

# Alto | Cadence

## Séance d'information

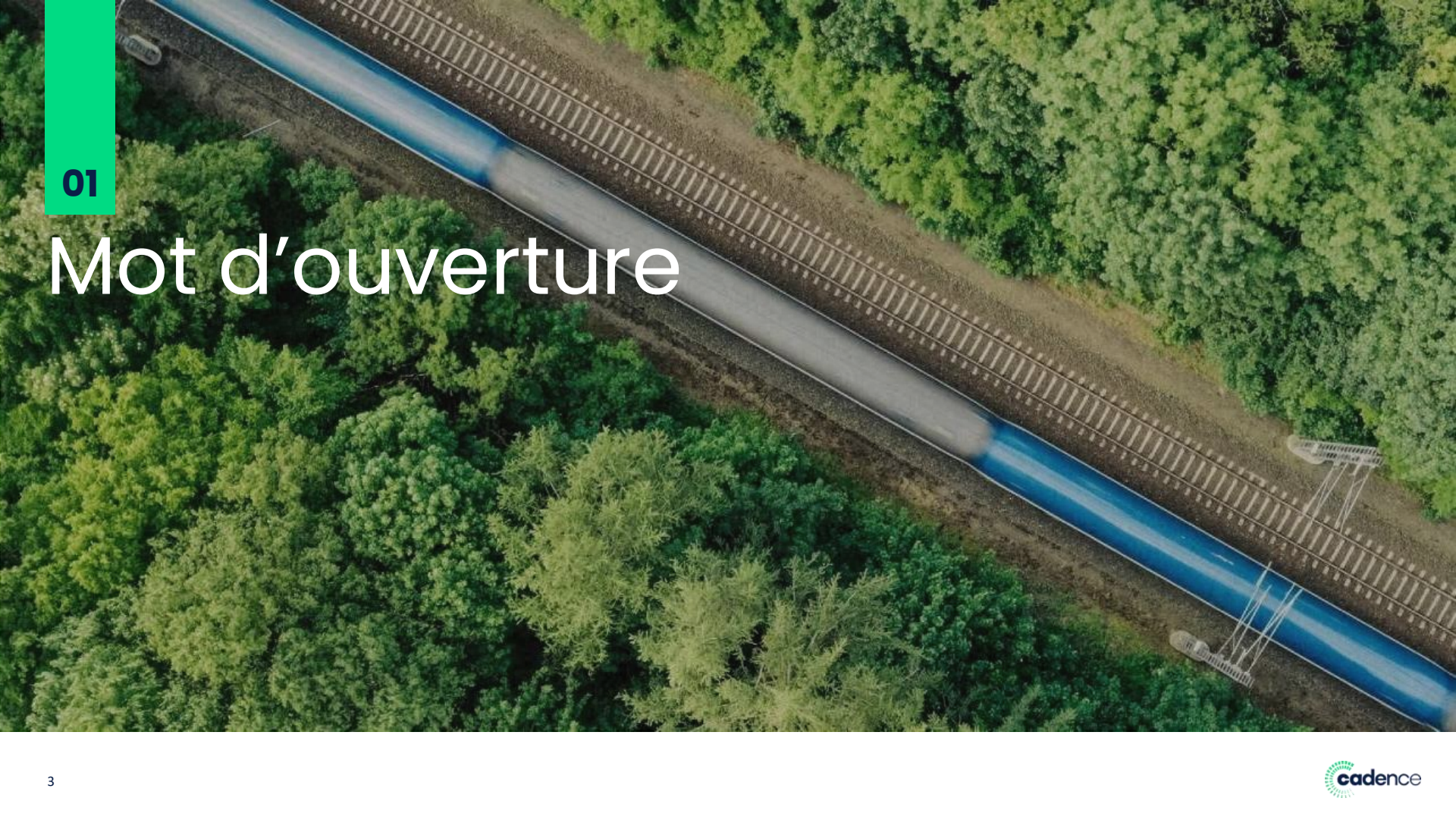
**Avis :**

Veuillez considérer toutes les informations partagées dans cette présentation, ainsi que lors de toute discussion ultérieure, comme confidentielles. Toutes les informations présentées dans ce dossier sont conceptuelles et ne constituent pas un engagement à concrétiser un paramètre, programme, processus ou procédure.





## **Reconnaissance du territoire autochtone**

An aerial photograph of a high-speed train traveling through a dense green forest. The train is blurred, indicating motion. The tracks are visible, and the surrounding area is covered in lush trees.

01

# Mot d'ouverture

# Mot d'ouverture



**Virginie  
Cousineau**

Directrice  
principale,  
Affaires  
publiques

**Cadence**



**Loïc  
Dorbec**

Représentant du  
Partenaire  
développeur

**Cadence**



**Denis  
Andlauer**

Représentant  
adjoint du  
Partenaire  
développeur

**Cadence**



**Christian  
Ducharme**

Vice-Président  
Approvision-  
nement  
stratégique

**ALTO**



**Clémentine  
Sallée**

Directrice  
principale,  
Projets  
majeurs

**Cadence**



**Marie-Josée  
Noviello**

Directrice,  
Approvision-  
nement

**Cadence**

# Ordre du jour de la séance

- 1 Mot d'ouverture
- 2 Aperçu du projet
- 3 Gouvernance du projet
- 4 Stratégie d'approvisionnement
- 5 Processus d'attribution des contrats
- 6 Période de questions et clôture

# Objectifs de la séance

**01**

## **Présenter le projet**

Contexte de développement d'Alto et orientation de la stratégie d'approvisionnement

**02**

## **Offrir de la prévisibilité au marché**

Présenter les lots et le séquençage préliminaire pour le segment central

**03**

## **Permettre au marché de se préparer**

Structuration des équipes et planification de la chaîne d'approvisionnement

**04**

## **Favoriser la participation et la concurrence**

Encourager les partenariats entre acteurs locaux et internationaux

**05**

## **Établir nos attentes**

Communiquer les principes directeurs qui façonneront le processus d'approvisionnement et la participation du marché

An aerial photograph of a high-speed train traveling through a dense green forest. The train is blurred, indicating high speed. It is on a track with gravel ballast. The surrounding area is filled with lush green trees.

02

# Aperçu du projet

An aerial view of a high-speed train, with 'ALTO' visible on its side, traveling through a snowy, forested landscape. The train is moving along a track that curves through the snow-covered terrain, surrounded by numerous evergreen trees. The scene is captured from a high angle, showing the train's path and the surrounding environment.

# Alto est un projet transformateur dirigé par le gouvernement du Canada

Réalisé selon les meilleures pratiques, le projet offre des opportunités exceptionnelles pour l'industrie, à savoir :

- **Un carnet de commandes prévisible et à long terme**
- **La capacité de développer de nouveaux marchés**
- **Offre une certitude pour réaliser des investissements pour de nouveaux équipements, formations permettant d'accroître la productivité**

**ALTO**



# Défis à relever



Disponibilité  
de la main-  
d'oeuvre



Résilience de  
la chaîne  
d'approvision  
nement



Changements  
du contexte  
géo-politique

**À titre de développeur responsable, nous sommes déjà à pied d'oeuvre pour trouver des solutions, grâce à une concertation en amont avec les syndicats et les PME au Québec et en Ontario.**

# Avantages du projet pour tous les Canadiens Christian



**Croissance  
économique**



**Réduction des  
émissions de GES**



**Service fréquent  
et fiable**



**Plus de 50 000  
emplois créés**



**Gain de  
temps**



**Voyages sûrs et  
accessibles**



**Fort soutien aux  
biens et services  
canadiens**



**Amélioration des  
liaisons entre les  
grandes villes**



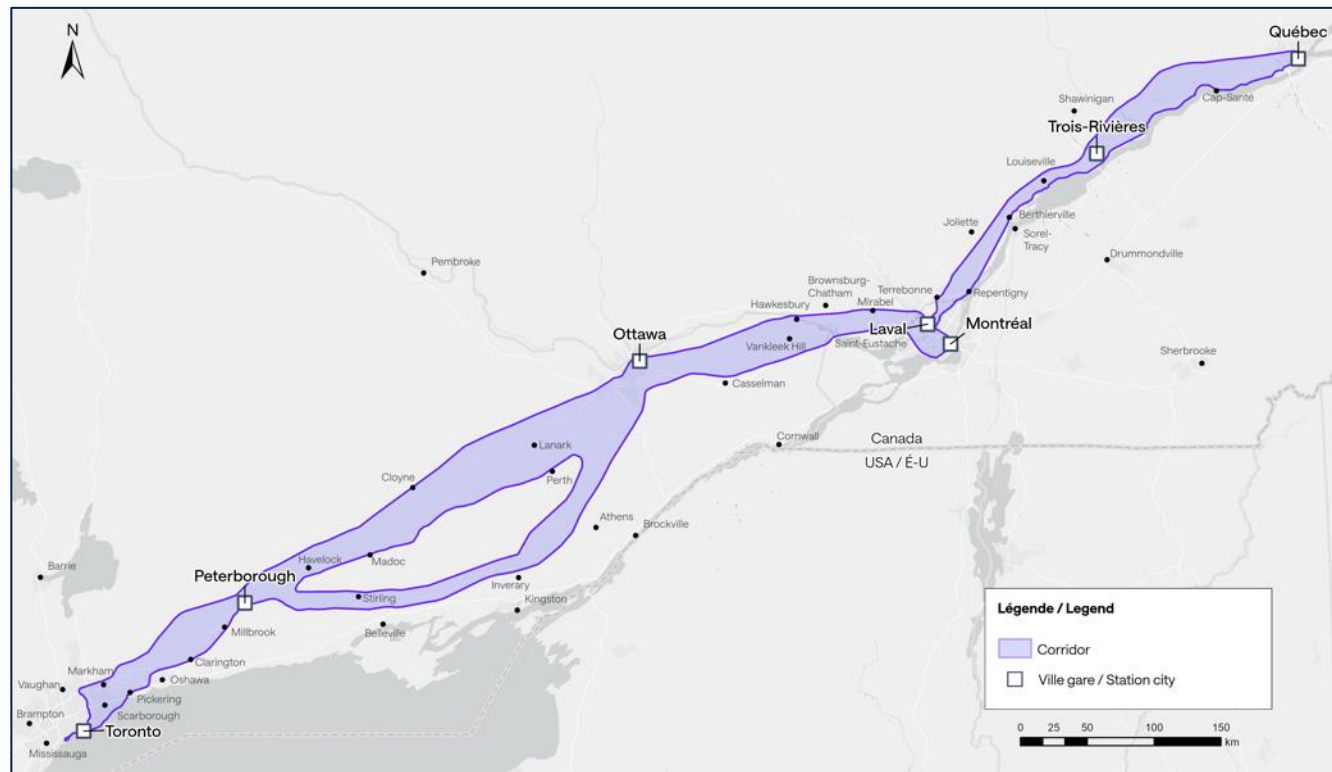
**Augmentation de  
la connectivité**

**Effets économiques  
structurels à long terme :**

**Augmentation de 1,1 %  
du PIB canadien**      **ou**

**Augmentation du PIB  
canadien de 24,5 milliards  
de dollars**

# Carte du corridor

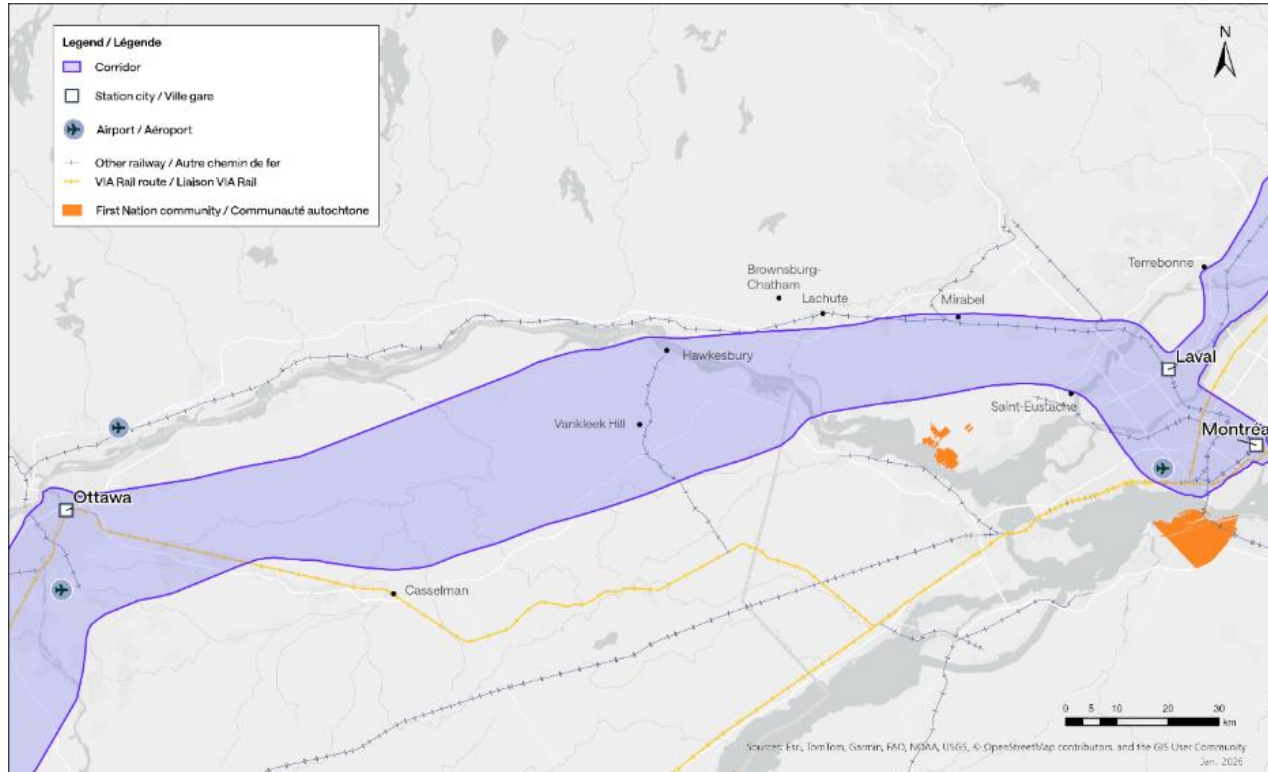


**Toronto >  
Québec**

## Portée

- 1000 km
- 7 gares + une gare potentielle à Kingston
- Centre de contrôle des opérations
- Installations d'entretien et de remisage
- Ponts et viaducs
- Voies et caténaire
- Matériel roulant et systèmes

# Segment central

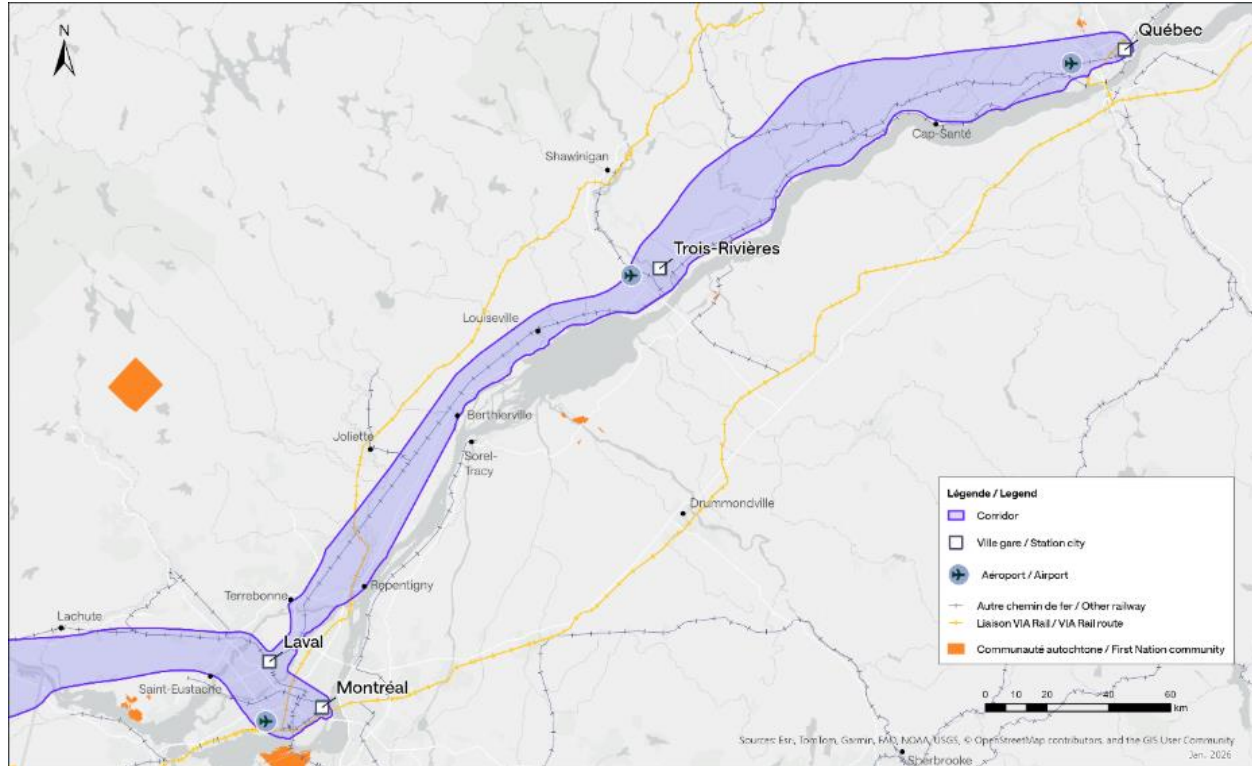


## Ottawa-Montréal

### Portée

- 200 km
- 3 gares
- Centre de contrôle des opérations
- Installations de maintenance et de remisage
- Ponts et viaducs
- Tunnel

# Segment Est

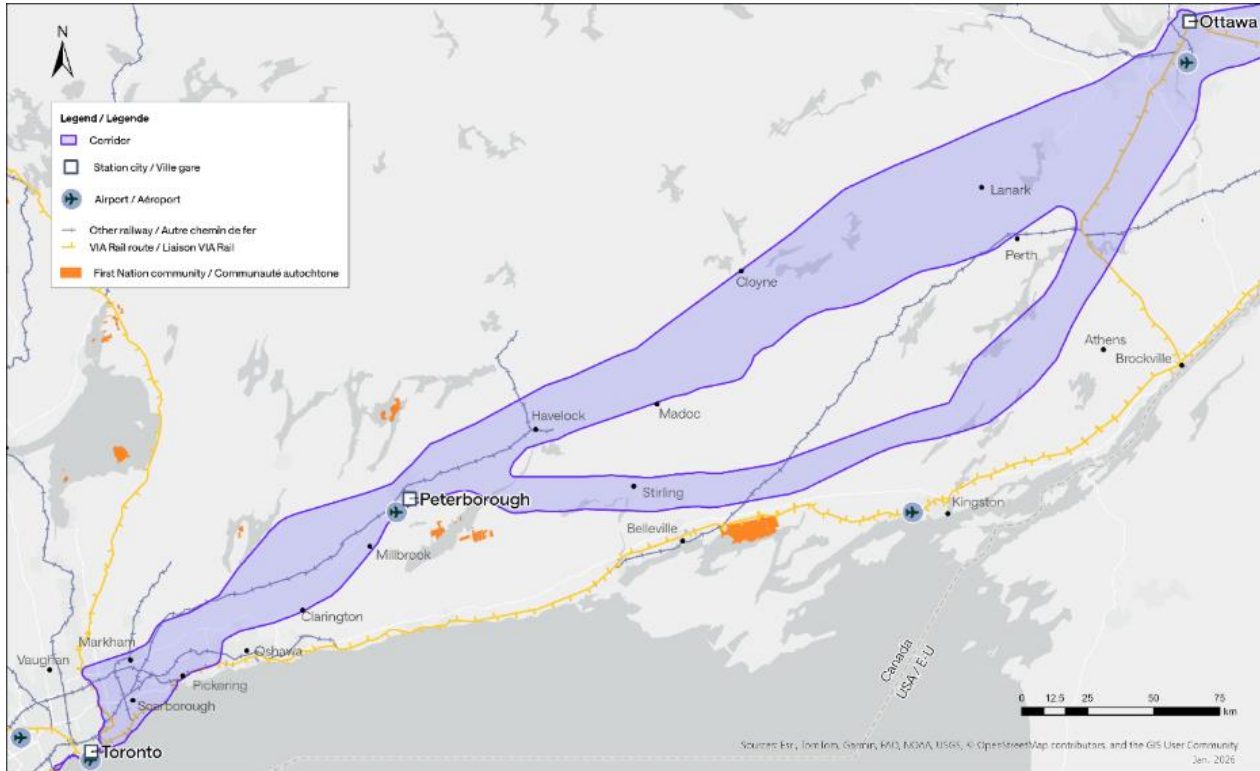


## Montréal – Québec

### Portée

- 300 km
- 2 gares
- Installations de remisage
- Ponts et viaducs

# Segment Ouest



## Ottawa-Toronto

### Portée

- 400 km
- 3 gares + une gare potentielle à Kingston
- Installations de maintenance et de remisage
- Ponts et viaducs

# Paramètres techniques

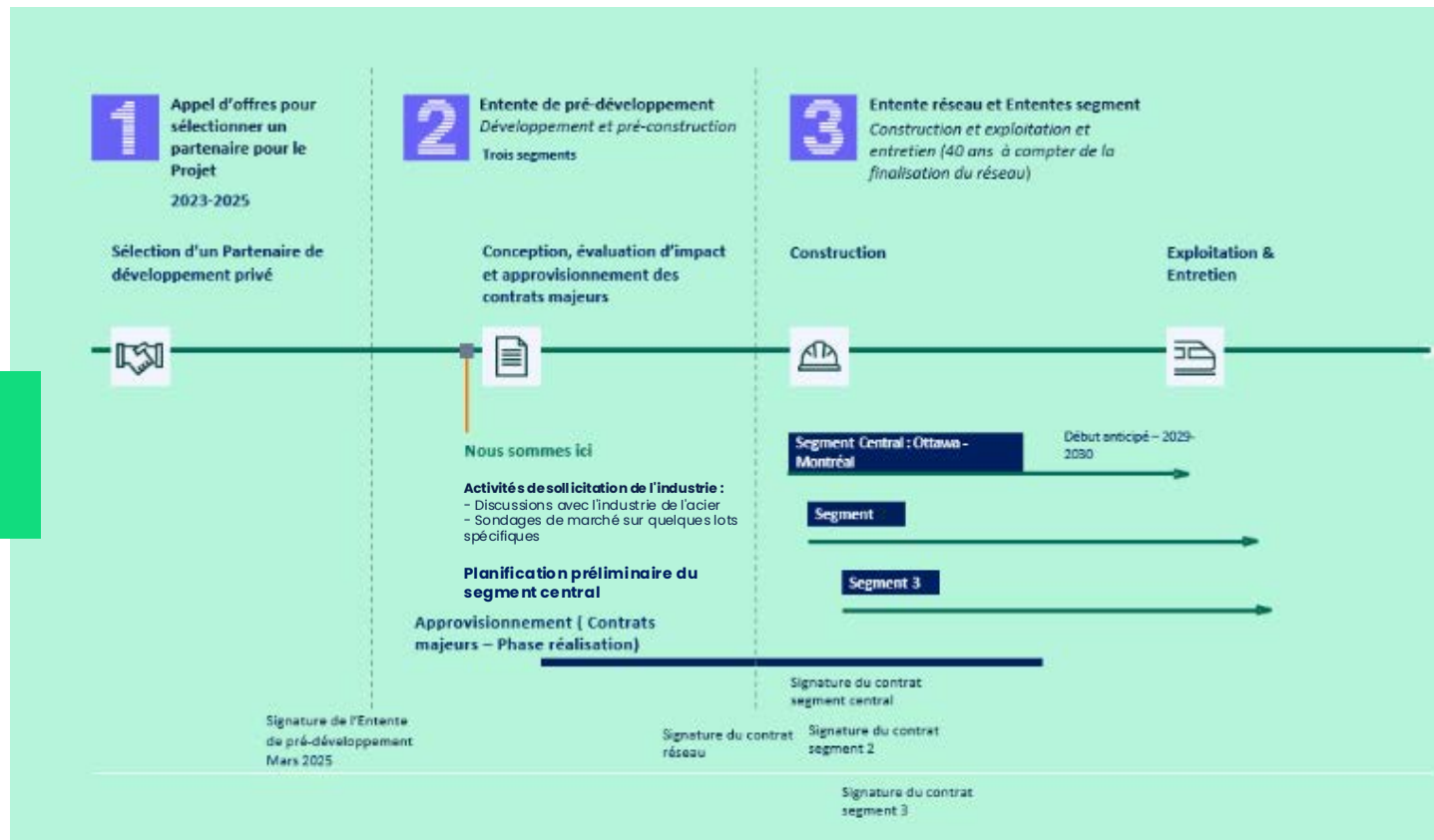
- La vitesse maximale d'exploitation des trains est de 320 km/h, sauf dans les tunnels, où elle serait de 150 km/h.
- Alimentation électrique d'un système de caténaire à courant alternatif de 25 kV, 60 Hz.
- Les principaux centres de maintenance du système seront situés près de Montréal, Toronto et Ottawa.
- Les emplacements précis des centres de maintenance, y compris ceux situés dans le segment central, restent à déterminer.
- Des bases d'entretien des infrastructures et des installations satellites seront réparties le long du corridor.
- Des voies de remisage seront nécessaires près des gares terminus.
- Aucun passage à niveau sur le réseau.

# Paramètres techniques

Denis

- La vitesse maximale d'exploitation des trains est de 320 km/h, sauf dans les tunnels, où elle serait de 150 km/h.
- Alimentation électrique d'un système de caténaire à courant alternatif de 25 kV, 60 Hz.
- Les principaux centres de maintenance du système seront situés près de Montréal, Toronto et Ottawa.
- Des bases d'entretien des infrastructures et des installations satellites seront réparties le long du corridor.
- Des voies de remisage seront nécessaires près des gares terminus.
- Les emplacements précis des centres de maintenance, y compris ceux situés dans le segment central, restent à déterminer.
- Aucun passage à niveau sur le réseau. Tous les passages à niveau routiers et ferroviaires seront dénivelés (sans passage à niveau).

# Échéancier du Projet



# Approche de co-développement

Denis

La phase de co-développement est structurée en quatre (4) étapes distinctes (chacune étant une «**Étape**» et collectivement, les «**Étapes**»):

Les étapes 1 et 2 couvrent l'ensemble du projet, alors que les étapes 3 et 4 seront réalisées par Segment.

Étape 1 : Validation du plan et engagement initial des parties prenantes (*étape complétée*).

Étape 2 : Définition du projet (*dénutée en juillet 2025, avec une durée approximative de deux (2) ans*).

Étape 3 : Développement par segment (*pour le Segment central, lancement prévu à la fin juillet 2027, pour une durée approximative de 18 mois*).

Étape 4 : Transition de chaque segment vers la phase d'exécution (*pour le Segment central, le lancement de cette étape est prévue à la fin décembre 2029, pour une durée approximative de 7 mois*).

03

# Gouvernance du projet

# À propos de Cadence

Cadence est une équipe multinationale dirigée par des entreprises canadiennes qui réunit une expertise de classe mondiale dans la conception, le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien d'infrastructures ferroviaires complexes à grande échelle.

Cadence a été sélectionnée à l'issue d'un processus d'approvisionnement mondial compétitif pour co-concevoir, construire, financer, exploiter et entretenir le projet, garantissant ainsi la meilleure valeur pour les Canadiens.



# Rôles et responsabilités



- **Gouvernance ultime** : détient la responsabilité globale et l'autorité d'approbation de haut niveau
- **Supervision stratégique** : Assure l'alignement de la conformité réglementaire et de l'intérêt public
- **Non opérationnel** : Aucune implication dans les activités d'exécution quotidiennes



- **Approvisionnement et appels d'offres** : Dirige l'approvisionnement, y compris les appels d'offres, les interactions avec les soumissionnaires et le développement du cadre commercial/technique
- **Livraison** : Responsabilité globale de la livraison du projet (construction, tests et mise en service, séquençage, gestion et coordination de la livraison et gestion des interfaces)
- **Exploitation et maintenance du système** : exploiter et entretenir le réseau ferroviaire (y compris le service client)



04

# Stratégie d'approvisionnement

# Stratégie d'approvisionnement et d'allotissement : principes directeurs



## Encourager la concurrence

Encourager une participation large et diversifiée au marché en évitant une consolidation excessive des consortiums et en maintenant une tension concurrentielle entre les lots.



## Attirer l'expertise pertinente

Structurer les lots pour garantir l'équilibre entre la livraison locale, les capacités financières, techniques et spécialisées.



## Refléter les réalités des marchés

Façonner le découpage des lots, le séquençage et la livraison grâce à la consultation avec le marché, le retour d'information sur la capacité et l'évolution de l'appétit des fournisseurs.



## Préserver l'intégration du réseau

Maintenir une forte coordination entre les lots, interfaces, exigences opérationnelles, matériel roulant, intégration des systèmes et mise en service.



## Optimiser l'allocation des risques

Adapter les modèles de livraison et les structures commerciales au profil de risque de chaque lot, et à la capacité du marché à les gérer.



# Approvisionnement pour la résilience économique

- Cadence s'engage à s'assurer que **les entreprises, travailleurs et collectivités canadiennes, y compris les communautés autochtones, bénéficient directement de ce projet.**
- La stratégie d'approvisionnement est guidée par les exigences de la **nouvelle politique Acheter canadien du gouvernement du Canada.**

## Cadence s'efforcera de garantir :

- Appels d'offres équitables et compétitifs
- Une stratégie d'approvisionnement éclairée par l'industrie

# Critères d'évaluation des futurs partenaires

**Les facteurs d'évaluation varient selon le lots et le modèle de réalisation, mais peuvent inclure les éléments suivants:**



Solidité financière et capacité de réalisation



Expérience pertinente et profondeur d'expertise, incluant une expérience sur des projets comparables



Capacité de mobilisation et disponibilité des ressources clés



Prendre en compte le contexte local et aptitude à réaliser des projets au Québec et/ou en Ontario

# Stratégie de lotissement

Les lots sont soit à l'échelle du réseau ou spécifiques à chaque segment, structurés pour gérer les interfaces, stimuler la concurrence et s'aligner sur la capacité du marché.

## LOTS À L'ÉCHELLE DU RÉSEAU

WP1

**Matériel roulant**  
*Dialogue compétitif et contrat de fourniture du Matériel roulant*

WP2

**Systèmes ferroviaires & Intégration**  
*y compris la signalisation, les contrôles, les télécommunications*

Seuls les lots WP1 et WP2 sont à l'échelle du réseau. L'étendue du réseau garantit la cohérence technique du système, l'interopérabilité et l'intégration des systèmes entre les trois segments.

*Un lot spécifique à un segment permet d'être adapté au contexte géographique et local, y compris les obligations relatives aux bénéfices pour les communautés autochtones.*

## LOTS SPÉCIFIQUES AU SEGMENT (CENTRAL)

WP3

Centre de maintenance de Montréal

WP4

Gare de Montréal et ses accès

WP5

Tunnel d'accès Montréal

WP6

Aménagement du tunnel (à confirmer — peut être intégré dans WP5 ou WP2)

WP7

Gare de Laval et ses accès

WP8

Structures de Laval

WP9–13

Travaux civils interurbains (QC et lots ON)

WP14

Gare d'Ottawa et ses accès

WP15

Travaux préparatoires

WP16

Travaux ferroviaires et caténaire

WP17

Travaux tiers (QC et Ontario)

# Que comprendront les lots?

Les périmètres des lots, les modèles de livraison et le séquençage sont uniquement à titre indicatif et restent soumis à des raffinements au fur et à mesure de l'évolution de la conception, des retours du marché et de l'analyse approfondie.

| Groupe de lots                                          | Portée indicative                                                                                                                              |
|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Lots à l'échelle du réseau (WP1 &amp; WP2)</b>       | Matériel roulant, systèmes, signalisation, contrôle des trains, télécommunications et intégration réseau.                                      |
| <b>Gares et accès urbain (WP4/7/14)</b>                 | Les lots des gares/accès à Montréal, Laval et Ottawa, incluant des travaux connexes en civil, structure, architecture, MEP et interface.       |
| <b>Principales structures et tunnels (WP5/6/8/10)</b>   | Tunnel de Montréal, structures de Laval, pont sur la rivière des Outaouais et interfaces techniques / constructibles associées.                |
| <b>Travaux linéaires sur le corridor (WP9/11/12/13)</b> | Travaux civils, préparation des quais, voies, caténaire, alimentation électrique et travaux ferroviaires associés.                             |
| <b>Installations d'entretien et de remisage (WP3)</b>   | Centre d'entretien et de remisage, équipements et interfaces avec le matériel roulant, les systèmes et les travaux ferroviaires.               |
| <b>Travaux préparatoires (WP15/17)</b>                  | Utilités publiques, détournements, travaux tiers, voie d'essai et autres travaux préparatoires pour soutenir le séquençage de la construction. |

# Modèles de réalisation envisagés

Une gamme de modèles de livraison est envisagée pour refléter la maturité de la conception, le profil de risque de chaque lot et la capacité du marché. Tous les modèles sont conçus pour équilibrer le risque, soutenir la certitude de la livraison et permettre une intégration efficace. Les modèles finaux seront confirmés et affinés par des analyses continues et des retours du marché.

| Modèle                                               | Caractéristiques clés                                                                                                                                                                                                                                                               | Considéré pour                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Dialogue compétitif</b>                           | <ul style="list-style-type: none"><li>• Optimise les solutions techniques des fournisseurs dans la conception des exigences finales</li><li>• Minimise les risques de livraison</li><li>• Solutions co-développées</li></ul>                                                        | Marchés contraints nécessitant un alignement entre les exigences de l'Autorité et les solutions des fournisseurs                             |
| <b>Conception &amp; Construction</b>                 | <ul style="list-style-type: none"><li>• Appel d'offres compétitif complet</li><li>• L'entrepreneur prend en charge les risques liés à la conception et à la construction</li><li>• Une grande certitude de prix à l'attribution</li><li>• Nécessite une conception mature</li></ul> | Portée bien définie ; lots civils à faible risque ; Interfaces limitées                                                                      |
| <b>Implication en amont de l'entrepreneurs (ECI)</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Implication en amont de l'entrepreneur</li><li>• Prix progressif à mesure que la conception mûrit</li><li>• Prix en sous-contrats testé avec le marché</li><li>• Développement transparent des coûts</li></ul>                              | Des travaux complexes avec un design préliminaire ; Besoin d'une contribution en amont des entrepreneurs et d'une optimisation du séquençage |

# Modèles de réalisation envisagés

| Itinéraire                           | Caractéristiques clés                                                                                                                                                                                                                                                 | Considéré pour                                                                                        |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Coûts remboursables</b>           | <ul style="list-style-type: none"><li>• Prix à livre ouvert</li><li>• Flexibilité lors de la livraison</li><li>• Certitude de prix plus faible</li><li>• Risque largement conservé par le client</li><li>• Un incitatif peut être ajouté</li></ul>                    | Travaux en début de projet ; une grande incertitude ; Besoin de flexibilité ou de démarrage accéléré  |
| <b>Appel d'offres - Construction</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Appel d'offres compétitif complet</li><li>• Soumission unique</li><li>• L'entrepreneur prend l'intégralité des risques</li><li>• Une grande certitude de prix à l'attribution</li><li>• Nécessite une portée mature</li></ul> | Portée mature et bien définie permettant des achats à montants forfaitaires avec des prix compétitifs |
| <b>Attribution directe</b>           | <ul style="list-style-type: none"><li>• Pas de concurrence</li><li>• Dépendance à la capacité existante des fournisseurs</li><li>• Nécessite une gouvernance forte et une justification</li></ul>                                                                     | Travaux des services publics ou autres tiers                                                          |

# Modes de réalisation



Les modèles de livraison ont été sélectionnés suivant une analyse multicritère (PMCA). Les modèles sont adaptés au degré de maturité de la conception, au profil de risque et à la capacité du marché, afin d'éviter un engagement prématuré tout en permettant d'avancer rapidement les éléments à long délai.

| Lot                                            | Modèles de livraison                                                            |
|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Matériel Roulant (WP1)</b>                  | Dialogue Compétitif et Contrat de fourniture du Matériel roulant                |
| <b>Systèmes et Intégration (WP2)</b>           | Conception-Construction                                                         |
| <b>Centre de Maintenance de Montréal (WP3)</b> | Conception-Construction                                                         |
| <b>Stations de Montréal et Laval (WP4, 7)</b>  | Implication en amont de l'entrepreneur (IPE)/Conception-Construction Progressif |
| <b>Tunnel d'accès de Montréal (WP5)</b>        | Conception-Construction avec "GBR" (rapport de référence géotechnique)          |
| <b>Aménagement du Tunnel (WP6)</b>             | Anticipé comme étant intégré au WP5                                             |
| <b>Structures à Laval (WP8)</b>                | Conception-Construction                                                         |

| Lot                                                    | Modèles de livraison                                                            |
|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Pont de la Rivière des Outaouais (WP10)</b>         | Conception-Construction                                                         |
| <b>Travaux Civils Interurbains (WP9, 11-13)</b>        | Conception-Appel d'offres (traditionnel)                                        |
| <b>Accès Urbain à Ottawa (WP14)</b>                    | Implication en amont de l'entrepreneur (IPE)/Conception-Construction Progressif |
| <b>Travaux Préparatoires – Voie d'Essai (WP15)</b>     | Coûts Remboursables (cost plus)                                                 |
| <b>Voie Ferrée et Ligne Aérienne de Contact (WP16)</b> | Conception-Construction                                                         |
| <b>Travaux de Tiers (WP17)</b>                         | Attribution directe ou Négociée                                                 |

**Principes clés:** Engagement progressif Proportionnalité à la maturité de la conception Approche non-prescriptive Maintien de la concurrence



05

# Processus d'attribution des contrats

# Processus conformes aux meilleures pratiques

Les processus d'approvisionnement seront conformes aux exigences des politiques d'approvisionnement d'Alto et de Cadence.

Ils reposent sur les valeurs fondamentales d'intégrité, d'équité et de transparence.

→ Comités d'évaluation organisés par domaine, indépendants les uns des autres, composés d'experts internes et externes, formés à leurs rôles et responsabilités

→ Surveillance continue des conflits d'intérêts réels, potentiels ou apparents. Toute situation impliquant les évaluateurs et les soumissionnaires, soumise pour examen à un comité d'examen des conflits d'intérêts

→ Les recommandations des différents comités seront transmises à un comité interne d'examen responsable du contrôle qualité, du respect des règles et des recommandations finales.

→ Plusieurs auditeurs du processus d'approvisionnement ont été identifiés pour surveiller les processus de sélection jusqu'à la signature des contrats

→ Un plan d'évaluation est établi pour chaque processus : le cadre de référence pour une supervision rigoureuse des activités d'évaluation

→ Toute information jugée utile pour élaborer une proposition optimale sera mise à la disposition de tous les soumissionnaires via la salle de documentation électronique

## Processus conformes aux meilleures pratiques

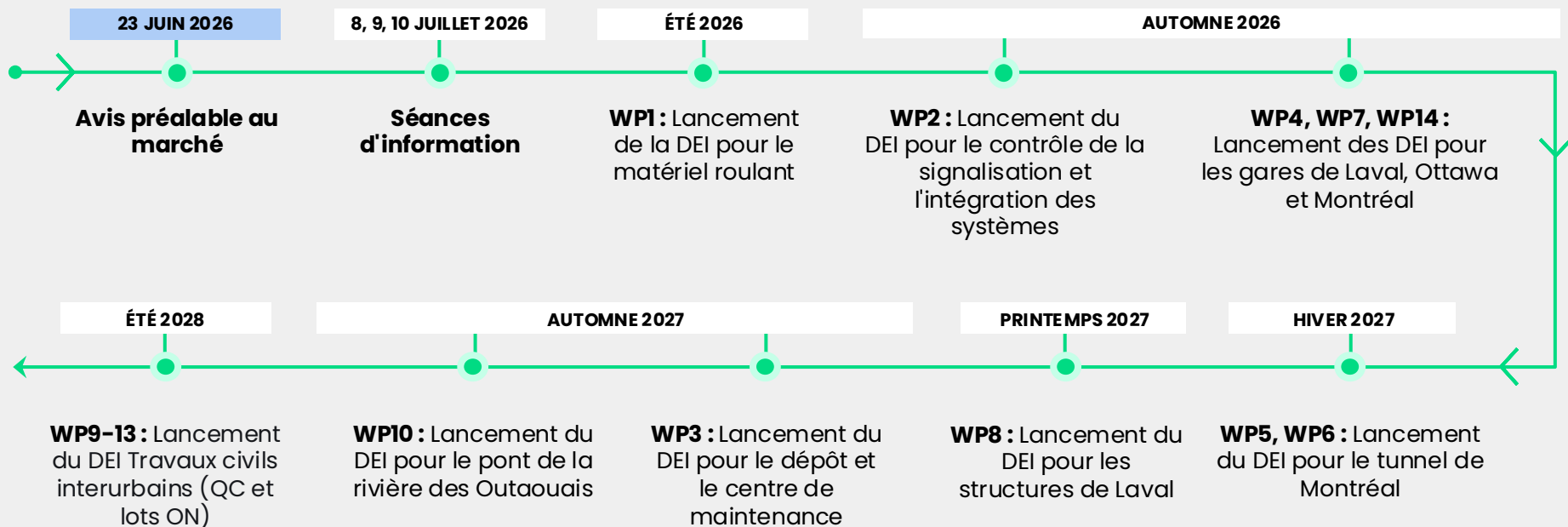
- Comités d'évaluation organisés par domaine, indépendants les uns des autres, composés d'experts internes et externes, formés à leurs rôles et responsabilités
- Surveillance continue des conflits d'intérêts réels, potentiels ou apparents. Toute situation impliquant les évaluateurs et les soumissionnaires, soumise pour examen à un comité d'examen des conflits d'intérêts
- Les recommandations des différents comités seront transmises à un comité interne d'examen responsable du contrôle qualité, du respect des règles et des recommandations finales.
- Plusieurs auditeurs du processus d'approvisionnement ont été identifiés pour surveiller les processus de sélection jusqu'à la signature des contrats
- Un plan d'évaluation est établi pour chaque processus : le cadre de référence pour une supervision rigoureuse des activités d'évaluation
- Toute information jugée utile pour élaborer une proposition optimale sera mise à la disposition de tous les soumissionnaires via la salle de documentation électronique

Marie-Josée

Les processus d'approvisionnement seront conformes aux exigences de la politique d'approvisionnement du projet

Ils reposent sur les valeurs fondamentales d'intégrité, d'équité et de transparence.

# Calendrier cible pour le segment central



# Période de questions et clôture

---

## Restez informé

Pour recevoir des mises à jour clés et des informations relatives aux achats pour le projet Alto, rendez-vous sur le portail fournisseurs Cadence à l'adresse suivante :

<https://cadence.info/en/supplier-register>

---

