

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**DATE DE LA RÉUNION :** 23 janvier 2020

**HEURE DE LA RÉUNION :** 15 h

**LIEU DE LA RÉUNION :** Aile Ouest de la gare Union  
97, Front Street West  
Toronto (Ontario) M5J 1E6

Salle de réunion J. Robert S. Prichard, 4<sup>e</sup> étage

**PRÉSIDENT  
CONSEIL :** **DU** Don Wright

**PRÉSIDENT ET CHEF DE  
LA DIRECTION :** Phil Verster

**SECRÉTAIRE DE LA  
RÉUNION :** Alba Taylor, secrétaire générale et conseillère juridique principale

**MEMBRES PRÉSENTS :** Kathy Bardswick (par téléconférence)  
Rick Byers  
Bryan Davies  
Janet Ecker  
Luigi Ferrara  
Anne Golden (jusqu'à 16 h 30)  
Michael Kraljevic  
Tony Marquis  
Emily Moore (par téléconférence)  
Reg Pearson  
Robert Poirier  
Clio Straram  
Paul Tsaparis

**ABSENTS :** Aucun

**AUTRES PERSONNES  
PRÉSENTES :** Mark Childs, chef du marketing  
Matt Clark, chef responsable des immobilisations  
Mathieu Goetzke, chef de la planification  
Jennifer Gray, directrice des finances  
Heather Platt, vice-présidente principale, chef du contentieux  
Leslie Woo, chef du développement  
Ann Marie Chung, gestionnaire, Analyse de la planification  
Mark Ciavarro, Commanditaire de programme, Prolongement vers  
l'est de la ligne 2

Stephen Collins, Commanditaire de programme, programme de métro - Prolongement de la ligne de métro Yonge North  
Joshua Engel-Yan, Commanditaire de programme, Prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton  
Trevor Geach, conseiller juridique  
Rob Granatstein, directeur, Communications d'entreprise  
Becca Nagorsky, directrice, Planification des projets  
David Panici, gestionnaire principal et commanditaire, Prolongement vers l'ouest d'Eglinton  
Matt Routley, directeur, Recherche et analyse de planification  
Richard Tucker, Gestion commerciale (Exploitation)  
Mark Waters, directeur technique - programme de métro, Groupe des projets d'immobilisations (GPI)  
Charles Wheeler, directeur du projet de prolongement de la ligne de métro à Scarborough (PLMS) et directeur technique - prolongement de la ligne de métro Yonge North, programme de métro  
Steven Robins, Infrastructure Ontario

## **1. Ouverture de la séance et observations du président**

Le président Donald Wright déclare la réunion ouverte à 15 h. Le président confirme que le quorum est atteint et que l'avis de convocation de la réunion requis en vertu du règlement de la Régie a été envoyé.

Aucun conflit d'intérêts n'est déclaré.

## **2. Publication des analyses de rentabilité**

Matt Routley, directeur, Recherche et analyse de planification, Mathieu Goetzke, chef de la planification, et Matt Clark, chef responsable des immobilisations, présentent un rapport sur la publication des analyses de rentabilité pour les projets de transport en commun, en décrivant les fondements sur lesquels sont basées les pratiques actuelles de Metrolinx. Ils expriment le désir de continuer les publications afin d'appuyer la prise de décisions et de faire preuve de transparence. Cependant, des membres du personnel soulèvent le besoin que les pratiques actuelles continuent à évoluer de manière à rester en phase avec les attentes en matière de gouvernance à l'échelle provinciale et les processus d'approvisionnement, dont les approbations du Conseil du Trésor. Ce protocole sera aussi précisé pour pouvoir être appliqué aux projets de transport en commun.

Le conseil soulève la question des critiques auxquelles Metrolinx pourrait faire face si elle changeait ses pratiques, et la façon dont la société réagirait à ces critiques. Le personnel décrit la manière dont le cadre des analyses de rentabilité de Metrolinx a évolué : plusieurs analyses de rentabilité sont effectuées au cours du cycle de vie du projet, et chaque nouvelle analyse présente des options, avantages et analyses des coûts plus avancés au fur et à mesure que l'information sur le projet évolue elle aussi. Le protocole révisé représente cette évolution. De plus, le personnel fait la remarque que les analyses de rentabilité se

concentrent sur les avantages des transports en commun sans prendre en considération les avantages économiques à plus grande échelle.

Le conseil discute du rôle que joue la publication des analyses de rentabilité dans les mesures visant à informer le public des initiatives et des décisions prises par Metrolinx, ainsi que des autres forums publics par l'entremise desquels des individus et des communautés peuvent participer aux processus de planification de projets et aux processus décisionnels. Le personnel confirme que l'obligation de publier les analyses de rentabilité visant à soutenir la prise de décision sera maintenue en cas d'adoption des mises à jour au protocole proposées.

Le conseil a pris en considération le rôle de Metrolinx et la façon dont la méthodologie d'analyse de rentabilité et les processus décisionnels de Metrolinx peuvent informer la prise de décision provinciale, même lorsque les choix relatifs aux projets et les priorités sont déterminés à l'échelle provinciale. Le conseil a demandé au personnel de songer à d'autres possibilités de diffuser les analyses préliminaires de projets.

#### **IL EST RÉSOLU :**

**QUE**, comme le décrit le rapport du chef de la planification du 23 janvier 2020, le conseil ordonne au personnel de veiller à ce que toutes les analyses de rentabilité réalisées au cours du cycle de vie des projets de transport en commun de Metrolinx dont les coûts liés à l'infrastructure dépassent 50 millions de dollars soient rendues publiques dans le cadre du processus décisionnel du Conseil;

**ET QUE** la directive précédente du Conseil relative à la publication des analyses de rentabilité approuvée le 7 décembre 2017 soit abrogée et remplacée par la présente directive.

#### **Adopté**

### **3. Prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton Crosstown**

Mathieu Goetzke, Matt Clark, Richard Tucker, Gestion commerciale (Exploitation), Joshua Engel-Yan, Commanditaire de programme, prolongement vers l'ouest de la ligne de métro d'Eglinton, Becca Nagorsky, directrice, Planification du projet, et Steven Robins, Infrastructure Ontario, présentent une mise à jour sur le projet de prolongement vers l'ouest de la ligne de métro de Eglinton Crosstown, comprenant le tracé proposé, les options pour les stations et la construction ainsi que les défis et occasions uniques que présente ce projet principal en cours de construction. Sous réserve d'une approbation par le Conseil du Trésor, le personnel confirme qu'il se présentera de nouveau devant le Conseil du Trésor pour obtenir l'autorisation de conclure un contrat avant la publication de toute DP.

Le personnel décrit les efforts en cours visant à faire progresser le projet le plus rapidement possible. Ces efforts comprennent la réalisation simultanée de plusieurs volets du projet (planification, conception, approvisionnement et construction) grâce, entre autres, à la participation des entrepreneurs aux étapes précoces du projet. La ponctualité des

approbations connexes du Conseil du Trésor est une autre mesure visant à assurer l'avancement rapide du projet. Le personnel décrit les façons dont la proposition actuelle, qui consiste à faire progresser le contrat de percement de tunnels dans le cadre d'une approbation partielle de la deuxième étape, correspond à cette approche, et confirme que les risques de connectivité associés au reste des travaux du projet et aux approvisionnements subséquents font l'objet d'une évaluation. Le conseil examine les options et approches relatives aux approvisionnements proposées par le personnel en fonction du coût, de la portée et des préférences et des priorités en matière de transfert du risque.

Le conseil discute de la valeur d'ensemble du projet, du ratio avantages-coûts pour chaque option de tracé et des répercussions des coûts sur ce ratio.

Enfin, le conseil discute des possibilités d'optimisation du réseau (dont le nombre et l'emplacement des arrêts, les répercussions sur les coûts et l'intégration à d'autres offres de services, dont la voie du service d'autobus rapides de Mississauga), des risques de chevauchement des services et de cannibalisation de la clientèle, des emplacements privilégiés pour les stations et les possibilités de développement urbain, et des répercussions sur l'analyse de rentabilité associée à la création du centre de transport de l'aéroport.

**IL EST RÉSOLU**, comme le décrit le rapport préparé par le chef de la planification, le chef responsable des immobilisations et le commanditaire en chef du programme de métro et intitulé « Programme de métro - mise à jour sur le projet de prolongement vers l'ouest de la ligne de métro Eglinton Crosstown » et sous réserve de toute nouvelle modification demandée par le Conseil à sa rencontre du 23 janvier 2020 :

**QUE** le conseil entérine les résultats de l'analyse de rentabilité initiale du prolongement vers l'ouest de la ligne d'Eglinton Crosstown;

**ET QUE** les membres du personnel de Metrolinx, de concert avec le ministère des Transports et Infrastructure Ontario, cherchent à obtenir l'approbation par le Conseil du Trésor de la portée d'ensemble du projet ECWE et de son étape 1 (Planification de projet), ainsi qu'une approbation partielle de l'étape 2 (Construction). Ces approbations comprendront l'autorisation de conclure un contrat de conception-construction-financement pour exécuter les travaux de percement de tunnel, de même que l'autorisation budgétaire d'amorcer les travaux préliminaires, dont des acquisitions de propriétés et des déplacements de services publics;

**ET QUE**, sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, les membres du personnel reviennent voir le Conseil afin d'obtenir les approbations des activités d'approvisionnement et de passation de contrats de conception-construction-financement et de travaux préliminaires, conformément aux politiques de Metrolinx.

**Adopté**

#### **4. Prolongement de la ligne de métro à Scarborough**

Mathieu Goetzke, Matt Clark, Richard Tucker, Steve Robins, Becca Nagorsky et Mark Ciavarro, commanditaire de programme, Prolongement vers l'est de la ligne 2, fournissent une mise à jour sur le projet de prolongement de la ligne de métro de Scarborough.

Le personnel offre un aperçu des propositions en ce qui concerne le tracé, les étapes des travaux, les échéanciers et les délais pour les approbations pour le projet. Le personnel décrit les avantages qui pourraient être tirés du projet, et l'incidence des coûts sur le ratio avantages-coûts. Le personnel explique pourquoi le scénario de base, utilisé pour calculer le ratio avantages-coûts, ne pouvait se fonder sur le service de transport en commun rapide de Scarborough (SRT) existant, puisque son infrastructure à la fin de sa vie utile doit être remplacée. Le personnel décrit certaines raisons qui sous-tendent l'approche proposée d'échelonnement et de passation de marchés pour le projet, par exemple le besoin de poursuivre la construction du tunnel et l'inclusion du travail à la gare Kennedy dans l'ensemble de travaux préalables.

Le conseil discute de stratégies d'entretien des prolongements des lignes Yonge North et Scarborough (y compris le rôle de la TTC), des exigences relatives au poste d'entretien et de la possibilité de réaliser des gains d'efficacité, d'atténuer les risques de connectivité et de réaliser des économies en collaborant avec la TTC et en mettant à profit les travaux déjà réalisés. Les conditions actuelles du marché (y compris la capacité de présenter une soumission pour deux volets d'un projet de construction de métro se déroulant simultanément) ont également été prises en considération, de même que le transfert du risque et les autres mesures d'atténuation (telles que la création d'ensembles de travaux).

**IL EST RÉSOLU**, comme le décrit le rapport préparé par le chef de la planification, le chef responsable des immobilisations et le commanditaire en chef du programme de métro et intitulé « Programme de métro - mise à jour sur le prolongement de la ligne de métro de Scarborough », et sous réserve de toute modification demandée par le conseil à sa réunion du 23 janvier 2020 :

**QUE** le conseil entérine les résultats de l'analyse de rentabilité de conception préliminaire (PDBC) relative au prolongement de la ligne de métro à Scarborough;

**ET QUE** les membres du personnel de Metrolinx, de concert avec le ministère des Transports et Infrastructure Ontario, cherchent à obtenir l'approbation par le Conseil du Trésor de la portée d'ensemble du projet et de son étape 1 (Planification), ainsi qu'une approbation partielle de l'étape 2 (Construction). Ces approbations comprendront l'autorisation de conclure un contrat de conception-construction-financement pour exécuter les travaux de percement de tunnel, de même que l'autorisation budgétaire d'amorcer les travaux préliminaires, dont des mises à jour à la station Kennedy, des acquisitions de propriétés et des déplacements de services publics;

**ET QUE**, sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, les membres du personnel reviennent voir le Conseil afin d'obtenir les approbations des activités d'approvisionnement et de passation de contrats de conception-construction-financement et de travaux préliminaires, conformément aux politiques de Metrolinx.

**Adopté**

**5. Questions diverses**

Le chef de la direction, Phil Verster, remercie les membres du Conseil d'avoir participé à la réunion et appuyé la progression de ces projets.

Le Conseil aborde brièvement les changements de direction au sein d'Infrastructure Ontario (IO), les réalisations conjointes de Metrolinx et d'IO, et l'importance de continuer à entretenir une relation de collaboration avec tout successeur d'IO.

Aucun autre point à traiter.

**6. Levée de la séance**

Le conseil d'administration n'ayant plus de points à traiter, la séance est levée à 16 h 40.

**Adopté**

\_\_\_\_\_  
Donald A. Wright, président

\_\_\_\_\_  
Alba Taylor, secrétaire générale

p/s