MISE À JOUR ET CLARIFICATION DE L'AVIS PRÉALABLE AU MARCHÉ publié le 23 juin 2026

Projet Alto

Segment central

Présenté par : Projet Cadence Rail s.e.c.
Date : octobre 2026

1. Introduction : objet de la présente mise à jour

Projet Cadence Rail s.e.c. (« Cadence ») publie le présent document (la « **Mise à jour** ») afin d'apporter des précisions et des mises à jour à certaines informations présentées dans l'Avis préalable au marché du 23 juin 2026 relatif au Segment central du Projet Alto (l'« **APM** »). L'APM présentait les orientations générales de la stratégie d'approvisionnement, l'allotissement envisagé et les principaux modèles de livraison. Il précisait également que ces éléments étaient préliminaires et susceptibles d'être modifiés, complétés ou précisés à la lumière de l'évolution du Projet, des analyses en cours et des consultations additionnelles. Depuis, la réflexion entourant le Projet s'est poursuivie. Les analyses multicritères réalisées, de même que les questions, commentaires et suggestions reçus lors des séances d'information qui se sont tenues les 8, 9 et 10 juillet dernier et des sondages de marché relatifs à certains lots, ont contribué à faire évoluer certaines des orientations initialement présentées. La présente Mise à jour rend compte de cette évolution et de la volonté de Cadence de tenir compte des perspectives exprimées par le marché. Elle s'inscrit dans cette logique et doit être lue conjointement avec l'APM.

La Mise à jour vise plus particulièrement à

(i) présenter l'évolution de l'allotissement du Segment central et des modèles de livraison envisagés pour les différents lots; et

(ii) préciser les principes applicables à la formation de consortium.

Cette Mise à jour ne constitue pas une sollicitation, un processus de qualification, une demande d'expression d'intérêt, une demande de propositions, un appel d'offres ni un engagement de Cadence ou d'Alto d'acquérir des biens, travaux ou services. Les éléments présentés sont fournis à titre indicatif et pourront évoluer dans les futurs documents d'approvisionnement en fonction de l'avancement du Projet, des analyses en cours, des consultations additionnelles et des décisions à venir. Les termes et expressions qui débutent par une majuscule et qui ne sont pas autrement définis dans la présente Mise à jour ont le sens qui leur est donné dans l'APM.

2. Clarification des modèles de livraison

Les modèles de livraison sont adaptés à la nature des lots, à la maturité des solutions, aux interfaces et aux capacités du marché. Conformément aux orientations présentées dans l'APM, trois principaux modèles de livraison sont envisagés, à ce stade, pour les contrats majeurs du Segment central:

i. Conception-construction (*Design-Build* ou DB);

ii. Conception-construction progressif (*Progressive Design-Build* ou PDB); et

iii. Appel d'offres - Construction (*Bid-Build* ou BB).

Le choix définitif du modèle et les modalités contractuelles propres à chaque lot seront précisés dans les documents d'approvisionnement applicables.

2.1 Conception-construction – Design-Build (DB)

Dans un modèle DB, le titulaire assume une responsabilité intégrée de conception et de réalisation à partir des exigences, données et documents fournis dans le cadre du processus d'approvisionnement. Ce modèle vise à

confier au titulaire la responsabilité de développer la solution détaillée sur la base d'une conception préliminaire réalisé par Cadence et d'en assurer la réalisation dans un cadre contractuel intégré.

2.2 Conception-construction progressif – *Progressive Design-Build* (PDB)

Dans un modèle PDB, le titulaire est mobilisé en amont et prend en charge la conception pendant une phase de codéveloppement avec Cadence. Le modèle comporte deux phases :

- une phase de codéveloppement, pendant laquelle les parties développent et optimisent la conception, la constructibilité, l'allocation des risques, l'échéancier et les conditions commerciales de la réalisation;
- une phase de réalisation, engagée sous réserve de la satisfaction des conditions applicables au Projet et au contrat, selon les modalités convenues durant la phase de codéveloppement.

Cette approche repose sur une collaboration étroite entre les parties. La capacité des soumissionnaires à travailler dans un environnement collaboratif et à contribuer efficacement au codéveloppement pourra ainsi faire partie des critères d'évaluation.

2.3 Appel d'offres-construction – Bid-Build (BB)

Dans un modèle BB, la conception est développée par Cadence séparément du contrat de construction afin de permettre une mise en concurrence pour la réalisation sur la base d'une définition suffisamment avancée des travaux. Le contrat de construction est ensuite attribué à l'issue du processus d'approvisionnement applicable.

3. Mise à jour de l'allotissement et des modèles de livraison

Le tableau ci-dessous précise les évolutions envisagées par rapport à l'allotissement et aux modèles de livraison présentés dans l'APM. La nature des évolutions est précisée dans la colonne « Principale évolution par rapport à l'APM ».

Ce tableau remplace, pour les éléments visés, les informations antérieures indiquées dans l'APM. Les périmètres demeurent susceptibles d'ajustements au fur et à mesure de l'avancement du Projet et des processus d'approvisionnement.

Lot	Périmètre indicatif	Modèle envisagé	Principale évolution par rapport à l'APM
WP1	Matériel roulant	DB	Aucun changement par rapport à l'APM. La demande d'expression d'intérêt (DEI) pour ce lot a été publiée le 18 septembre 2026. L'appel de propositions comportera deux phases distinctes dont la deuxième sera un dialogue compétitif à l'issue duquel un contrat-cadre à l'échelle du réseau sera octroyé.

WP2	Systèmes ferroviaires	PDB	Modification du mode de livraison de DB à PDB mais un contrat-cadre à l'échelle du réseau est toujours envisagé.
WP3	Centre de maintenance de Montréal	PDB	Modification du mode de livraison de DB à PDB. Le périmètre demeure centré sur le centre de maintenance de Montréal.
WP4	Pôle urbain Montréal	PDB	Élargissement de ce lot au pôle urbain Montréal, incluant la structure d'approche, la gare, les bâtiments associés, les accès et le centre de contrôle des opérations (OCC)
WP5	Travaux souterrains Montréal–Laval	PDB	Modification du mode de livraison de DB à PDB. Intégration du WP6 à ce lot et extension des ouvrages souterrains et de génie civil.
WP6	Sans objet		Ce lot a été intégré au WP5.
WP7	Gare de Laval	PDB	Recentrage sur la gare de Laval et ses systèmes bâtiment.
WP8	Pont des Mille-Îles et structures aériennes	DB	Précision du périmètre des structures aériennes.
WP9	Corridor Québec 1	BB	Division du corridor Québec en deux lots (voir nouveau WP 19).
WP10	Pont des Outaouais et structures connexes	DB	Précision du périmètre des ponts et ouvrages connexes.
WP11	Corridor Ontario 1	BB	Aucun changement par rapport à l'APM. Confirmation du modèle BB pour le corridor Ontario 1.
WP12	Corridor Ontario 2	BB	Aucun changement par rapport à l'APM. Confirmation du modèle BB pour le corridor Ontario 2.
WP13	Corridor Ontario 3	BB	Aucun changement par rapport à l'APM. Confirmation du modèle BB; l'approvisionnement de ce lot pourrait être devancé par rapport aux WP11 et WP12.
WP14	Pôle urbain Ottawa	PDB	Élargissement au pôle urbain Ottawa incluant la gare, les bâtiments associés et les travaux civils d'accès à la gare et les travaux d'interface; séparation du centre de maintenance d'Ottawa.
WP15	Sans objet		Il est anticipé que les travaux préparatoires soient désormais principalement inclus dans les autres lots pertinents. Des informations

			additionnelles sur les travaux préparatoires se retrouveront dans les documents d'approvisionnement pertinents ou feront l'objet d'approvisionnements distincts qui seront annoncés ultérieurement.
WP16	Voie, appareils de voie, bases travaux, alimentation électrique et caténaire	En réflexion	Le découpage et le mode de réalisation de ce lot, qui comprend notamment des travaux ferroviaires, l'alimentation électrique, la caténaire ainsi que des bases travaux ferroviaires, sont en cours de définition. Des sondages de marché portant sur le ballast, les appareils de voie et les traverses devraient être organisés au cours des prochaines semaines.
WP17	Sans objet		Le lot « Travaux de tiers » n'est plus envisagé comme lot unique et autonome. L'approvisionnement et la réalisation de ces travaux pourraient faire l'objet de lots distincts de plus petite taille ou être réalisés par les tierces parties pertinentes.
WP18 (nouveau)	Centre de maintenance d'Ottawa	DB	Création d'un lot autonome pour le centre de maintenance d'Ottawa. Il est envisagé que ce lot soit réalisé selon un modèle DB.
WP19 (nouveau)	Corridor Québec 2	BB	Création du deuxième lot du corridor Québec. Il est envisagé que ce lot soit réalisé selon un modèle BB.

Les principales évolutions de périmètre par rapport à l'APM sont précisées ci-dessous. Elles visent notamment à regrouper sous une responsabilité cohérente les ouvrages et interfaces étroitement liés, à réduire les interfaces entre lots et à mieux adapter l'allotissement aux conditions de réalisation du Segment central.

WP4 – Pôle urbain Montréal

Le WP4 devient un pôle urbain intégrant la structure d'approche, la gare, les systèmes bâtiment associés, l'OCC principal ainsi que le siège social et les fonctions centrales d'Alto.

WP5 – Travaux souterrains Montréal–Laval

Le WP5 intègre le fit-out du tunnel auparavant prévu dans le WP6, les travaux de génie civil jusqu'à la jonction avec le WP8 ainsi que les travaux de tranchées couvertes jusqu'au centre de maintenance de Montréal du WP3.

Le WP5 comprend également la fourniture, le tirage, la protection et le repérage des câbles dans le tunnel, conformément aux exigences et spécifications des lots propriétaires concernés.

La pose de la voie, des appareils de voie et de la caténaire dans les ouvrages réalisés par le WP5 relève du titulaire du WP16. Le titulaire du WP5 coordonne cette intervention avec le titulaire du WP16 et intègre à ses

ouvrages les accès, réservations, supports, interfaces, tolérances et conditions de mise à disposition nécessaires à l'installation de ces équipements.

WP7 – Gare de Laval

Le WP7 demeure centré sur la gare de Laval et les systèmes bâtiment associés. Les travaux de génie civil entre la gare et la jonction avec le lot WP8 sont transférés au WP5.

WP8 – Pont des Mille-Îles et structures aériennes

Le WP8 conserve le pont des Mille-Îles et les structure aériennes associées. Son interface avec le WP5 est située à la jonction entre les ouvrages souterrains et structures aériennes.

WP9 et WP19 – Corridor Québec

Le corridor Québec, auparavant envisagé comme un lot unique, est divisé en deux lots afin de mieux répartir le volume des travaux et la capacité de livraison. Le WP9 devient Corridor Québec 1 et le WP19 (nouveau) devient Corridor Québec 2.

WP14 – Pôle urbain Ottawa

Le WP14 devient un pôle urbain intégrant la gare d'Ottawa, les systèmes bâtiment associés ainsi que les travaux et interfaces liés aux corridors adjacents et aux infrastructures ferroviaires existantes. Le centre de maintenance d'Ottawa, auparavant compris dans ce périmètre, est désormais identifié comme un lot autonome sous le WP18. Les limites définitives entre le WP14 et les lots de corridor adjacents seront précisées dans les futurs documents d'approvisionnement.

WP16 – Voie, appareils de voie, bases travaux, alimentation électrique et caténaire

Le WP16 inclut la voie, les appareils de voie, les bases travaux, l'alimentation électrique et la caténaire. Il intègre ainsi le périmètre d'électrification auparavant identifié séparément (incluant les sous-stations) et vise à assurer une gestion cohérente des interfaces entre la voie, l'alimentation de traction et les équipements de caténaire.

Le WP16 pourrait également inclure la coordination de l'installation de la voie, des appareils de voie, de l'alimentation électrique et de la caténaire avec les titulaires des lots civils, de tunnel, de structures et de corridors, selon les interfaces et conditions de mise à disposition définies dans les documents d'approvisionnement.

Comme mentionné dans le tableau ci-dessus, le découpage et le mode de réalisation de ce lot sont en cours de définition.

Compte tenu des enjeux de capacité industrielle, de logistique, de localisation et d'adaptation aux conditions climatiques canadiennes, Cadence prévoit de mobiliser de manière anticipée le marché pour certains composants critiques, notamment le ballast, les traverses et les appareils de voie. Des stratégies spécifiques d'approvisionnement, incluant le cas échéant des mécanismes de préqualification ou des contrats-cadres, pourront être mises en place.

5. Principes applicables à la formation de consortium

Dans l'avis préalable au marché (« APM »), Cadence avait indiqué certaines restrictions applicables à la formation de consortiums. Suite aux questions posées dans le cadre des séances d'information organisées pour présenter l'APM, Cadence, en collaboration avec Alto, a poursuivi sa réflexion. Les principes directeurs ci-dessous mettent à jour les dispositions de l'APM relatives à cette question.

Les principes directeurs détaillés au présent document s'appliquent à toute Société ou à tout Consortium susceptible de se voir attribuer un lot majeur ou d'exécuter directement une portion substantielle des travaux (tels que ces termes sont définis ci-après, collectivement des « participants »). Un participant peut prendre la forme :

- d'une personne morale, d'une société, d'un partenariat, d'une société de personnes ou d'une autre entité juridique, à l'exclusion de tout Consortium (une « **Société** »); ou
- d'un regroupement de Sociétés opérantes quel que soit sa forme juridique (un « **Consortium** »).

PRINCIPE DIRECTEUR 1 : OBJECTIFS VISÉS

Les objectifs guidant les décisions de Cadence (ce terme incluant toute entité créée spécifiquement aux fins de la réalisation et de la livraison du projet) dans le cadre de ces principes directeurs incluent notamment les suivants :

- attirer une expertise de pointe locale et internationale;
- assurer une intégration cohérente à l'échelle du projet;
- tenir compte des réalités des marchés canadien et international; et
- favoriser une réalisation efficace et résiliente du projet.

PRINCIPE DIRECTEUR 2 : FORMATION DES CONSORTIUMS

Nombre maximal de Sociétés au sein d'un même Consortium	Conditions à respecter par les Sociétés membres d'un Consortium
3 sauf exception mentionnée dans les documents d'approvisionnement pertinents	• Chaque Société membre du Consortium doit être une société opérante et exécuter elle-même une portion des services visés (*self-perform*) dont la nature et/ou le pourcentage sera indiqué dans les documents d'approvisionnement pertinent • Selon la nature des lots, il pourrait être requis qu'au moins une Société membre du Consortium ait une expérience en train à grande vitesse • Au moins une Société membre du Consortium devra être une entreprise dont le siège social est situé au Canada • Solidarité entre les Sociétés membres du Consortium • Une Société membre doit être désignée comme « lead » du Consortium - cette Société doit être une entreprise ayant un établissement situé au Canada où elle conduit des affaires

	régulières au Canada. Certains critères additionnels pourraient être précisés dans les documents d'approvisionnement pertinents

PRINCIPE DIRECTEUR 3 : SOUPLESSE ET FLEXIBILITÉ

Cadence pourrait ajuster les règles applicables et, par exemple, prévoir des règles relatives au nombre de lot qu'un même participant ou sous-traitant principal peut se voir attribuer afin de tenir compte notamment :

- des conditions du marché;
- du niveau de concurrence observé;
- du nombre et de la qualité des soumissions reçues;
- de la capacité démontrée de l'industrie ou des participants;
- de l'évolution du projet;
- des enseignements tirés du ou des segments précédents;
- de la valeur cumulée, de l'importance stratégique ou de l'ampleur des lots majeurs déjà attribués à un même participant ou à des affiliées; et
- du meilleur intérêt du projet.

6. Statut de la présente mise à jour

La présente Mise à jour complète et, lorsque cela est expressément indiqué, modifie les informations communiquées dans l'APM concernant l'allotissement, les modèles de livraison et les principes relatifs à la formation de consortiums et à l'attribution de lots multiples. Les autres informations de l'APM demeurent applicables à titre indicatif, sous réserve de l'évolution du Projet et des futurs documents d'approvisionnement. En cas d'écart sur un sujet expressément traité dans la présente mise à jour, les informations de cette Mise à jour reflètent l'orientation actuellement envisagée par Cadence.