance de l'application des méthodologies d'évaluation de l'optimisation des ressources, l'information a été utilisée de façon adéquate dans le modèle. L'évaluation de l'optimisation des ressources démontre que l'approche de diversification des modes de financement et d'approvisionnement permet d'économiser une valeur estimative de 15,4 %, ou 48,4 millions de dollars, par rapport à l'approche de prestation traditionnelle.

Cordialement,



Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l.

Le 12 février, 2019

M. Michael Inch
Vice President, Procurement
Infrastructure Ontario
777 Bay, 9th Floor
Toronto, Ontario, M5G 2C8

Objet : Demande de propositions pour la conception, la construction et le financement du projet d'aménagement de la gare de Rutherford- DP n° [17-017]

Monsieur Inch,

P1 Consulting a assumé le rôle de vérificateur de processus afin d'examiner et de surveiller les processus de communication, d'évaluation et de prise de décisions associés à l'approvisionnement en vue du réaménagement du **Demande de propositions pour la conception, la construction et le financement du projet d'aménagement de la gare de Rutherford** (le « **Projet** ») relativement au respect des principes d'impartialité, d'équité, d'objectivité et de transparence, ainsi qu'au maintien d'une documentation adéquate du processus d'évaluation.

Le programme RER de Metrolinx fait partie de Le Grand Projet, annoncé par la province de l'Ontario en 2014. Le Grand Projet est un plan intégré d'aménagement du territoire et de transport sur 25 ans qui augmentera la fréquence et le nombre de trains GO de son réseau ferroviaire au cours de la prochaine décennie, y compris un service de train aller-retour toute la journée sur la plupart des lignes de chemin de fer que possède Metrolinx. Le projet de gare GO de Rutherford doit être réalisé selon le modèle de conception-construction-financement afin d'étendre l'infrastructure de stationnement et de corridor ferroviaire, comme l'exige le programme RER. La séparation de niveau du chemin Rutherford améliorera la capacité, la sécurité, la connectivité réseau et la mobilité des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun et des automobilistes le long du corridor du chemin Rutherford.

En sa qualité de vérificateur de processus, P1 Consulting a veillé à ce que les principes suivants soient observés de manière à assurer l'équité et la transparence du processus:

- Clarté et la conformité de la DP, la grille d'évaluation et des documents connexes;
- Respect du processus décrit dans la DP et la grille d'évaluation, notamment le processus d'évaluation;
- Objectivité et diligence pendant le processus d'approvisionnement afin de s'assurer que le processus était impartial;
- conformité des participants au projet à de très strictes exigences afin d'éviter les conflits d'intérêts et de protéger la confidentialité pendant les processus d'approvisionnement et d'évaluation;
- sécurité de l'information;
- supervision de manière à assurer un traitement équitable de tous les soumissionnaires.

Le vérificateur de processus a participé activement aux étapes suivantes du processus afin de s'assurer que l'équité était maintenue pendant les activités suivantes :

- revue des ébauches de la DP et des documents connexes;
- revue de la grille d'évaluation;
- revue du processus de réception des propositions; et
- supervision de l'évaluation et la sélection du premier soumissionnaire invité à négocier.

P1 Consulting Inc.



M. Inch

Le 12 février, 2019

Page 2 de 2



En notre qualité de vérificateur de processus de **demande de propositions pour la conception, la construction et le financement du projet d'aménagement de la gare de Rutherford** nous certifions que, jusqu'à l'étape de la sélection du premier soumissionnaire invité à négocier, les principes d'équité, d'ouverture, d'uniformité et de transparence ont, d'après nous, ont été maintenus tout au long du processus d'approvisionnement. De plus, à notre connaissance, aucun problème qui aurait pu nuire à l'équité de cette initiative n'a surgi pendant le processus.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "S. Braithwaite", is positioned above a faint, light-colored watermark of the P1 Consulting logo.

Stephanie Braithwaite

Vérificatrice de processus, P1 Consulting

cc: Jill Newsome, Vice-Présidente, P1 Consulting

Louise Panneton, Présidente, P1 Consulting



Infrastructure Ontario

1, rue Dundas Ouest, Bureau 2000,
Toronto (Ontario) M5G 1Z3
www.infrastructureontario.ca



**Infrastructure
Ontario**