



# Évaluation de l'optimisation des ressources

Prolongement de l'autoroute 401

Septembre 2019

# Table des matières

<b>I. RÉSUMÉ</b>	<b>2</b>
‣ Infrastructure Ontario	2
‣ Partenariats public-privé en Ontario	2
‣ Optimisation des ressources	2
‣ Examen externe	3
<b>II. POINTS SAILLANTS DU PROJET</b>	<b>4</b>
‣ Projet de prolongement de l'autoroute 401	4
‣ Contexte	4
‣ Objectifs	5
‣ Portée du projet	5
‣ Avantages économiques et création d'emplois	5
<b>III. ASSURER L'OPTIMISATION DES RESSOURCES</b>	<b>6</b>
‣ Concept de l'optimisation des ressources	6
‣ Calcul de l'optimisation des ressources – Données et hypothèses	6
‣ Résultats du projet de prolongement de l'autoroute 401 en matière d'optimisation des ressources	9
‣ Examen externe	9
<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 conception et de construction	13
<b>IV. CONCLUSION</b>	<b>14</b>
<b>V. LETTRES DES CONSULTANTS EXTERNES</b>	<b>15</b>

# I. RÉSUMÉ

Le présent rapport résume le processus d'approvisionnement pour le projet de prolongement de l'autoroute 401 et montre comment l'optimisation des ressources a été atteinte en réalisant le projet au moyen de l'approche de partenariats public-privé d'Infrastructure Ontario (IO).

## ► 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.

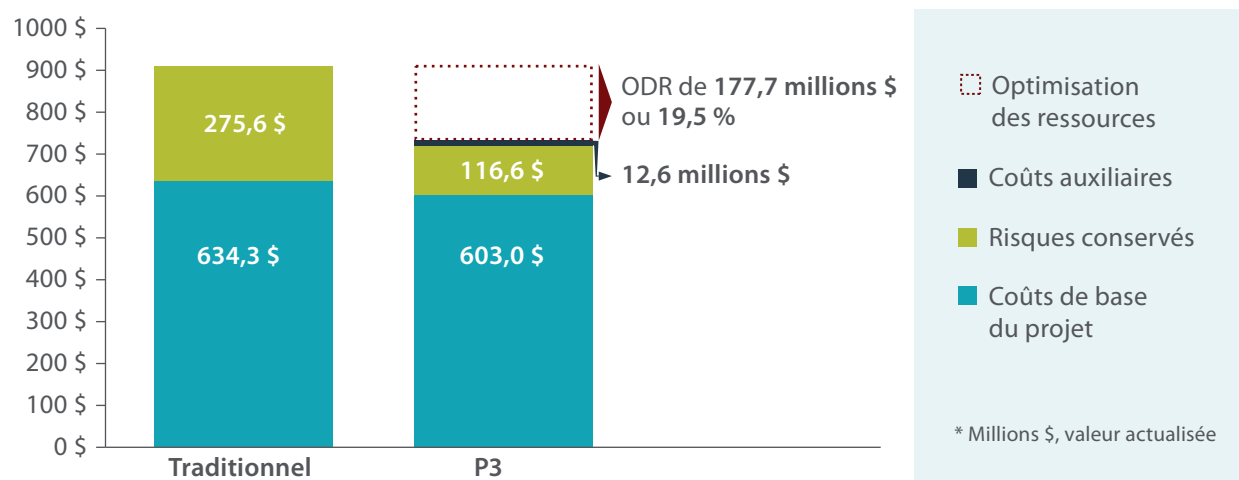
## ► Partenariats public-privé en Ontario

IO réalise des projets d'infrastructure publique à l'aide d'un modèle d'exécution de projets appelé Partenariats 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. Le but de l'approche P3 consiste à réaliser un projet dans les délais et les budgets fixés, et à fournir de réelles économies pour le secteur public.

Tous les projets dont les coûts sont supérieurs à 100 millions de dollars sont évalués pour déterminer s'ils pourraient être réalisés dans le cadre d'un projet P3. La décision d'utiliser le modèle de réalisation 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'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 P3.

## ► Optimisation des ressources

L'évaluation de l'optimisation des ressources pour le projet de prolongement de l'autoroute 401 procure une économie estimative de 177,7 millions de dollars ou 19,5 % (en valeur actualisée) grâce à l'approche P3 comparativement au modèle de réalisation traditionnel.



# 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 effectuer l'évaluation de l'optimisation des ressources;
- HKA Global Consulting a agi à titre de surveillant de l'équité pour le projet.

## II. POINTS SAILLANTS DU PROJET

### ➤ Projet de prolongement de l'autoroute 401



<b>Objet</b>	Réaliser le projet de prolongement de l'autoroute 401, qui s'étend sur environ 18 kilomètres et qui est situé dans la partie ouest de la région du Grand Toronto, depuis la route régionale 25 à Milton jusqu'à la rivière Credit à Mississauga.
<b>Maître de l'ouvrage</b>	Province de l'Ontario (ministère des Transports)
<b>Partenaire du secteur privé</b>	West Corridor Constructors (WCC)
<b>Emplacement</b>	Région du Grand Toronto
<b>Type de projet</b>	Conception-construction-financement (CCF)
<b>Type d'infrastructure</b>	Transports
<b>Valeur du contrat</b>	639,8 millions de dollars
<b>Période de construction</b>	Printemps 2019 – fin 2022
<b>Durée de l'accord relatif au projet</b>	3,5 ans
<b>Optimisation des ressources estimée (Present Value)</b>	177,7 millions de dollars ou 19,5 pour cent

### ➤ Contexte

Le projet de prolongement de l'autoroute 401 s'étend sur environ 18 kilomètres et est situé dans la partie ouest de la région du Grand Toronto, depuis l'est de la rivière Credit à Mississauga jusqu'à la partie ouest de la route régionale 25 à Milton.

### ➤ Objectifs

Une fois terminé, le projet de prolongement de l'autoroute 401 réduira la congestion routière, les gaz à effet de serre et la consommation de carburant, en plus d'améliorer la qualité de vie des navetteurs en diminuant les temps de déplacement quotidiens.

## II. POINTS SAILLANTS DU PROJET

Objectifs clés du projet de prolongement de l'autoroute 401 :

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

### ▶ Portée du projet

---

Voici certains des éléments visés par la portée des travaux :

- ▶ Système de route collectrice à 12 voies, depuis la rivière Credit jusqu'au boulevard Winston Churchill;
- ▶ 10 voies depuis le boulevard Winston Churchill jusqu'à l'autoroute à péage électronique 407/échangeur de l'autoroute 401;
- ▶ Système de route collectrice à 12 voies depuis l'autoroute à péage électronique 407/échangeur de l'autoroute 401 jusqu'à l'est de la promenade James Snow;
- ▶ 10 voies depuis la promenade James Snow jusqu'à l'ouest de la route régionale 25;
- ▶ Voies médianes réservées aux véhicules multioccupants;
- ▶ Installations et fonctions de soutien – drainage, éclairage, signalisation, système avancé de gestion de la circulation, terrains de covoiturage, etc.

L'accord relatif au projet avec WCC contient les exigences suivantes :

- ▶ Conception et construction – diriger la conception et la construction du projet de prolongement de l'autoroute 401 afin qu'il soit terminé d'ici la fin de 2022.
- ▶ Financement – obtenir un financement suffisant pour financer la construction et les coûts en capital pendant toute la durée du projet;
- ▶ Certification par un tiers – obtenir la certification indépendante d'un tiers voulant que le réseau soit construit conformément aux exigences de la Province, comme décrit dans l'accord relatif au projet.

### ▶ Avantages économiques et création d'emplois

---

Le projet suscite une relance de l'économie en créant et en maintenant des emplois. Au plus fort de la construction, WCC estime que 200 travailleurs seront sur le chantier chaque jour, alors que les sous-traitants auront de plus en plus d'occasions au fur et à mesure que le projet avance.



### III. OPTIMISATION DES RESSOURCES

L'évaluation de l'optimisation des ressources du projet de prolongement de l'autoroute 401 prévoit des économies de :

**177,7 millions de dollars  
ou 19,5 %**

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](http://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 P3.

##### MODÈLE N° 1

###### Réalisation traditionnelle (CSC)

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 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.

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

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 de la 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 WCC. 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 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 P3	
Rajustement des coûts de base	(\$)	Rajustement des coûts de base	(\$)
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 estimatives / (Coûts) en coûts de base selon le modèle P3		CSC - P3	

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

- ▶ Un facteur d'innovation — la méthodologie d'évaluation de l'ODR comprend généralement un facteur d'innovation qui reconnaît que les coûts de base du modèle P3 seront inférieurs à ceux du modèle CSP pour les raisons suivantes :
  - ▶ l'utilisation de spécifications axées sur le rendement pour les projets 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;
  - ▶ l'environnement concurrentiel accru pour les projets P3 qui a entraîné des réductions de coûts.

##### ▼ 1.2. Coûts de financement

Modèle de réalisation traditionnel (CSP)		Modèle de réalisation P3	
<b>Coûts de financement</b>	Coûts de financement notionnels du secteur public	<b>Coûts de financement</b>	Coûts de financement du secteur privé
Économies estimatives / (Coûts) du financement selon le modèle P3		CSC - 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 les suivants:

- ▶ 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 aussi 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 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 P3
Économies estimatives / (Coûts) du financement 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 *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).

Les risques du projet sont définis comme étant les événements indésirables possibles qui peuvent avoir une incidence directe sur les coûts du projet. 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 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.

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 WCC :

- 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 durant la construction.

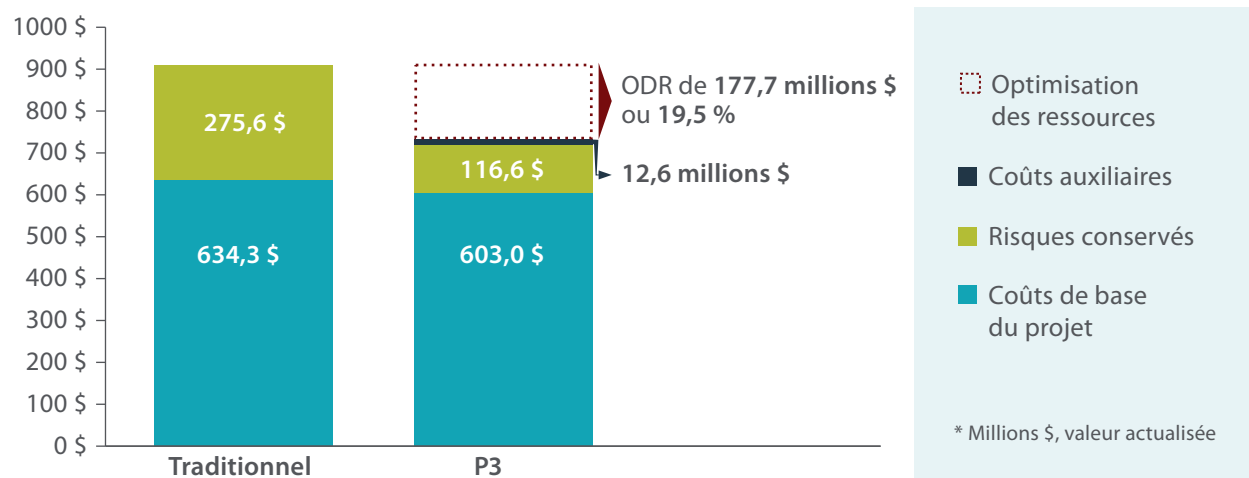
### III. OPTIMISATION DES RESSOURCES

- 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.

#### ► Valeur de l'optimisation des ressources pour le projet de prolongement de l'autoroute 401

L'évaluation de l'optimisation des ressources pour le projet de prolongement de l'autoroute 401 procure une économie estimative de 177,7 millions de dollars ou 19,5 % (en valeur actualisée) grâce à l'approche P3 comparativement au modèle de réalisation traditionnel.

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)	634,3 \$	I. Coûts de base du projet (coûts de base rajustés + financement)	603,0 \$
II. Frais accessoires de P3s	S.O.	II. Frais accessoires de P3	12,6 \$
III. Risques conservés	275,6 \$	III. Risques conservés	116,6 \$
<b>Total</b>	<b>909,9 \$</b>	<b>Total</b>	<b>732,2 \$</b>
Optimisation estimative des ressources (différence de coût)		177,7 \$	
Pourcentage estimatif des économies		19,5 %	



#### ► Examen externe

La société Deloitte a réalisé l'évaluation de l'ODR du projet. Son évaluation révèle des économies de coûts prévues de 177,7 millions de dollars, soit 19,5 %, en réalisant le projet au moyen du modèle P3 par rapport à ce qu'il en aurait coûté d'exécuter le projet à l'aide d'un modèle de réalisation traditionnel (voir la lettre à la page 14).

HKA Global (Canada) 1nc. 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. HKA Global (Canada) 1nc. a confirmé que ces principes ont été maintenus tout au long du processus d'approvisionnement (voir la lettre 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, le ministère des Transports et WCC 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 639,8 millions de dollars pour la conception, la construction et le financement du projet de prolongement de l'autoroute 401. 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 — WCC a convenu d'une date d'achèvement substantiel fixée à 2022. 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 WCC à achever la construction dans les délais impartis.
- État du site et contamination — WCC 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 WCC ou une partie relevant de celle-ci.
- Financement de la construction — WCC 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 — WCC doit respecter certains critères de mise en service à l'achèvement substantiel du projet conformément au calendrier de construction.

## V. PROCESSUS DE SÉLECTION CONCURRENTIEL

Le processus d'approvisionnement du projet de prolongement de l'autoroute 401 été achevé en 25 mois environ, depuis la demande de qualifications jusqu'à la conclusion de l'accord financier.

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

### ► Processus d'approvisionnement

---

#### i. Demande de qualifications | 29 mars 2017

- Le ministère des Transports et IO ont lancé une demande de qualification (DQ) pour solliciter les parties intéressées à concevoir, construire et financer le projet.
- En juin 2017, la période de la DQ a pris fin et les commanditaires ont reçu les énoncés de qualifications de trois équipes.
- IO et le ministère des Transports ont analysé les documents présentés en réponse à la DQ. Des normes élevées ont été établies pour s'assurer que les consortiums présélectionnés dépassaient les normes techniques et financières requises pour ce projet complexe et de grande envergure. Le processus d'évaluation a permis de présélectionner trois promoteurs.

#### **Blackbird Infrastructure Group**

---

- Dufferin Construction Company
- Ferrovial Agroman Canada Inc.
- Klohn Crippen Berger Ltd.
- TD Securities

#### **LINK401**

---

- Dragados Canada, Inc.
- Brennan Infrastructures Inc.
- Bot Infrastructure Ltd.
- WSP Canada Group Limited
- ACS Infrastructure Canada Inc.
- Stonebridge Financial Corporation

#### **West Corridor Constructors (WCC)**

---

- Aecon Infrastructure Management Inc.
- Amico Design Build Inc.
- Parsons Inc.
- National Bank Financial Inc.

#### ii. Demande de propositions | 28 février 2018

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

#### iii. Présentation des propositions | 6 novembre 2018

- La période de DP a pris fin le 6 novembre 2018. Tous les soumissionnaires ont déposé leur offre à temps.

## V. PROCESSUS DE SÉLECTION CONCURRENTIEL

- ▶ Novembre 2018 à février 2019 : les offres ont été évaluées selon les critères établis dans la DP par un comité d'évaluation composé d'experts d'IO, du ministère des Transports et de consultants techniques engagés par les promoteurs du projet. WCC a reçu la note la plus élevée dans le cadre du processus d'évaluation.
- ▶ En février 2019, WCC, 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 | 8 mars 2019

- ▶ À la suite de négociations fructueuses avec le soumissionnaire retenu pour les premières négociations, WCC a été désigné à titre de soumissionnaire privilégié. WCC 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 | 26 avril 2019

- ▶ À la conclusion des négociations et une fois le taux de financement fixé, WCC, le ministère des Transports et IO ont conclu un accord (contrat) relatif au projet le 26 avril 2019.

#### West Corridor Constructors

- ▶ Aecon Infrastructure Management Inc.
- ▶ Amico Design Build Inc.
- ▶ Parsons Inc.
- ▶ Financière Banque Nationale

### ▶ Phase de conception et de construction

---

### vi. Phase de construction | Automne 2019 jusqu'à la fin de 2022

- ▶ La phase de conception a commencé au printemps 2019, la phase de construction devait débuter à l'automne 2019, 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 WCC.
- ▶ La construction du projet sera supervisée par le ministère des Transports, et IO surveillera la gestion du contrat.

### vii. Paiement

- ▶ WCC recevra un paiement à l'achèvement substantiel du projet, qui est prévu en 2022.



## VI. CONCLUSION

Le présent rapport donne un aperçu et un résumé du processus d'approvisionnement pour le projet de prolongement de l'autoroute 401 et démontre qu'une ODR de 177,7 millions de dollars ou 19,5 % sera obtenue en utilisant l'approche P3 comparativement à l'approche de réalisation traditionnelle.

À l'avenir, IO, le ministère des Transports et WCC continueront à collaborer pour assurer la réalisation fructueuse du projet de prolongement de l'autoroute 401.

Le 28 août 2019

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

## Strictement confidentiel

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

Objet : Évaluation de l'optimisation des ressources de la clôture financière – projet de prolongement de l'autoroute 401 (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 de prolongement de l'autoroute 401 (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 :

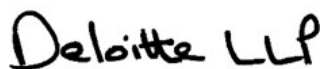
1. L'approche de prestation traditionnelle, telle qu'elle se retrouve dans le modèle du comparateur secteur public (CSP);
2. L'approche de diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA), telle qu'elle est reflétée dans la soumission fictive ajustée.

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 19,5 %, ou 177,7 millions de dollars, par rapport à l'approche de prestation traditionnelle.

Cordialement,



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



**Le 8 février 2019**

Monsieur Michael Inch  
Vice-président, Sourçage stratégique  
Infrastructure Ontario  
777, rue Bay, 9<sup>e</sup> étage, Toronto, Ontario M5G 2C8

Monsieur,

**Objet : Lettre d'attestation de la surveillante de l'équité concernant la demande de propositions relative à la conception, à la construction et au financement du projet de prolongement de l'autoroute 401 ouest de la rivière Credit à la route régionale 25 – DP n° 17-178**

---

En mars 2017, la société HKA a été engagée pour fournir des services de surveillance de l'équité dans le cadre du processus d'approvisionnement en deux étapes (demande de qualification [DQ] et demande de propositions ou [DP]) des promoteurs (Infrastructure Ontario [IO] et le ministère des Transports de l'Ontario [MTO]) pour la sélection d'un partenaire pouvant assumer la conception, la construction et le financement du projet de prolongement de l'autoroute 401 ouest depuis la rivière Credit jusqu'à la route régionale 25.

La DP a été publiée le 27 février 2018 et a pris fin le 6 novembre 2018, et le processus d'évaluation connexe a eu lieu de novembre 2018 à janvier 2019. Nous avons effectué la surveillance des processus de DQ et de DP.

La présente lettre d'attestation décrit en détail nos conclusions en matière d'équité concernant le processus de DP. Il convient toutefois de consulter le rapport analytique que nous avons présenté à IO pour en savoir plus à ce sujet.

Notre travail de surveillance de l'équité a porté strictement sur le suivi des pratiques des promoteurs afin d'en assurer la conformité par rapport à leurs documents et procédés. Les dispositions de la DP ont servi de référence pour orienter la vérification du processus.

Nous avons :

- confirmé que la DP, les lignes directrices relatives à l'évaluation et tous les processus applicables ont été respectés;
- confirmé que le processus de modification du document a été respecté;
- confirmé que le processus de demande d'information a été respecté;
- confirmé que le processus de soumission et de clôture de la DP a été respecté;
- confirmé que les processus de communication, de confidentialité et de conflits d'intérêts ont été respectés;
- confirmé que le processus et les procédés de réunion confidentielle commerciale ont été respectés;
- confirmé que le processus de demande de clarification a été respecté pendant l'étape d'évaluation;
- présenté un compte rendu au spécialiste principal de l'approvisionnement, au chef de projet et au comité d'évaluation responsable de la diligence raisonnable dans le cadre du processus d'évaluation de la DP.

## RÉSULTATS DE L'ÉVALUATION

Toutes les soumissions ont été dûment reçues par l'intermédiaire du portail Web AWARD et ont fait l'objet d'un processus d'évaluation conforme aux étapes indiquées dans la DP.

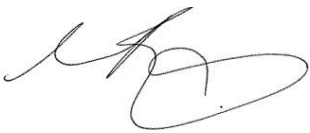
Suite à la réunion du comité d'évaluation du classement fondé sur le score cumulatif, le 24 janvier 2019, nous confirmons que toutes les propositions satisfaisaient au seuil d'évaluation technique et aux exigences obligatoires, et qu'elles ont été soumises au processus d'évaluation financière et d'établissement du score en vue de leur classement final.

Conformément à la DP, les promoteurs ont désigné le soumissionnaire classé au premier rang en tant que soumissionnaire retenu pour les premières négociations à la fin du processus d'évaluation, dont nous avons été témoins. Les négociations qui s'ensuivront ne seront pas surveillées par le surveillant de l'équité, mais se dérouleront conformément au processus établi par IO et décrit dans la DP.

Nous confirmons que **West Corridor Constructors** a obtenu le score le plus élevé au cours du processus d'évaluation en répondant à tous les critères techniques et financiers, et a donc été désigné comme soumissionnaire retenu pour les premières négociations.

En tant que surveillants de l'équité, nous attestons que le processus global s'est déroulé conformément aux dispositions des documents de la DP, version 4.0, et aux principes d'équité établis au début du processus par les promoteurs, Infrastructure Ontario et le ministère des Transports de l'Ontario.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.



Andrea Robinson, surveillante principale de l'équité  
HKA Global (Canada), Inc.

**Infrastructure Ontario**

1, rue Dundas Ouest, Bureau 2000,  
Toronto (Ontario) M5G 1Z3  
[www.infrastructureontario.ca](http://www.infrastructureontario.ca)



**Infrastructure  
Ontario**