



AVIS PRÉALABLE AU MARCHÉ

PROJET ALTO SEGMENT CENTRAL

Présenté par : Projet Cadence Rail s.e.c.

Date : 23 juin 2026

ALTO-CPDP-00000-PW-080000-500BC10-000001F

Table des matières

.....	1
AVIS PRÉALABLE AU MARCHÉ	1
1. Introduction : Objectif et contenu de l’Avis préalable au marché.....	4
2. Description sommaire du Projet	5
2.1. Description du Projet.....	5
2.2. Consultations publiques et alignement.....	7
2.3. Alto et Cadence.....	7
2.3.1. Alto.....	7
2.3.2. Cadence	7
2.3.3. Objectifs	9
2.4. Approche de développement du Projet.....	9
2.4.1. Présentation de la Phase de co-développement	9
2.5. Phase d’exécution	10
3. Stratégie d’approvisionnement	11
3.1. Stratégie d’approvisionnement et d’allotissement	11
3.1.1. Principes d’allotissement	11
3.1.2. Modèles de réalisation.....	12
3.1.3. Processus de développement de la stratégie d’approvisionnement	13
3.2. Allotissement.....	13
3.3. Facteurs clés d’évaluation.....	14
3.4. Allocation des responsabilités et des risques et descriptif des lots	15
3.5. Interface entre les fournisseurs et les entrepreneurs du Segment central	19
3.6. InfraCo et OpCo.....	19
4. Échéances visées pour l’approvisionnement du Segment central	21
5. Gouvernance des approvisionnements	23
5.1. Gouvernance et transparence	23
5.2. Vérificateurs du processus.....	23
5.3. Parties inadmissibles	23
5.4. Participation à plusieurs lots et règles de composition	23
5.5. Langue des documents et capacité linguistique	24
5.5.1. Langue indicative des documents d’appel au marché.....	24
5.5.2. Capacité à fournir des services en français et en anglais.....	25
5.6. Parties prenantes.....	26

5.7.	Communications entre Cadence et les fournisseurs ou entrepreneurs potentiels	26
6.	Exigences transversales et cadres de conformité.....	26
6.1.	Cadre juridique applicable	26
6.2.	Cadre réglementaire ferroviaire	27
6.3.	Contenu canadien (Achetez canadien/« <i>Buy Canadian Framework</i> »).....	27
6.4.	Participation des entreprises et communautés autochtones	28
6.5.	Entente relative aux retombées communautaires	29
6.6.	Exigences relatives à la sécurité et intégrité.....	29
7.	Séance d'information et prochaines étapes	30
	ANNEXE	32
A.	Vue d'ensemble.....	33
B.	Tracé envisagé du Projet.....	35
C.	Paramètres techniques préliminaires sommaires	38

1. Introduction : Objectif et contenu de l'Avis préalable au marché

Projet Cadence Rail s.e.c. (« **Cadence** ») publie le présent avis préalable au marché (l'« **APM** ») relativement au développement et à la réalisation du segment central du projet Alto (Ottawa-Montréal), un réseau ferroviaire de trains à grande vitesse dédié au transport de passagers dans le corridor Québec-Toronto (le « **Corridor** ») qui comprendra de nouvelles emprises dédiées, des voies ferrées, des gares, des tunnels, des ouvrages d'art, du matériel roulant ainsi que des systèmes ferroviaires modernes et intégrés (le « **Projet** » ou le « **Projet Alto** »).

Le Projet est mené par la société d'État VIA HFR-VIA TGF INC., connue sous le nom Alto (ci-après l'« **Autorité** » ou « **Alto** »). Cadence agit comme partenaire de développement privé et futur partenaire de réalisation du Projet. Dans ce cadre, Cadence est responsable de la préparation et de la mise en œuvre de l'approche d'approvisionnement envisagée pour sa réalisation.

Le présent APM vise plus particulièrement à :

- présenter au marché le Projet, son contexte de développement et les orientations générales de sa stratégie d'approvisionnement;
- offrir au marché une visibilité anticipée sur les principaux lots et leur séquençement indicatif pour le premier segment du projet qui sera réalisé, le segment central;
- favoriser la préparation du marché, la structuration d'équipes et la planification de la chaîne d'approvisionnement;
- encourager une participation concurrentielle, ouverte et qualifiée, incluant des partenariats entre acteurs locaux et internationaux; et
- communiquer les principes généraux qui pourront encadrer les futurs processus d'approvisionnement et la participation au Projet.

Le présent APM ne constitue pas une sollicitation, un processus de qualification, une demande d'expression d'intérêt (« **DEI** »), une demande de qualification, une demande de propositions, un appel d'offres, ni un engagement de Cadence ou d'Alto d'acquiescer des biens, travaux ou services. Le contenu du présent APM est fourni à titre informatif uniquement et reflète l'état d'avancement et l'évolution actuelle du Projet. Tous les éléments qui y sont décrits, y compris le séquençement, l'allotissement, les modèles de livraison, les règles de participation, les exigences et les échéanciers, sont préliminaires et susceptibles d'être modifiés, complétés, précisés, retirés ou reportés à la lumière de l'évolution du Projet, des analyses en cours, des consultations additionnelles et des décisions à venir.

2. Description sommaire du Projet

2.1. Description du Projet

Le Projet prévoit de relier les principales villes du corridor Québec-Toronto, soit Toronto, Peterborough, Ottawa, Laval, Montréal, Trois-Rivières et Québec, afin de répondre à la demande croissante de déplacements entre ces grands centres urbains.

S'inscrivant dans le corridor le plus peuplé du pays, qui compte environ 18 millions d'habitants (soit près de 44 % de la population canadienne), le Projet représente l'un des plus importants projets d'infrastructure au Canada depuis des décennies. Il prévoit la mise en place d'un réseau ferroviaire rapide, fréquent et fiable sur près de 1 000 km de voies dédiées et électrifiées, permettant de réduire de façon significative les temps de déplacement.

Le réseau de train grande vitesse opérera à des vitesses pouvant atteindre ou dépasser 300 km/h sur des voies électrifiées et principalement dédiées, ce qui permettra d'offrir des temps de parcours réduits et une fréquence accrue des départs. Il en résultera une amélioration marquée de la fiabilité du service ainsi qu'un transfert modal bénéfique pour la congestion routière et la capacité du réseau ferroviaire de marchandises.

Le Projet générera également des retombées économiques importantes, notamment par la création d'emplois, l'attraction d'investissements, le renforcement de la connectivité entre les grands centres économiques, le soutien au développement régional et au tourisme, ainsi que la participation accrue des communautés autochtones.



Image de courtoisie fournie par Alto

Dans ce contexte, le Projet offrira notamment les bénéfices suivants :

- Offrir aux voyageurs un moyen de transport fiable;
- 24,5 milliards de contribution au PIB annuel du Canada (1.1%) grâce à une mobilité accrue de la main-d'œuvre et de la productivité
- amélioration des liaisons entre les grands centres urbains et les collectivités ;
- création de plus de 50 000 emplois au cours de la construction et de 5 000 emplois dans des domaines comme l'exploitation des trains, la gestion des gares et le service à la clientèle ainsi que des possibilités indirectes dans des secteurs connexes, renforçant la position concurrentielle du Canada à l'échelle mondiale.

Compte tenu de son envergure, le Projet sera réalisé par segments (chacun, un « **Segment** ») :

- le Segment central, reliant Ottawa à Montréal et incluant les gares d'Ottawa, Laval et Montréal ;
- le Segment ouest, reliant Toronto à Ottawa et incluant les gares de, Peterborough et Toronto ;

- le Segment est, reliant Laval à Québec et incluant les gares de Trois-Rivières et Québec.

La construction du Segment central (Montréal–Ottawa) est envisagée débuter en 2029–2030, sans qu’une date officielle de lancement n’ait été confirmée.

Une description détaillée du Projet est jointe en Annexe.



Image de courtoisie fournie par Alto

2.2. Consultations publiques et alignement

Dans le cadre de la Phase de codéveloppement du Projet, une première phase étendue de consultations publiques s'est tenue entre janvier et avril 2026, incluant des portes ouvertes, des séances virtuelles et une plateforme de participation en ligne, ayant permis de rejoindre plusieurs milliers de participants dans les collectivités concernées. Ces consultations visaient notamment à éclairer l'analyse du corridor à l'étude, à recueillir les préoccupations locales et à orienter la définition du tracé, incluant l'emplacement des infrastructures et les mesures d'atténuation des impacts. Les commentaires recueillis alimentent actuellement les travaux techniques, environnementaux et socioéconomiques en cours. Selon les communications d'Alto et du gouvernement du Canada, un corridor plus précis devrait être dévoilé à l'automne 2026, à l'issue de cette phase d'analyse et d'engagement.

2.3. Alto et Cadence

Dans le cadre du Projet, les rôles d'Alto et de Cadence sont distincts et complémentaires afin d'assurer à la fois une supervision rigoureuse et une exécution efficace.

2.3.1. Alto



Alto, société d'État, mandataire de la Couronne, a été créée par le gouvernement du Canada aux fins de s'assurer du développement et de la mise en œuvre du Projet. Agissant à titre d'« Autorité », Alto assume un rôle de donneur d'ouvrage et de surveillance d'ensemble.

À ce titre, Alto est notamment responsable de définir les orientations politiques, d'établir les normes et exigences minimales applicables au Projet, ainsi que de définir les mesures de performance et la supervision de l'atteinte des niveaux de performance ainsi développés. Comme précédemment indiqué, Alto agit comme contrepartie du Partenaire de développement privé (tel que ci-après définie) pendant la Phase de codéveloppement, puis du Partenaire privé pendant la Phase de réalisation. Alto est également responsable, en grande partie, du financement du Projet, notamment par l'entremise de contributions provenant du gouvernement du Canada. Son mandat consiste à élaborer et à mettre en œuvre ces phases (sous réserve des décisions du gouvernement du Canada), tout en veillant à la protection de l'intérêt public, à la conformité réglementaire et à l'alignement du Projet avec les objectifs gouvernementaux. Structurée comme une société d'État autonome, bien que filiale en propriété exclusive de VIA Rail, Alto dispose de ses propres pouvoirs, employés et ressources, ainsi que d'un conseil d'administration distinct, d'un chef de la direction et d'une structure de reddition de comptes relevant directement du ministre des Transports et, ultimement, du Parlement.

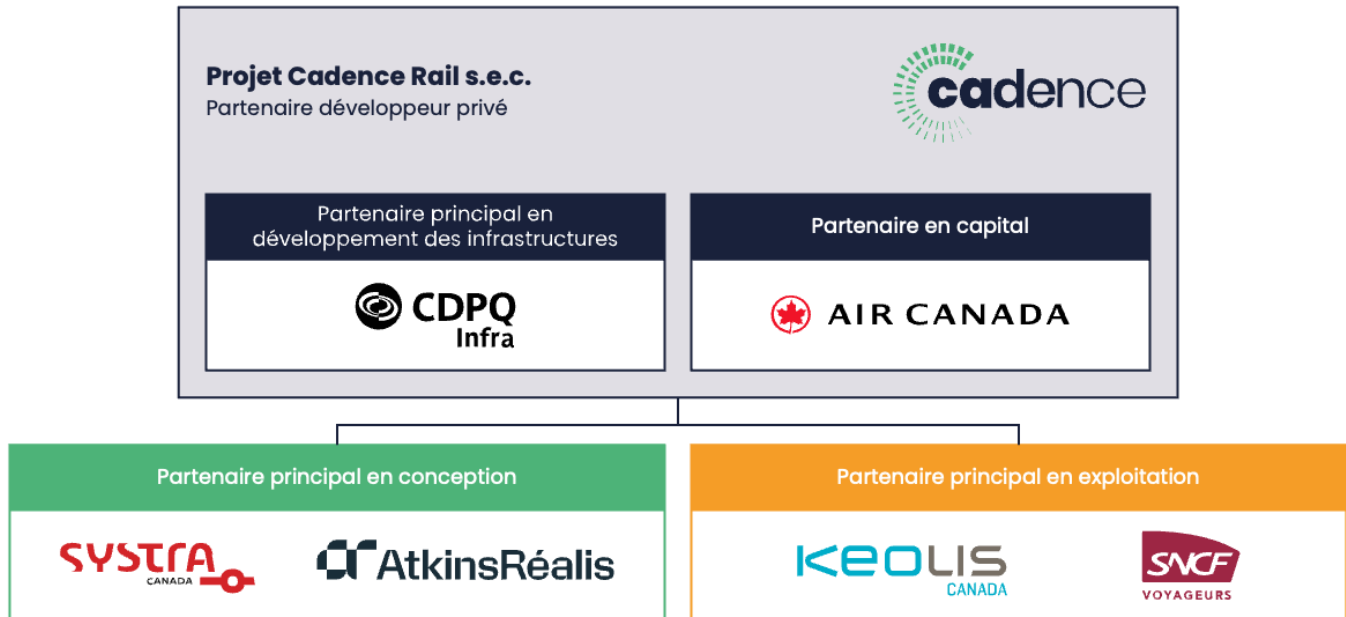
2.3.2. Cadence



Cadence, pour sa part, agit comme entité de réalisation du Projet. Sélectionnée à titre de partenaire développeur privé pour le codéveloppement du Projet (le « **Partenaire de développement privé** ») avec son équipe le 19 février 2025 à la suite d'un processus d'approvisionnement rigoureux, Cadence a conclu le 19 mars 2025

l'entente de pré développement (l'« **Entente de pré-développement** »). Cette entente marque le début de la phase de codéveloppement (la « **Phase de codéveloppement** »), visant à faire progresser et optimiser la conception ainsi que la portée du Projet.

L'équipe Cadence (l'« **Équipe Cadence** ») regroupe des entreprises de premier plan reconnues à l'échelle internationale pour leur expertise en conception, en réalisation et en exploitation d'infrastructures de transport d'envergure.



Comme illustré au schéma ci-dessus, les membres de l'Équipe Cadence sont :

- CDPQ Infra, une filiale détenue en totalité par la Caisse, le plus important investisseur institutionnel en infrastructures au monde. La Caisse investit dans des infrastructures majeures à l'échelle mondiale et dispose d'une expérience directe dans le transport ferroviaire à grande vitesse avec Eurostar (principal opérateur reliant les grandes capitales économiques européennes, dont Londres, Paris, Bruxelles et Amsterdam) ainsi que dans des réseaux de transport urbain complexes comme le métro de Sydney et le REM à Montréal. Elle est également présente dans les ports à travers une plateforme mondiale avec DP World et dans des actifs tels que le port de Brisbane en Australie. Dans le secteur de l'énergie, elle détient des participations dans des projets de production incluant des plateformes de renouvelables (Invenergy Renewables, Azure Power Global), des services publics de production et de distribution d'électricité aux États-Unis, ainsi que des projets nucléaires de nouvelle génération dont Sizewell C au Royaume-Uni. Elle investit enfin dans des infrastructures de télécommunications à grande échelle, notamment Vertical Bridge, ATC Europe et FiBrasil. CDPQ Infra est notamment le maître d'ouvrage et est responsable de l'exploitation du Réseau express métropolitain (REM), un métro léger de 26 stations et 67 km reliant le centre-ville, à l'aéroport et à la région métropolitaine de Montréal. Le REM est l'un des plus grands projets de train automatisé GOA4 au monde. CDPQ Infra agit également à titre de maître d'œuvre pour la planification et la réalisation du plus grand projet d'infrastructure de l'histoire de la Ville de Québec : un tramway de 19 km, incluant 27 stations de surface et 2 stations souterraines.
- Air Canada, le transporteur national, qui apporte son expertise et son expérience en exploitation et en gestion commerciale de réseaux de transport complexes, tant à l'échelle nationale qu'internationale, ainsi

que dans le développement de partenariats, et plus récemment dans l'intégration de ses activités aériennes avec des réseaux ferroviaires en Europe.

L'Équipe Cadence est complétée par :

- AtkinsRéalis, l'une des principales firmes d'ingénierie au Canada, présente à travers le monde, avec plus de 8000 employés au Canada. Elle a participé à la réalisation de grands projets de transport, notamment le REM, Eglinton, Ottawa, East Harbour (en réalisation), Canada Line, HS2 ;
- SYSTRA, pionnier du train à grande vitesse, impliqué dans la conception de la moitié des lignes à grande vitesse dans le monde sur cinq continents, notamment LGV Tours Bordeaux (SEA) et Nîmes-Montpellier (CNM) en France, Tanger-Kenitra (Maroc), HS2 (UK), Zhengwan (Chine), Ostlanken (Suède), Californie (USA), KTX (Corée), Taipei-Kaohsiung (Taiwan), Réseau Grande Vitesse Electric (Égypte) ;
- SNCF Voyageurs, société filiale du Groupe SNCF, consacrée au transport ferroviaire de voyageurs, accueillant 5 millions de voyageurs chaque jour à bord de 15 000 trains à vitesse classique ou à grande vitesse en France et dans 9 pays européens, développant des solutions d'ingénierie du matériel roulant et de maintenance, et exploitant la plateforme de distribution SNCF Connect; et
- Kéolis, un leader mondial des solutions de mobilité, société détenue par SNCF Voyageur et La Caisse. Présente dans 14 pays et responsable de l'opération du réseau ferroviaire de MBTA à Boston, de VRE en Virginie, de CDG Express en France, et de la maintenance du réseau d'Adelaide, et prépare actuellement la mise en service de Etihad Rail.

À titre de Partenaire de développement privé puis de Partenaire privé (tel que ci-après défini), Cadence est responsable de la conduite et de l'administration des processus d'approvisionnement pour la Phase de réalisation, incluant l'émission des documents d'appel au marché, la gestion des interactions avec les soumissionnaires et l'évaluation des propositions. Cadence conclura les contrats issus de ces processus et veillera à leur mise en œuvre, incluant la coordination technique et commerciale, ainsi que la gestion des sous-traitants. Ces responsabilités s'inscrivent dans le rôle plus large de Cadence en tant qu'entité responsable de la réalisation du réseau, de son exploitation et de son entretien, ainsi que d'une partie de son financement.

2.3.3. Objectifs

La répartition des rôles entre Alto et Cadence vise à maintenir une séparation claire entre les fonctions d'autorité et de surveillance assumées par Alto et les responsabilités d'exécution et de livraison assumées par Cadence.

2.4. Approche de développement du Projet

2.4.1. Présentation de la Phase de co-développement

Tirant les leçons des défis rencontrés dans des projets structurants, Alto et le gouvernement du Canada ont décidé que le Projet ferait l'objet d'une Phase de codéveloppement détaillée permettant de disposer du temps nécessaire pour planifier et préparer adéquatement un projet d'une telle complexité et d'une telle envergure et de réduire les risques avant la phase de réalisation.

La Phase de codéveloppement est structurée en quatre (4) étapes distinctes (chacune étant une « **Étape** » et collectivement les « **Étapes** ») :

- Étape 1 : Validation du plan et engagement initial des parties prenantes (*étape complétée*).
- Étape 2 : Définition du Projet (*débutée 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 de réalisation (*Pour le Segment central, le lancement de cette étape est prévu à la fin de décembre 2029, pour une durée approximative de 7 mois*).

Les Étapes 1 et 2 couvrent l'ensemble du Projet alors que les Étapes 3 et 4 seront réalisées par Segment.

Le Projet est actuellement à l'Étape 2 de la Phase de codéveloppement. Dans un contexte d'accélération de sa mise en œuvre et compte tenu de l'intention d'Alto et du gouvernement du Canada d'engager la réalisation du Segment central dès 2029-2030, Cadence envisage d'initier, dans les prochains mois, les processus d'approvisionnement relatifs aux principaux contrats de ce Segment.

Ces processus pourraient notamment intégrer des mécanismes d'implication précoce des entrepreneurs (*Early Contractor Involvement*) et des fournisseurs (*Early Supplier Involvement*), afin de soutenir le développement de la conception, la définition des spécifications techniques, ainsi que l'établissement d'un calendrier et d'un cadre budgétaire pour la réalisation des travaux.

C'est dans cette perspective que s'inscrit le présent APM.

2.5. Phase d'exécution

Au terme de la Phase de codéveloppement, et sous réserve de la confirmation finale de l'investissement par le gouvernement du Canada, Cadence sera appelée à conclure une entente de projet avec l'Autorité et à devenir le partenaire privé (le « **Partenaire privé** ») chargé de la réalisation du Projet, soit la finalisation de la conception et réaliser la construction du réseau de trains à grande vitesse et toutes les infrastructures associées, ainsi que leur financement en partie, et l'opération des trains et l'entretien du système pour une période anticipée de 40 ans (la « **Phase de réalisation** »).

Il est anticipé que le Partenaire privé conclura avec Alto une entente de réalisation de l'ensemble du réseau de train à grande vitesse ainsi que des ententes de réalisation par Segment visant notamment la réalisation de chacun des Segments.

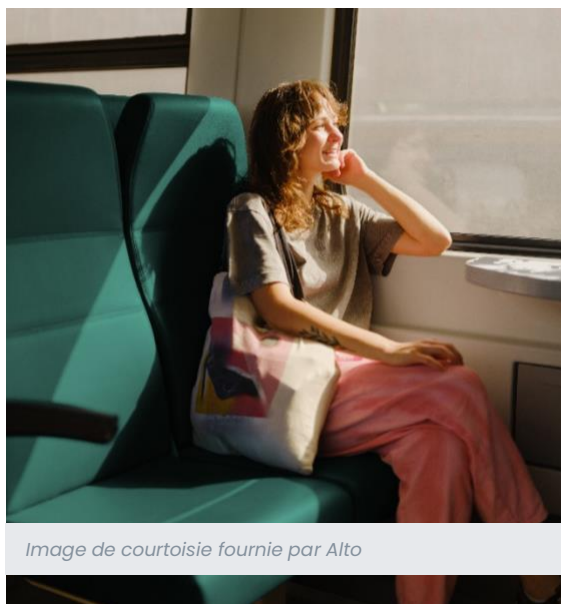
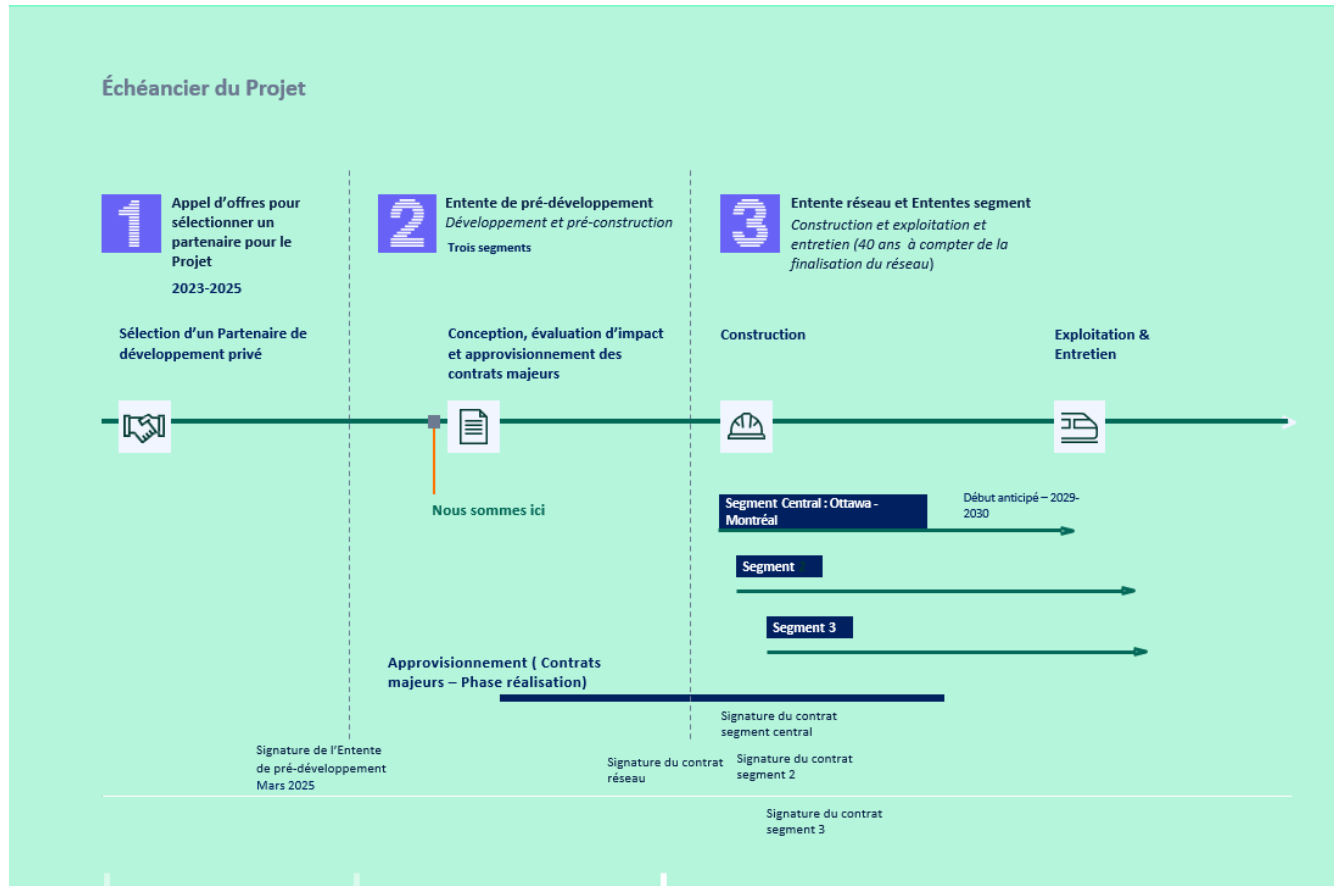


Image de courtoisie fournie par Alto

Figure 1. Échéancier du Projet



3. Stratégie d'approvisionnement

La stratégie d'approvisionnement du Projet et plus particulièrement du Segment central, objet de cet APM, vise à soutenir une concurrence réelle et soutenue, à attirer l'expertise la plus pertinente, à optimiser l'allocation des risques, à préserver une intégration cohérente à l'échelle du réseau et à tenir compte des réalités des marchés canadien et international.

3.1.Stratégie d'approvisionnement et d'allotissement

3.1.1. Principes d'allotissement

La stratégie d'approvisionnement du Projet, développée par Cadence en collaboration avec Alto, repose sur une approche de découpage par lots combinant des lots à l'échelle du réseau et des lots propres à chaque Segment.

- *Lots à l'échelle du réseau (Network-Wide)* : lots dont la portée couvre l'ensemble du réseau et pour lesquels une approche unifiée est nécessaire afin d'assurer la cohérence technique, l'interopérabilité et l'intégration des systèmes entre les Segments.

Les lots à l'échelle du réseau incluent le matériel roulant et les systèmes. Bien que ces approvisionnements s'inscrivent à l'échelle du réseau, les contrats qui en découlent porteront

initialement sur le Segment central et comprendront des options pouvant être exercées ultérieurement pour les Segments est et/ou ouest, lors de leur mise en œuvre.

- *Lots propres aux Segments (Segment-Specific)* : lots dont la portée est définie par Segment géographique, permettant d'adapter les approches de livraison aux conditions locales, aux capacités du marché régional et aux exigences spécifiques de chaque tronçon, incluant les obligations en matière de relations avec les communautés autochtones et de retombées locales.

Pour le Segment central, ces lots incluront les gares (Montréal, Laval et Ottawa), les travaux civils et de terrassement, les ouvrages d'arts, les centres de dépôt ou d'entretien, les tunnels, les travaux de voie et de caténaire et les sous-stations électriques.

Cette structuration est complétée par un découpage par discipline et par zone géographique lorsque pertinent.

La stratégie d'approvisionnement et notamment d'allotissement, structurée autour d'une approche de réalisation progressive, vise à s'aligner sur les capacités du marché, à réduire les interfaces, à assurer la cohérence et l'intégration du réseau à long terme, et à favoriser une participation concurrentielle. Elle est notamment conçue pour atténuer les enjeux de capacité du marché observés lors de précédents mégaprojets et s'inspire des meilleures pratiques internationales en matière de projets ferroviaires à grande vitesse.

À la date du présent APM, l'allotissement envisagé pour les composantes à l'échelle du réseau et du Segment central comprend plus de 17 lots, étant entendu que cet allotissement pourra faire l'objet d'ajustements, notamment en fonction de l'évolution des exigences du projet, de la capacité du marché et des considérations d'intégration. Voir la Section 3.4 pour un descriptif des lots.

3.1.2. Modèles de réalisation

Les modèles de livraison ont été sélectionnés et calibrés en fonction de la maturité de la conception, du profil de risque de chaque lot et de la capacité du marché. Cette approche vise à éviter tout engagement prématuré tout en permettant un avancement rapide sur les éléments à long délai de livraison.

Les principaux modèles envisagés sont les suivants. Tous devraient inclure une demande d'expression d'intérêts (pour certains lots, qualifiante) suivie d'un appel de propositions en une ou deux phases.

- **Dialogue compétitif et contrat de fourniture (*Competitive Dialogue & Supply Agreement*)**

Ce modèle est envisagé pour le matériel roulant. Il repose sur un processus de dialogue structuré avec les fournisseurs présélectionnés, permettant d'optimiser la solution technique et commerciale avant la conclusion d'un contrat de fourniture sur la base d'un prix forfaitaire. Le processus d'appel de propositions pour ce type de modèle inclura des évaluations visant à mesurer l'esprit de collaboration et les comportements collaboratifs à différents niveaux de l'organisation des fournisseurs potentiels.

- **Conception-construction (*Design-Build*)**

Ce modèle est envisagé pour les lots à forte composante technique intégrée, notamment les systèmes et l'intégration (signalisation, contrôle des trains, télécommunications), le tunnel d'accès à Montréal, le centre de maintenance, ainsi que la voie ferrée, la caténaire et l'alimentation électrique. Il confie au fournisseur retenu la responsabilité intégrée de la conception détaillée et de la réalisation. Les mécanismes de prix varient selon les lots — prix cible ou prix forfaitaire — avec des jalons adaptés à chaque discipline.

- **Implication en amont de l'entrepreneur (*Early Contractor Involvement – ECI*)/Conception-construction progressif (*Progressive Design-Build*)**

Ce modèle est envisagé pour les lots à forte intégration urbaine, notamment les gares et les accès en milieu urbain, où la collaboration en amont entre l'entrepreneur et l'équipe de conception est essentielle pour optimiser les solutions techniques, maîtriser les impacts en milieu dense et assurer une intégration réussie aux réseaux de transport existants.

Ce modèle comporte deux phases distinctes.

- Une période de codéveloppement qui s'intégrerait à la Phase de codéveloppement du Projet. Cette phase permettrait à l'entrepreneur retenu, en collaboration avec l'Équipe Cadence de développer d'une conception intégrée, d'optimiser l'allocation des risques et d'établir un prix cible assorti, le cas échéant, d'un mécanisme de partage des gains et des pertes, ou un prix forfaitaire, ainsi qu'un échancier pour la phase de réalisation du Projet. Le mécanisme de rémunération de cette phase repose généralement sur une approche à livre ouvert (« open book ») et consiste en le remboursement des coûts admissibles, assortis de frais administratifs et d'une marge de profit établis de manière compétitive au cours du processus d'approvisionnement.
- La phase de réalisation serait engagée sous réserve de la satisfaction de certaines conditions préalables au niveau du Projet (incluant l'obtention des autorisations requises) qu'au niveau contractuel avec les entrepreneurs ECI (incluant l'absence de défaut de l'entrepreneur ECI et l'atteinte des critères de performance et d'alignement au cours de la phase de codéveloppement). Cette phase serait régie par Des ententes de réalisation à prix cible ou forfaitaires négociées avec les entrepreneurs retenus au cours de la phase de codéveloppement.

Cette approche exige une collaboration étroite et continue entre les parties. Les processus d'appel de propositions pour ce type de modèles incluront des critères d'évaluation visant à apprécier la capacité de collaboration et les comportements collaboratifs des soumissionnaires à différents niveaux de leur organisation.

- **Conception- Appel d'offres (*Bid-Build*)**

Ce modèle est envisagé pour les lots d'infrastructures linéaires et d'ouvrages d'art, où la conception est suffisamment avancée pour permettre un appel d'offres sur la base de plans et devis. Le mécanisme de prix repose sur un bordereau de quantités avec prix forfaitaires unitaires.

3.1.3. Processus de développement de la stratégie d'approvisionnement

Les lots ainsi que les modèles de réalisation associés ont été définis à la suite d'une analyse multicritères, appuyée par des consultations de marché, incluant des tables rondes et des sondages ciblés. Cette approche permet d'adapter la structuration des contrats aux caractéristiques propres et au profil de risque de chaque lot. La stratégie d'approvisionnement continue à se développer et pourrait être amenée à évoluer en réponse aux questions et retours du marché.

3.2. Allotissement

La Figure 2 ci-dessous présente, à titre strictement indicatif et sous réserve de confirmation, les différents lots envisagés pour le Segment central ainsi que le mode de réalisation proposé à ce stade pour chacun de ces lots.

Ces éléments sont préliminaires et pourraient être revus, précisés et raffinés au cours des prochains mois, notamment en fonction de l'évolution du Projet, des analyses en cours, des exigences applicables et de la

stratégie de mise au marché retenue. Ils ne constituent aucun engagement de la part de Cadence quant à la structuration finale des lots ou aux modes de réalisation qui seront ultimement retenus.

Figure 2. Allotissement et modes de réalisation envisagés pour le Segment central et des lots pour le réseau

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	Lot	Modèles de livraison
Matériel Roulant (WP1)	Dialogue Compétitif et Contrat de fourniture du Matériel roulant	Pont de la Rivière des Outaouais (WP10)	Conception–Construction
Systèmes et Intégration (WP2)	Conception–Construction	Travaux Civils Interurbains (WP9, 11–13)	Conception–Appel d’offres (traditionnel)
Centre de Maintenance de Montréal (WP3)	Conception–Construction	Accès Urbain à Ottawa (WP14)	Implication en amont de l’entrepreneur (IPE)/Conception–Construction Progressif
Stations de Montréal et Laval (WP4, 7)	Implication en amont de l’entrepreneur (IPE)/Conception–Construction Progressif	Travaux Préparatoires – Voie d’Essai (WP15)	Coûts Remboursables (cost plus)
Tunnel d’accès de Montréal (WP5)	Conception–Construction avec “GBR” (rapport de référence géotechnique)	Voie Ferrée et Ligne Aérienne de Contact (WP16)	Conception–Construction
Aménagement du Tunnel (WP6)	Anticipé comme étant intégré au WP5	Travaux de Tiers (WP17)	Attribution directe ou Négociée
Structures à Laval (WP8)	Conception–Construction		

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

3.3. Facteurs clés d’évaluation

Les facteurs d’évaluation varieront selon les lots et les modèles de livraison retenus. À titre indicatif, ils pourraient inclure un ou plusieurs des éléments suivants :

- solidité financière et capacité de réalisation;
- expérience pertinente et profondeur d’expertise, incluant l’expérience sur des projets comparables;
- pour les entrepreneurs ou fournisseurs impliqués en amont (phase de codéveloppement ou dialogue compétitif), expérience démontrée, au moyen d’exemples concrets, de participation et d’achèvement de phases collaboratives (notamment en mode codéveloppement, alliance ou autres modèles collaboratifs et progressifs), dans le respect des échéanciers et, le cas échéant, des budgets établis;
- qualité de l’organisation proposée, de la gouvernance de l’équipe et de la structure de sous-traitance;
- qualité de l’approche en matière de gouvernance collaborative, incluant les mécanismes proposés pour favoriser la prise de décision conjointe, la résolution des enjeux et l’alignement des parties;
- capacité de mobilisation et disponibilité des ressources clés;
- approche de gestion de projet, de gestion des risques et d’atténuation;
- capacité à collaborer et à gérer les interfaces;

- compréhension du contexte local et aptitude à livrer des projets au Québec et/ou en Ontario;
- approche en matière de santé, sécurité et environnement;
- approche relative aux retombées locales incluant dans le cadre de la mise en œuvre des politiques « Achetez canadien », à la participation des communautés autochtones et aux autres objectifs transversaux applicables;
- éléments financiers ou commerciaux propres au processus concerné.

Le niveau de détail, la pondération et l'applicabilité de ces facteurs seront précisés dans les documents d'appel au marché pertinents. Cadence se réserve le droit d'adapter ces facteurs selon la nature des lots et l'évolution du Projet.

3.4. Allocation des responsabilités et des risques et descriptif des lots

L'allocation des responsabilités entre Cadence, InfraCo, OpCo et les fournisseurs et les entrepreneurs sera déterminée lot par lot, selon la nature des travaux, le modèle de livraison retenu, le niveau de maturité de la conception et la capacité du marché à assumer ou à gérer les risques concernés.

L'allocation des responsabilités relatives aux travaux et services entre les différents lots est présentée dans le tableau ci-dessous à titre indicatif et préliminaire et demeure sujette à changement. Un descriptif sommaire de ces lots suit le tableau. Le rôle d'InfraCo est décrit à la Section 3.6.

Tableau 1. Allocation des responsabilités relatives aux travaux et services entre les différents lots

	WP1 RST	WP2 SYS	WP3 MMC	WP4 MTL	WP5/ WP6 TUN	WP7 LAV	WP8, WP10 STR	WP 9, 11-13 CIV	WP14 OTT	WP16 RLW
Travaux civils (terrassement, drainage, fondations)	-	-	X	X	-	X	-	X	X	-
Structures ferroviaires (étagements, viaducs, ponts)	-	-	-	X	-	-	X	X	X	-
Tunnels ferroviaires (incluant rameaux et ouvrages de ventilation/évacuation)	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
Équipements MEP du tunnel	-	-	-	-	X (antici pé)	-	-	-	-	-
Gares (civil, structure, architecture, MEP, aménagements)	-	-	X	X	-	X	-	-	X	-

	WP1 RST	WP2 SYS	WP3 MMC	WP4 MTL	WP5/ WP6 TUN	WP7 LAV	WP8, WP10 STR	WP 9, 11-13 CIV	WP14 OTT	WP16 RLW
Centres d'entretien (civil, structure, architecture, MEP, équipements)	-	-	X	-	-	-	-	-	X	-
Cheminements de câbles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X
Travaux routiers (déviations, raccordements, étagements)	-	-	-	X	-	X	X	X	X	-
Relocalisations services municipaux (aqueducs et égouts)	-	-	X	X	X	X	X	X	X	-
Relocalisation utilités publiques et Travaux de tiers (WP 15 et WP 17)	TBC									
Matériel roulant commercial	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maintenance niveau 5 (En 13306)	TBD/ TBC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Caténaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X
Voies et équipements de voie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X
Électricité moyenne tension	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X
Électricité basse tension	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Système de contrôle des trains	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Signalisation ferroviaire	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Télécommunications	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipements des centres de contrôle	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Intégration des systèmes	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-

- **WP1** : Le lot pour la fourniture du matériel roulant est prévu être attribué via un dialogue compétitif, sur une base forfaitaire, pour l'ensemble du réseau, avec une option incluant la maintenance de niveau 5 (EN 13306). Une mobilisation précoce du marché est essentielle compte tenu des fortes interfaces avec

les systèmes ferroviaires et l'infrastructure. Cette approche permet d'intégrer en amont les paramètres clés de conception (capacité, RAMS, maintenabilité, hivernisation) et de faciliter l'intégration système. La flotte de matériel roulant est estimée à environ 60 rames qui seront livrées en différentes phases, dont la première incluant un minimum anticipé de 15 à 20 rames.

- **WP2** : Le lot systèmes et intégration, incluant la signalisation et les télécoms, est prévu être structuré en conception-construction afin d'assurer la cohérence des systèmes à l'échelle du réseau et de maîtriser les interfaces critiques avec le matériel roulant. Un phasage aligné avec le matériel roulant, incluant des consultations en parallèle, permettra de sécuriser les interfaces clés (signalisation, contrôles, télécoms) et de réduire les risques d'intégration en aval. L'entrepreneur sera responsable de l'intégration globale des systèmes, incluant la réalisation des essais d'intégration d'équipements opérationnels livrés dans la cadre d'autres lots.
- **WP3** : Le lot du centre de maintenance du matériel roulant de Montréal est structuré en conception-construction afin d'intégrer de manière cohérente les contraintes propres au site, les ouvrages civils, les bâtiments et les équipements, tout en gérant les interfaces critiques avec le matériel roulant, la voie, la caténaire et les systèmes. Son approvisionnement sera lancé une fois que le plan d'exploitation et maintenance du réseau aura atteint un niveau de maturité suffisant.
- **WP4** : Le lot de la gare de Montréal et de ses accès s'appuie sur un modèle d'implication en amont de l'entrepreneur/Conception-construction progressif pour structurer les interfaces dans un environnement urbain complexe et contraint, tout en associant en amont l'entrepreneur afin de soutenir la consolidation de la conception et du prix cible.
- **WP5** : Le lot du tunnel d'accès à Montréal est structuré en conception-construction afin de confier à une seule entité la conception et la réalisation d'un ouvrage hautement technique piloté par la stratégie de construction, avec des enjeux critiques liés à la logistique et à la sécurité incendie. Le risque géotechnique et les incertitudes liées aux conditions du sous-sol seraient encadrés au moyen d'un rapport de référence géotechnique (« *Geotechnical Baseline Report* »), destiné à établir les hypothèses contractuelles de base et à structurer l'allocation des risques entre les parties. L'approvisionnement est débuté en amont afin de mobiliser l'expertise en tunnel, affiner les hypothèses géotechniques et permettre le développement de la stratégie d'exécution, incluant les travaux préparatoires, dans l'objectif de sécuriser le chemin critique des travaux souterrains. Sous réserve de la confirmation du tracé, la portée de ce lot inclut le tunnel bitube d'une longueur d'environ 15 km et d'un diamètre d'environ 9 m, ainsi que les rameaux de connexion entre les deux tubes et les ouvrages d'évacuation et de ventilation. Les composantes MEP du tunnel pourraient être intégrées à ce lot, même si deux options pourraient être envisagées (WP2 ou autres).
- **WP7** : Le lot de la gare de Laval et de ses accès est structuré avec un modèle d'implication en amont de l'entrepreneur/Conception-construction progressif, afin de gérer des interfaces complexes, notamment avec les infrastructures routières et municipales, et de sécuriser le phasage ainsi que la coordination des parties prenantes pour ce point d'accès stratégique. Son approvisionnement, prévoit une mobilisation en amont de l'entrepreneur pour traiter les contraintes locales et optimiser la constructibilité.

- **WP8** : Le lot des structures de Laval est structuré en conception-construction afin de confier à un seul entrepreneur la réalisation d'ouvrages majeurs, incluant le pont de la rivière des Mille-Îles et les viaducs, et ainsi optimiser la constructibilité. Son approvisionnement est prévu être lancé à la suite d'une conception de référence d'un niveau de maturité d'environ 30 %.
- **WP9, WP11, WP12 et WP13** : Les lot des travaux civils interurbains au Québec et en Ontario sont structurés en mode conception-appel d'offres (*Bid-Build*) afin d'assurer une définition avancée et stabilisée du périmètre avant mise en marché, tout en offrant la flexibilité nécessaire pour gérer les conditions de site et les interfaces multidisciplinaires. Les travaux incluent la préparation de l'emprise et de la structure ferroviaire. L'approvisionnement sera lancé une fois que la conception atteindra un stade de maturité élevé (~70 %). Un total de quatre (4) lots est envisagé, soit trois (3) en Ontario et un (1) au Québec, chacun d'une longueur d'environ 30 à 40 kilomètres.
- **WP10** : Le lot du pont franchissant la rivière des Outaouais et de ses approches est structuré en conception-construction afin de confier à un seul entrepreneur l'optimisation de la constructibilité et du séquençement de cet ouvrage civil majeur.
- **WP14** : Le lot d'accès urbain d'Ottawa est structuré avec un modèle d'implication en amont de l'entrepreneur/Conception-construction progressif afin de gérer un ensemble complexe de travaux intégrant le tracé en milieu urbain, la gare d'Ottawa et ses aménagements, les installations de maintenance, le tout dans un contexte fortement contraint et à interfaces multiples. Son approvisionnement, permet une mobilisation précoce de l'entrepreneur pour traiter les enjeux d'interfaces, optimiser le phasage et livrer rapidement les infrastructures requises pour la voie d'essais.
- **WP16** : Le lot des travaux ferroviaires est structuré en conception-construction afin de confier à un seul entrepreneur la fourniture et l'installation des voies, de l'électrification et des équipements ou matériaux associés sur l'ensemble du segment central. Son approvisionnement sera lancé à un stade avancé de maturité de la conception (jusqu'à ~70 %), afin de garantir un périmètre stabilisé, sécuriser la robustesse des prix et limiter les risques d'exécution.
- **Travaux préparatoires (WP15 et WP17)**: Différents lots de travaux préparatoires seront lancés en amont afin de sécuriser le chemin critique du Segment central, et accélérer la livraison de la voie d'essais prévue à l'est d'Ottawa. De même, des travaux de tiers (WP17) seront incorporés à d'autres lots civils selon la pertinence des travaux à réaliser.



3.5. Interface entre les fournisseurs et les entrepreneurs du Segment central

Cadence proposera une solution d'intégration entre les différents contrats, laquelle pourra être bonifiée à la lumière des intrants des soumissionnaires dans le cadre des processus d'approvisionnement.

Une ou plusieurs ententes d'interface seront incluses dans les documents d'appel de propositions, afin d'identifier en amont les interfaces critiques et de déterminer les entités les mieux placées et les plus expérimentées pour en assurer la gestion.

De plus, Cadence considère mettre en place une structure de gouvernance commune entre les lots fondée sur la gestion collaborative des interfaces, le partage de l'information et la coordination entre contractants.

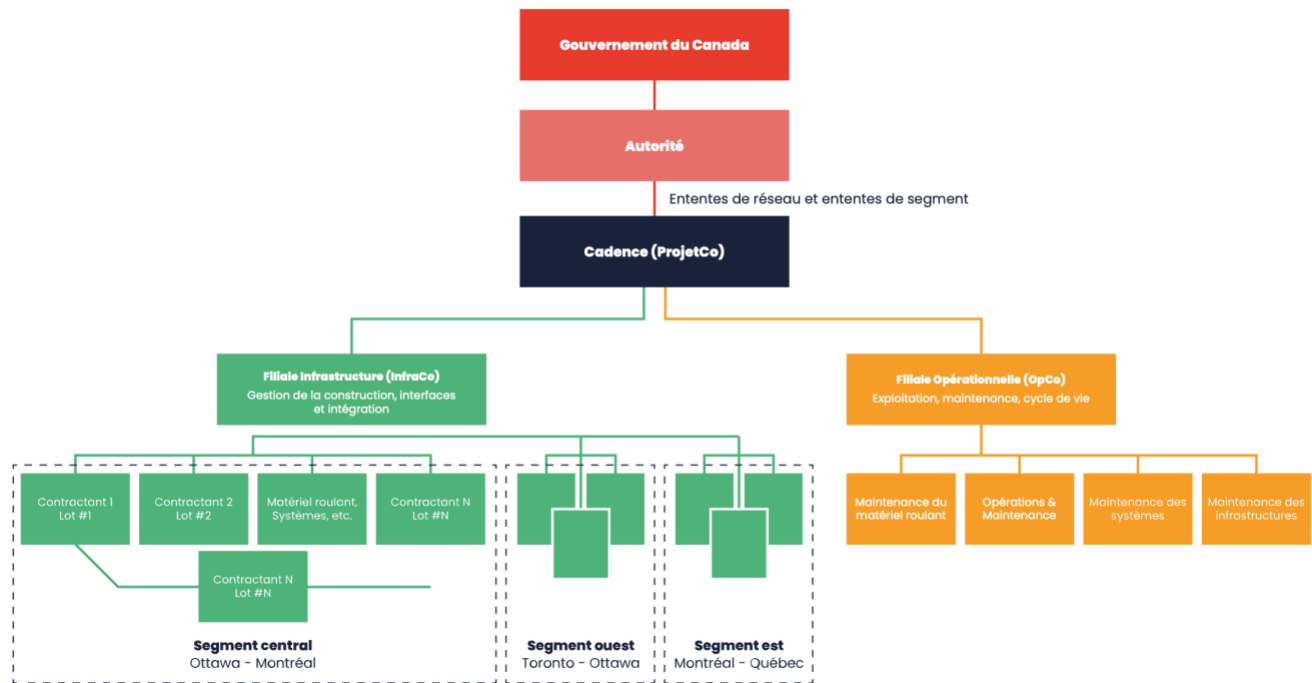
Cadence s'attend à recevoir, dans le cadre des appels de propositions, des commentaires et suggestions de la part des soumissionnaires afin de bonifier les approches proposées et d'optimiser la gestion des interfaces entre les différents contrats.

3.6. InfraCo et OpCo

Cadence envisage la mise en place d'une entité dédiée (« **InfraCo** ») pilotée par CDPQ Infra. Sous réserve de la structure finale retenue, InfraCo serait responsable de la réalisation du projet durant la Phase de réalisation, incluant la gestion et la coordination des lots. À mesure que les Segments seront mis en service, une entité distincte (« **OpCo** ») prendra progressivement le relais pour assurer l'exploitation, jusqu'à la prise en charge complète des opérations commerciales.

InfraCo

InfraCo deviendrait la contrepartie contractuelle directe pour les entrepreneurs et fournisseurs de chaque Segment jusqu'à la mise en exploitation du Segment.



Au cours de la réalisation et de manière générale, InfraCo pourrait être appelée à :

- planifier le séquençement des travaux et mettre en œuvre la stratégie d’approvisionnement pour les lots non attribués durant la phase de codéveloppement;
- coordonner et gérer les interfaces entre les lots et les contrats, incluant la portée, les séquences, les accès et les dépendances;
- superviser l’évolution de la conception, la gestion de la construction, le contrôle des coûts, le respect des échéanciers et la performance globale;
- assurer, avec l’ingénierie du Projet, l’alignement entre la conception, les exigences d’exploitation, l’exécution des travaux, les spécifications du matériel roulant et l’intégration des systèmes;
- gérer les risques liés à la Phase de réalisation, incluant la constructibilité, la logistique, la sécurité et les impacts sur les parties prenantes;
- contribuer à la mise en place d’une plateforme organisationnelle permettant de capitaliser sur les retours d’expérience et d’assurer une amélioration continue à l’échelle du projet;
- coordonner la mise en service des Segments et du réseau en étroite collaboration avec les autres entités du projet, notamment OpCo et le Partenaire privé.

Le contrat de réalisation d’InfraCo, signé concomitamment à l’entente relative au Segment central entre Alto et le partenaire privé à la suite de l’obtention des autorisations gouvernementales requises, notamment en matière de financement, ainsi que de la satisfaction des autres conditions préalables applicables – sera adapté au rôle de cette entité.

OpCo

OpCo sera l’entité dédiée responsable de l’exploitation et de l’entretien du réseau ferroviaire à mesure que les Segments à grande vitesse sont mis en service ou auparavant, ainsi que de l’expérience client, de la sécurité et de la qualité de service. À ce titre, ses responsabilités comprennent notamment la préparation opérationnelle, l’activation et la transition de la construction vers l’exploitation, la définition des exigences opérationnelles et la participation à la revue de conception afin d’assurer leur conformité, l’exploitation et l’entretien efficaces des actifs sur le long terme, ainsi que l’optimisation de la performance du service, de l’achalandage, des revenus et du cycle de vie des actifs. Pendant la phase de construction, OpCo agit à titre de partenaire et de conseiller stratégique auprès d’InfraCo, en fournissant des contributions en matière d’exploitation, de maintenabilité, de mise en service et de préparation opérationnelle, afin de veiller à ce que les décisions de réalisation favorisent des résultats sûrs, efficaces et exploitables.

Le niveau de détail relatif à InfraCo et OpCo, y compris la nature de leur rôle et leurs responsabilités, pourra varier dans les futurs documents d’approvisionnement selon la maturité des décisions corporatives, la structuration finale des lots et le moment auquel le marché sera sollicité. Le présent APM vise avant tout à signaler que de telles entités dédiées pourraient jouer un rôle clef dans la structuration et l’exécution de l’approvisionnement des contrats majeurs.

4. Échéances visées pour l’approvisionnement du Segment central

L’échéancier d’approvisionnement du Segment central du Projet a été élaboré de manière à refléter, pour chacun des lots, les contraintes de délais d’approvisionnement ou contractuels (lead times), la capacité du marché, ainsi que la complexité et la durée propres aux activités d’approvisionnement. Cet échéancier tient également compte, selon les cas, de l’inclusion d’une phase de co-développement ou de dialogue compétitif préalable à l’octroi des contrats ou de toute démarche nécessitant une intégration en amont des intervenants clés.

À titre indicatif, la stratégie d’approvisionnement du Projet s’articule autour de phases progressives, comprenant notamment :

- Phase 1 – Approvisionnements des lots – réseau et des lots incluant une phase de co-développement: incluant les lots matériel roulant et systèmes et les lots majeurs faisant l’objet d’une phase de co-développement tels que les gares ainsi que les ouvrages de tunnel;
- Phase 2 – Contrats de type conception-construction (*Design-Build*) : incluant des lots de complexité variable, dont certains pourront être de portée plus limitée ;
- Phase 3 – Contrats de type traditionnel (construction) : comprenant des contrats de réalisation plus conventionnels (« *build* »), incluant également certains lots de moindre envergure.

Cet échéancier est susceptible d’être ajusté afin de tenir compte de l’évolution des conditions de marché, des résultats des consultations auprès de l’industrie ainsi que des priorités du Projet.

Par ailleurs, le Projet prévoit la mise en marché d’un ou de plusieurs lots de plus petite envergure, notamment des lots de démolition, de déviation ou de relocalisation des réseaux de services publics (*utilities*) ainsi que d’autres travaux ciblés. Ces lots visent notamment à favoriser une participation élargie du marché, incluant les petites et moyennes entreprises (PME) ainsi que les entreprises autochtones, conformément aux objectifs du Projet en matière d’approvisionnement inclusif et de retombées économiques. En complément, et tel que précisé à la Section 6.4, des exigences spécifiques seront imposées aux entrepreneurs et fournisseurs des lots majeurs afin d’assurer une participation substantielle des PME et des entreprises autochtones à l’exécution du Projet.

Le **Tableau 2** présente certaines des principales échéances anticipées à ce jour¹.

¹ Des échéances et/ou des activités pourraient être retirées ou repoussées.

Tableau 2 : Principales échéances

Description	Échéances
Avis au marché	22 juin 2026
Séance d'information	8, 9 et 10 juillet 2026
WP1 – Lancement DEI Matériel roulant	Été 2026
WP2 – Lancement DEI contrôle signalisation et intégration système	Automne 2026
WP4,7,14 – Lancement 3 DEI gares de Laval, Ottawa, et Montréal	
WP5,6 – Lancement DEI Tunnel Montréal	Hiver 2027
WP8 – Lancement DEI Structures Laval (Mille Îles)	Printemps 2027
WP3 – Lancement DEI dépôt et centre d'entretien	Automne 2027
WP10 – Lancement DEI pont rivière Ottawa	
WP15 – Lancement DEI génie civil pour la voie d'essais	Été 2028

5. Gouvernance des approvisionnements

5.1. Gouvernance et transparence

La gouvernance et les exigences des processus d'approvisionnement seront conformes aux meilleures pratiques de l'industrie et à la politique d'approvisionnement de Cadence, conforme aux exigences de l'Entente de pré-développement, pour assurer un traitement équitable, transparent et impartial à toutes les parties intéressées et un environnement concurrentiel optimal.

5.2. Vérificateurs du processus

Plusieurs vérificateurs de processus qualifiés seront mandatés pour surveiller les processus d'approvisionnement et le choix des soumissionnaires sélectionnés. Des ressources seront aussi affectées à l'examen des relations d'affaires et des conflits d'intérêts pendant les processus d'approvisionnement et la réalisation du Projet. Des comités d'évaluation seront mis sur pied pour évaluer des portions spécifiques des propositions. Ces comités seront indépendants les uns des autres et seront composés d'évaluateurs internes et externes qui respectent toutes les exigences d'absence de conflit d'intérêts et de confidentialité. Les recommandations des différents comités d'évaluation seront acheminées à un comité d'examen interne qui sera responsable du contrôle de la qualité, du respect des règles et des recommandations finales et de la consolidation des résultats afin de présenter une recommandation sur le choix du ou des soumissionnaires sélectionnés.

5.3. Parties inadmissibles

Certaines entités ou certains conseillers, en raison de leur participation passée ou actuelle au Projet ou au Processus d'approvisionnement, ou en raison de la détention de renseignements confidentiels relatifs au Projet, lesquels sont susceptibles de conférer un avantage indu à un fournisseur ou entrepreneur potentiel, sont, à ce titre, considérés comme inadmissibles à participer au processus d'approvisionnement. Ces entités inadmissibles à participer comme candidats puis soumissionnaires à l'approvisionnement des contrats majeurs devraient inclure les membres de l'Équipe Cadence et leurs compagnies affiliées déjà engagées dans le Projet, de même que les aviseurs de Cadence et d'Alto dans le cadre de l'approvisionnement. La liste de ces entités ainsi que les règles applicables aux conflits d'intérêts seront détaillées dans les documents d'approvisionnement.

5.4. Participation à plusieurs lots et règles de composition

Cadence vise, dans le cadre de l'approvisionnement du Projet, à favoriser la participation d'acteurs internationaux disposant d'une expertise reconnue dans les réseaux ferroviaires à grande vitesse pour le transport de passagers, ainsi que d'acteurs locaux ayant une expérience avérée de réalisation de projets d'infrastructure dans les contextes canadien, ontarien et québécois. Ce positionnement vise à conjuguer les meilleures pratiques internationales avec une connaissance fine du contexte local, dans un environnement concurrentiel propice à l'optimisation des solutions techniques et commerciales et à la création de valeur pour le Projet.

Sous réserve des exigences particulières applicables à certains lots ainsi que du respect, à la satisfaction de Cadence, des règles applicables en matière de conflits d'intérêts (y compris, sans limitation, la mise en place et le maintien de mesures d'atténuation appropriées telles que des murs éthiques et des équipes distinctes), les fournisseurs et entrepreneurs potentiels pourront être autorisés à participer aux approvisionnements de plusieurs lots.

Afin de favoriser une rotation adéquate des fournisseurs et entrepreneurs et de tenir compte de la capacité globale du marché, Cadence se réserve le droit de limiter le nombre maximal de lots pouvant être attribués, par Segment, à une même entité, à ses sociétés affiliées ou à tout groupe d'entités agissant de concert, à un maximum de trois (3), ou à tout autre nombre que Cadence pourrait déterminer à sa seule discrétion.

Sous réserve de ce qui précède, Cadence pourra autoriser la formation de consortiums pour chaque lot, sauf dans les cas où la nature particulière d'un lot justifierait une restriction. Sans limiter la portée de son pouvoir discrétionnaire, Cadence envisage toutefois de restreindre la composition des consortiums à un maximum de deux (2) ou trois (3) entités par consortium afin d'éviter une consolidation excessive du marché susceptible de limiter la concurrence. Cette approche vise notamment à préserver une participation large et diversifiée des acteurs, tout en veillant à ce que chaque consortium dispose des capacités clés requises, incluant la connaissance du contexte local et une expertise reconnue en transport ferroviaire à grande vitesse et une capacité financière adaptée à chaque lot.

Cadence se réserve en outre le droit d'imposer, de modifier ou d'assouplir toute exigence relative à l'exclusivité au sein de la chaîne d'approvisionnement des soumissionnaires, notamment afin d'assurer l'alignement avec les exigences applicables, y compris celles découlant du cadre « Achetez canadien », ainsi que pour préserver la concurrence et optimiser la capacité du marché. Les firmes d'ingénierie devront participer comme sous-traitants aux consortiums

Nonobstant ce qui précède, Cadence se réserve le droit d'adapter, de préciser ou de déroger aux principes énoncés au présent article, notamment en fonction de l'évolution des conditions de marché, de la structure des soumissions reçues ou de toute autre considération jugée pertinente.

5.5. Langue des documents et capacité linguistique

5.5.1. Langue indicative des documents d'appel au marché

Sous réserve de confirmation pour chaque lot et de l'encadrement juridique applicable, incluant notamment les droits reconnus aux soumissionnaires en vertu de celui-ci, la langue des documents liés aux processus d'approvisionnement pourrait, à titre strictement indicatif et non contraignant, être envisagée selon l'approche suivante:

- Avis au marché : français et anglais;
- DEI / RFEOI : français et anglais;
- Instructions aux soumissionnaires (excepté les annexes techniques), y compris les addendas : français et anglais – à noter que dans le cadre du processus de demande de clarification ou de question ainsi que dans le cadre des ateliers, les deux langues seront permises.
- Annexes techniques : anglais
- Contrats: compte tenu du fait que l'Entente de pré-développement avec Alto est rédigée en anglais et que les livrables de co-développement qui en découlent le sont également, l'interdépendance des contrats majeurs visés par cet APM et des interfaces entre ceux-ci, ainsi que le caractère intégré et multi-juridictionnel du Projet, Cadence envisage de publier les contrats visés par cet APM en anglais.

Le cas échéant, Cadence fournira en français une version de courtoisie de toute partie d'un contrat ou d'un écrit visé par les présentes qui serait rédigée uniquement en anglais.

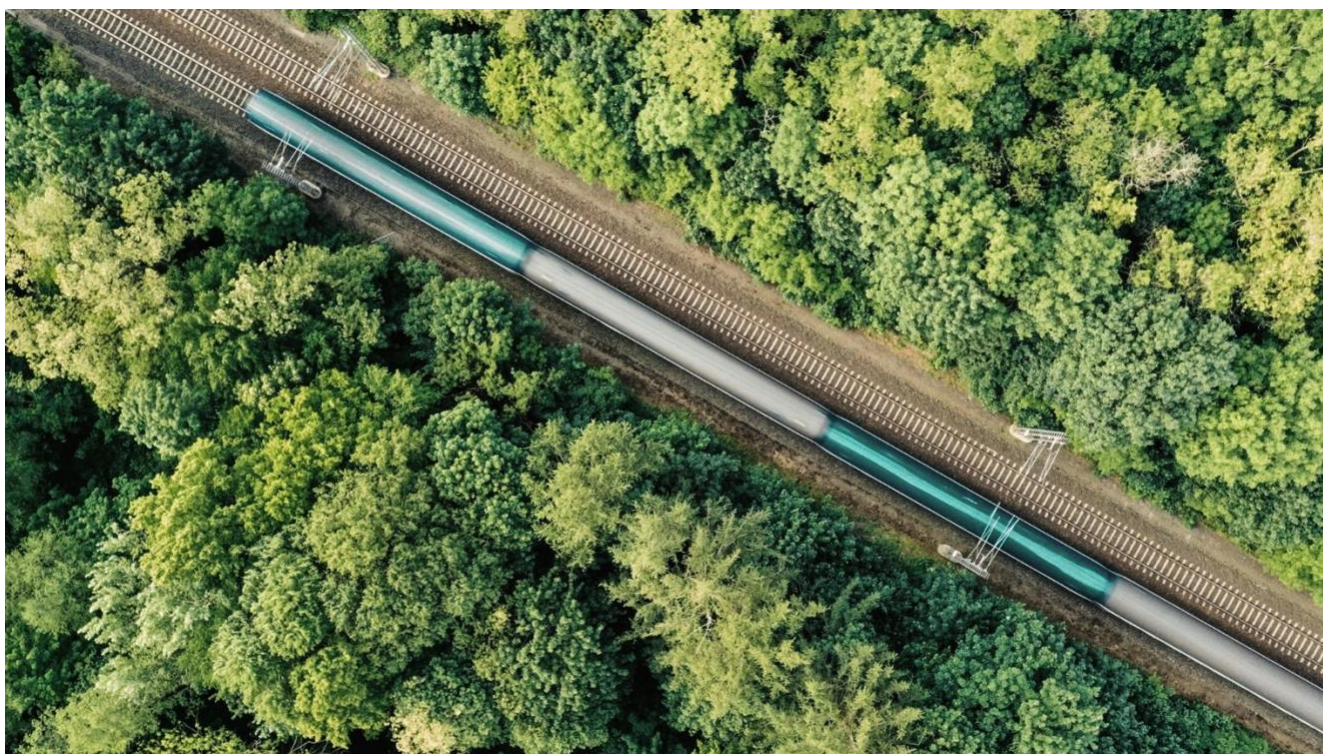
Cette approche est fournie à titre indicatif uniquement et ne constitue aucun engagement de la part de Cadence. Elle ne s'applique qu'aux contrats majeurs et non à la chaîne d'approvisionnement. Cadence se réserve en tout temps le droit d'y déroger, de l'adapter ou de la modifier, en fonction notamment de la nature du lot, des exigences légales et contractuelles applicables, incluant les obligations linguistiques, des droits des soumissionnaires ainsi que de la stratégie de mise au marché retenue.

5.5.2. Capacité à fournir des services en français et en anglais

Pour les contrats majeurs visés par cet APM, les candidats puis soumissionnaires participant à leur approvisionnement et les fournisseurs et entrepreneurs retenus en vertu de ces derniers pourraient devoir démontrer leur capacité à fournir des services en français et en anglais, à interagir dans ces deux langues avec les interlocuteurs pertinents et à respecter les exigences linguistiques applicables.

Sans limiter la portée générale de ce qui précède, les soumissionnaires et les fournisseurs retenus devront se conformer à l'ensemble des dispositions relatives à l'encadrement juridique et linguistique applicable, incluant notamment celles régissant les processus d'approvisionnement ainsi que la réalisation et l'exécution des contrats.

Les attentes précises à cet égard varieront selon la nature du contrat, les exigences légales et contractuelles applicables et les modalités propres à chaque processus. Elles ne s'appliqueront pas nécessairement de manière uniforme à l'ensemble de la chaîne de sous-traitance.



5.6. Parties prenantes

Le Projet implique un nombre important de parties prenantes issues de différents paliers de gouvernement et de divers secteurs, notamment le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et municipaux, les communautés autochtones, d'autres sociétés d'État, des entreprises de services publics, des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et provinciale, des propriétaires fonciers ainsi que toute autre entité concernée par la réalisation du Projet (collectivement, les « Parties prenantes du Projet »).

Le rôle, l'implication et les intérêts de ces Parties prenantes du Projet, y compris les interfaces pertinentes, seront décrits, le cas échéant, dans la documentation relative à chaque lot ou package d'approvisionnement.

Sans limiter la portée générale de ce qui précède, les entrepreneurs, fournisseurs et autres participants au processus d'approvisionnement (les « Participants ») sont informés que les interactions avec les Parties prenantes du Projet sont strictement encadrées. Sauf dans la mesure expressément permise par les documents d'approvisionnement ou autorisée par écrit par Cadence et/ou Alto, les Participants doivent s'abstenir de toute communication, discussion ou négociation directe avec toute Partie prenante du Projet relativement au Projet.

Des restrictions détaillées à cet égard, incluant les modalités de communication et les protocoles applicables, seront précisées dans les documents d'approvisionnement applicables. Toute dérogation à ces exigences pourra entraîner les mesures prévues auxdits documents, incluant, le cas échéant, la disqualification du Participant concerné.

5.7. Communications entre Cadence et les fournisseurs ou entrepreneurs potentiels

La personne-ressource désignée par Cadence constitue le point de contact unique pour l'ensemble des communications entre Cadence et les parties intéressées dans le cadre du présent APM ainsi que des processus d'approvisionnement qui pourraient en découler, à l'exclusion d'Alto ou de toute autre partie prenante.

Sauf indication contraire expressément communiquée par écrit par Cadence, toutes les questions et communications relatives au Projet, aux approches d'approvisionnement envisagées ou aux processus futurs devront être adressées par voie électronique à l'adresse Digicast indiquée à la Section 7.

Cadence se réserve le droit de ne pas répondre à toute communication reçue autrement que par ce canal ou qui ne respecterait pas les modalités qui seront établies.

6. Exigences transversales et cadres de conformité

6.1. Cadre juridique applicable

Le Projet est porté par Alto, une société d'État agissant à titre de mandataire de la Couronne. Le Projet relève de la compétence exclusive du Parlement du Canada en matière de transport ferroviaire interprovincial. En outre, la législation fédérale applicable au Projet, notamment la *Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse*, prévoit que les chemins de fer construits pour faire partie du Projet sont déclarés être des ouvrages d'intérêt général.

pour le Canada. Conséquemment, le Projet relève de la compétence fédérale et n'est assujéti aux lois provinciales et municipales que dans la mesure où celles-ci peuvent valablement s'appliquer.

Étant donné la nature du Projet qui, prévoit le développement, la mise en œuvre et l'exploitation d'un service ferroviaire de passagers relevant du régime fédéral applicable aux chemins de fer, Alto, Cadence et/ou à terme, OpCo en tant qu'exploitant du Projet, sont appelés à mettre en place la structure opérationnelle et réglementaire requise pour se conformer aux exigences applicables aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.

Les fournisseurs ou entrepreneurs intéressés par le Projet sont invités à se familiariser avec le cadre juridique applicable au Projet.

6.2. Cadre réglementaire ferroviaire



Image de courtoisie fournie par Alto

Les cadres réglementaires canadiens actuellement en vigueur pour les chemins de fer, incluant en matière de sécurité ferroviaire, ont été développés pour des réseaux conventionnels et doivent être adaptés aux exigences propres à un système ferroviaire à grande vitesse.

À titre d'exemple, le Projet repose sur un concept de système ferroviaire intégré, inspiré des meilleures pratiques internationales, telles que TSI (Spécifications Techniques d'Interopérabilité) et FRA Tier III, qui considèrent l'infrastructure, les systèmes et l'exploitation comme un ensemble cohérent. À l'inverse, l'approche réglementaire de Transports Canada demeure principalement fondée sur une logique nord-américaine fragmentée, où chaque composante ferroviaire est traitée de manière distincte.

Dans ce contexte, une règle de sécurité entièrement dédiée au Projet, propre à l'exploitant, et spécifiquement conçue pour encadrer la conception, la mise en service et l'exploitation d'un réseau ferroviaire à grande vitesse est en cours de développement. L'approche retenue repose sur une collaboration étroite entre Alto, Cadence et Transport Canada, sur l'ensemble des sous-systèmes liés à la sécurité, incluant notamment le matériel roulant, la signalisation, la voie et l'exploitation afin de développer un cadre réglementaire adapté au Projet et au contexte canadien.

6.3. Contenu canadien (Achetez canadien/«Buy Canadian Framework»)

Dans le cadre de ses objectifs de développement économique, de résilience des chaînes d'approvisionnement et de création de retombées durables, le gouvernement du Canada a mis en place le cadre stratégique « Achetez canadien »/ « Buy Canadian », visant à encourager la participation de l'industrie canadienne et l'intégration de biens, services et matériaux canadiens dans les projets et approvisionnements fédéraux stratégiques. Cette approche s'inscrit dans une tendance internationale plus large visant à renforcer les

capacités industrielles nationales tout en maintenant des chaînes d'approvisionnement compétitives, innovantes et résilientes. Alto et Cadence souhaitent que le Projet soit aligné avec cette Politique « Achetez canadien ». Les orientations et objectifs applicables de cette politique seront pris en compte dans l'élaboration de la stratégie d'approvisionnement pour le Projet et les futurs processus contractuels.

Le Projet vise toutefois à favoriser une participation large, ouverte et concurrentielle du marché, incluant les fournisseurs et entrepreneurs canadiens et internationaux disposant de l'expertise, des capacités et de l'expérience pertinentes. Bien que certaines considérations liées au développement économique, à la résilience des chaînes d'approvisionnement et aux retombées locales puissent être prises en compte dans le cadre des futurs processus d'approvisionnement, Alto et Cadence entendent maintenir une approche équilibrée, pragmatique et adaptée aux réalités du marché afin de soutenir l'innovation, la concurrence, l'attractivité du Projet et la mobilisation des meilleures expertises disponibles. À cet effet, les exigences relatives au contenu canadien seront élaborées en tenant compte des commentaires du marché. Elles pourront également faire l'objet d'ajustements ou d'exceptions ciblées afin de refléter la nature spécifique des lots, les réalités des chaînes d'approvisionnement et certaines situations particulières, dans une perspective pragmatique et adaptée aux conditions du marché.

Cadence encourage par ailleurs la création de partenariats, de coentreprises et d'initiatives de collaboration permettant de renforcer la participation de l'écosystème industriel canadien tout en assurant l'accès à des capacités et savoir-faire internationaux.

Plus de détails sur la Politique « Achetez canadien » peuvent être trouvés ici : [Buy Canadian – Canada.ca](https://buycanadian-canada.ca)

6.4. Participation des entreprises et communautés autochtones

Le Projet s'inscrit dans les objectifs plus larges du gouvernement du Canada en matière de réconciliation avec les peuples autochtones et constitue, à ce titre, un vecteur structurant pour la création de retombées économiques, sociales et durables au bénéfice des communautés autochtones.

Alto et Cadence développent actuellement des politiques et cadres d'intervention relatifs à la participation autochtone y compris les retombées communautaires, lesquels pourraient s'appliquer aux futurs processus d'approvisionnement ainsi qu'à l'exécution des contrats par les fournisseurs et les entrepreneurs. Ces politiques et cadres sont appelés à s'inscrire tant à l'échelle de certains lots qu'à celle du Projet dans son ensemble, en complément des exigences plus générales applicables.

Dans ce contexte, les participants pourraient être appelés à démontrer leur capacité à contribuer à ces objectifs, notamment par :

- la participation d'entreprises autochtones;
- l'intégration de main-d'œuvre autochtone;
- la mise en place de partenariats structurants visant à soutenir le développement économique autochtone;
- la contribution à des initiatives durables favorisant les retombées pour les communautés autochtones.

Conformément aux engagements du Projet en matière de participation inclusive, il est envisagé que les équipes démontrent un niveau minimal de participation autochtone, qui sera décrit et déterminé selon la nature des contrats et les modalités qui seront précisées ultérieurement.

Ces exigences, orientations et cibles demeurent en cours de développement et pourraient évoluer au fil de l'avancement du Projet, des consultations et de l'engagement en cours.

6.5. Entente relative aux retombées communautaires

Alto, en collaboration avec Cadence, met actuellement en place un programme de retombées communautaires afin de s'assurer que les collectivités concernées bénéficient pleinement du projet.

Les retombées communautaires correspondent aux avantages tangibles de nature physique, sociale et économique générés au bénéfice des collectivités dans le cadre de projets d'infrastructure majeurs, avec pour objectif de maximiser les retombées positives pour les communautés touchées par ces projets.

Les retombées communautaires s'articulent autour de trois axes principaux :

- l'emploi local et social, ainsi que l'apprentissage;
- l'approvisionnement local et social, ainsi que le soutien aux entreprises;
- les améliorations régionales et locales.

À ce titre, il est anticipé que des exigences, objectifs ou cibles liés à ce programme puissent être imposés aux fournisseurs et entrepreneurs, tant dans le cadre des processus d'approvisionnement que dans l'exécution de leurs contrats, afin de contribuer à l'atteinte des résultats visés en matière de retombées communautaires

6.6. Exigences relatives à la sécurité et intégrité

Le Projet constitue un actif d'infrastructure majeur au Canada et, par conséquent, les menaces qui pèsent sur lui pourraient représenter un risque pour la sécurité nationale du Canada. En conséquence, toutes les mesures et actions que le Canada juge nécessaires seront prises pour protéger la sécurité nationale, la sécurité publique et l'ordre public du Canada. Ainsi, le respect de certaines mesures de sécurité particulière, incluant l'obtention de certificat de sécurité ou une évaluation de la [Propriété, contrôle ou influence de l'étranger](#) (PCEI), pourraient s'appliquer aux fournisseurs et entrepreneurs intéressés à participer aux approvisionnements.

De même, en plus du respect des règles d'éthique et d'intégrité propres au Projet, des dispositions relatives à l'intégrité des fournisseurs et entrepreneurs seront incluses dans les documents d'approvisionnement notamment des divulgations similaires à celles requises en vertu de la [Politique d'inadmissibilité et de suspension – Canada.ca](#).

7. Séance d'information et prochaines étapes

À la suite de la publication de cet APM, Cadence souhaite tenir des séances d'information afin de répondre aux questions des parties intéressées à participer au processus d'approvisionnement.

Trois séances d'information sont prévues : une à Ottawa, une à Toronto, et une à Montréal. Ces séances auront lieu en présentiel et en vidéoconférence aux dates et aux heures indiquées ci-dessous. Le support visuel de la présentation sera disponible en français et en anglais lors des trois séances, et les questions pourront être posées en français ou en anglais. Cependant, les intervenants utiliseront le français à Montréal, et l'anglais à Ottawa et à Toronto. Le lieu exact sera communiqué aux participants ayant confirmé leur participation selon les instructions données ci-dessous.

- le 08 juillet 2026 de 10 h à 12 h, à Ottawa
- le 09 juillet 2026 de 10 h à 12 h, à Toronto
- le 10 juillet 2026 de 10 h à 12 h, à Montréal

Toutes les personnes souhaitant assister à l'une de ces séances d'information doivent confirmer leur participation au plus tard le 5 juillet 2026 en s'inscrivant sur la plateforme d'inscription au moyen du lien suivant : [Plateforme d'inscription Digicast](#) en précisant leur nom, leur titre, le nom de leur entreprise, le mode de participation souhaité (visioconférence ou présentiel). Dans le cas du choix de participer en personne, le participant devra préciser la ville de participation choisie. Une même entité peut inscrire plusieurs individus à une ou plusieurs séances d'information.

- Les personnes ayant sélectionné le mode de participation par visioconférence recevront, à l'adresse courriel fournie sur la plateforme d'inscription, le lien leur permettant d'accéder à la séance d'information, et ce, au plus tard 24 heures avant sa tenue.
- Les personnes ayant sélectionné le mode de participation en présentiel recevront, à l'adresse courriel fournie sur la plateforme d'inscription, l'adresse du lieu où se tiendra la séance d'information, et ce, au plus tard 48 heures avant sa tenue.

Nous invitons les participants à poser leurs questions au plus tard une semaine avant la séance. Dans ce cas ils doivent utiliser exclusivement la plateforme d'inscription Digicast. Il est à noter que Cadence ne répondra pas directement au participant ayant posé une question mais profitera de sa présentation lors de chaque séance d'information pour y répondre le cas échéant; toutefois, Cadence se réserve le droit de ne pas répondre à l'ensemble des questions, sans fournir de motif.

Cadence Rail pourra modifier ces dates à son entière discrétion en transmettant un avis à cet effet par la même voie que l'Avis au marché.

Des informations additionnelles sur le Projet sont disponibles sur le site Web de Cadence Rail, à partir du lien suivant : [Portail Cadence](#)

La participation à la séance d'information est conditionnelle à l'acceptation préalable d'une déclaration de confidentialité et de renonciation, accessible via la plateforme d'inscription. En s'inscrivant à la séance et en cochant la case prévue à cet effet, le participant :

- confirme avoir lu et accepté les termes et conditions de cet engagement de confidentialité et de renonciation;
- accepte d'être lié, en son nom et au nom de son organisation, par les modalités qui y sont prévues;
- déclare être dûment autorisé à agir et à lier son organisation à cet égard; et
- confirme que l'invitation est personnelle et ne peut être partagée.

Aucune participation à la séance ne sera permise sans acceptation préalable de cette déclaration.

ANNEXE

DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU PROJET

A. Vue d'ensemble

Le projet Alto offrira un service ferroviaire voyageurs à bord de trains haute vitesse modernes et accessibles, reliant Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Laval, Trois-Rivières et Québec.

Avec des vitesses de 300 km/h ou plus, sur un réseau ferroviaire électrifié principalement dédié d'environ 1 000 km, Alto reliera des millions de Canadiens vivant le long du corridor. Le projet réduira de moitié les temps de déplacement entre les villes par rapport aux trajets ferroviaires actuels, avec des durées de voyage concurrentielles par rapport à l'automobile et à l'avion.

La figure suivante présente le corridor de consultation analysé pour la réalisation du Projet. Selon les communications d'Alto et du gouvernement du Canada, un Corridor plus précis devrait être dévoilé à l'automne 2026, à l'issue de cette phase d'analyse et d'engagement.

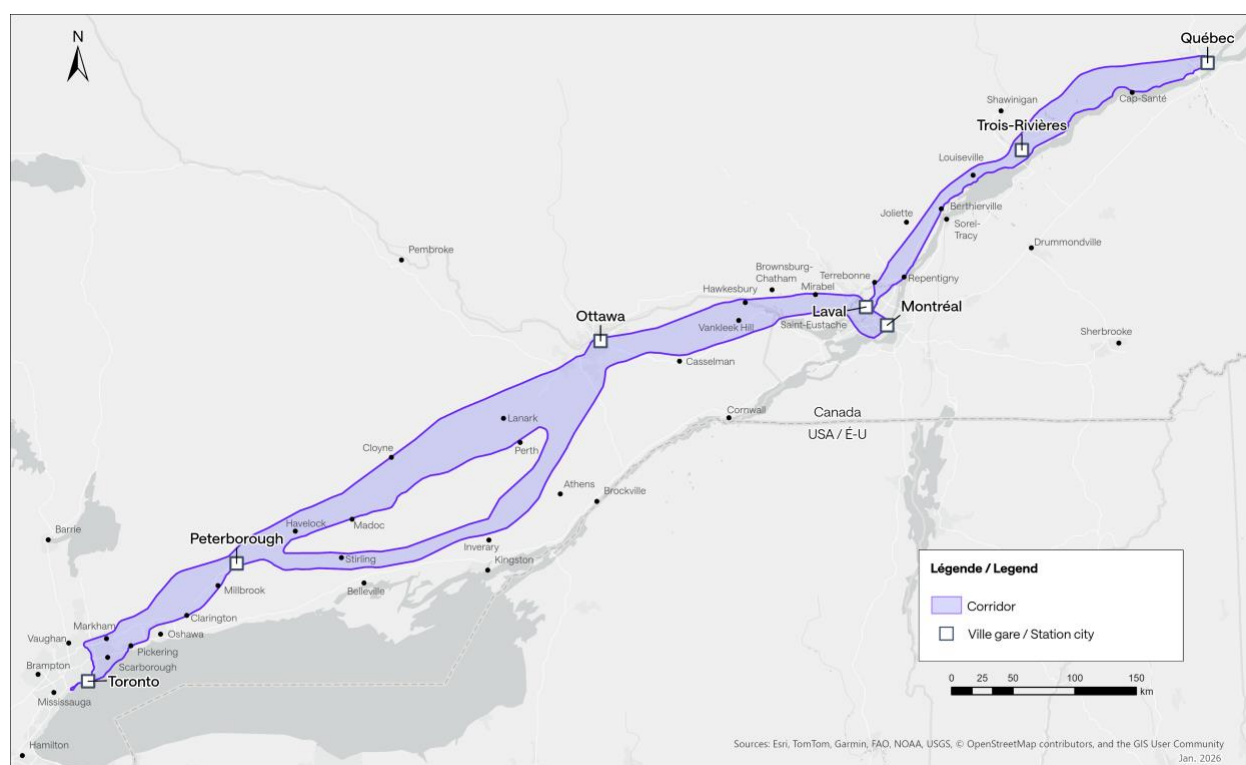


Figure 3-1: Corridor de consultation analysé pour la réalisation du Projet

Le projet inclut la réalisation d'ouvrages ferroviaires majeurs, comprenant notamment des ponts et viaducs à travée unique ou à travées multiples, ainsi que la construction de tunnel(s) lorsque requis afin d'éviter des secteurs sensibles sur les plans environnemental ou urbain, et de limiter les impacts dans les zones densément peuplées. Les passages à niveau n'étant pas permis sur un réseau haute vitesse, l'ensemble des croisements avec le réseau routier ou ferroviaire seront étagés.

Les infrastructures ferroviaires comprendront des systèmes de gestion et de contrôle du drainage, incluant les zones associées à la collecte, à l'évacuation et à la gestion des eaux.

Des modifications ou adaptations d'infrastructures existantes seront requises afin d'assurer leur compatibilité avec le nouveau réseau ferroviaire à grande vitesse.

Sur le plan des systèmes ferroviaires, le projet couvre l'acquisition et l'intégration du matériel roulant, la mise en place des systèmes de signalisation et de contrôle des trains, ainsi que l'installation des équipements de traction électrique, notamment par l'intermédiaire de sous-stations d'alimentation. Des réseaux d'alimentation électrique basse et moyenne tension non liés à la traction seront également déployés afin de desservir l'ensemble des installations ferroviaires.

À ce stade, il est prévu que quatre (4) installations d'entretien et de remisage soient aménagées dans chacune des grandes villes — Toronto, Ottawa, Montréal et Québec. Des voies d'évitement, voies de remisage sont également prévus. Le projet prévoit la réalisation d'un centre de contrôle des opérations (OCC), destiné à assurer la supervision en temps réel des circulations ferroviaires.

Il est également prévu que des installations d'entretien des infrastructures et/ou des sites satellites soient répartis à des intervalles d'environ 50 kilomètres le long du corridor.

Le Projet est séparé en trois (3) Segments : Segment Central (Ottawa à Montréal), Segment Ouest (Toronto à Ottawa), et Segment Est (Montréal à Québec).

B. Tracé envisagé du Projet

Dans le cadre du développement du projet, un corridor d'étude est actuellement à l'analyse. Ce corridor constitue une étape préliminaire correspondant à une aire d'investigation élargie, à l'intérieur de laquelle sont menées les études techniques, environnementales et territoriales nécessaires à l'identification du tracé ferroviaire définitive du Projet.

Le corridor étudié inclut, lorsque pertinent, des corridors d'infrastructures existants, pour optimiser l'occupation du territoire et de réduction des impacts potentiels.

Segment Central – Ottawa à Montréal :

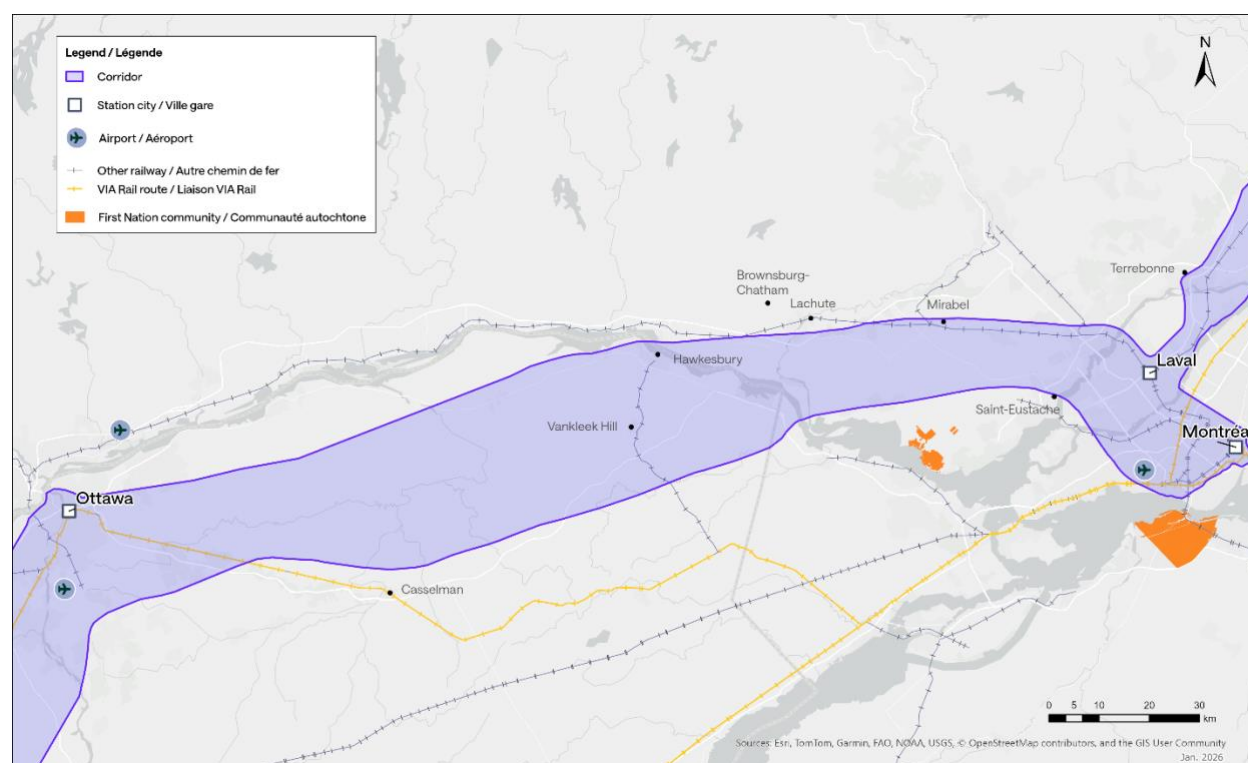


Figure 3-2: Segment Central – Ottawa à Montréal

Le Segment central relie Ottawa à Montréal et est celui par lequel débutera la construction du réseau.

Du côté Ouest, le parcours débute à Ottawa, où les emplacements étudiés pour la gare privilégient des secteurs bien connectés aux réseaux de transport existants et offrant l'espace nécessaire à l'implantation d'une gare de train à grande vitesse.

En quittant Ottawa vers l'est, l'analyse vise à limiter les impacts sur les quartiers existants, en cherchant à s'appuyer sur des infrastructures linéaires déjà en place, comme les autoroutes, les voies ferrées ou les lignes de transport d'électricité. Cette approche permet également de réduire l'empreinte du corridor dans les zones agricoles, forestières et récréotouristiques environnantes.

Pour traverser de l'Ontario vers le Québec, les études portent sur la construction d'un pont ferroviaire permettant de franchir la rivière des Outaouais à un point étroit.

Du côté québécois, le corridor se prolonge le long de la rive nord de la rivière des Outaouais, en privilégiant, là encore, la proximité avec les infrastructures existantes afin de limiter les impacts sur les milieux agricoles et forestiers de l'Outaouais et des Laurentides.

À l'approche de Laval, le corridor entre dans des secteurs plus densément peuplés, où les contraintes d'espace sont importantes. L'emplacement de la gare demeure à préciser, mais devra permettre une bonne intégration aux réseaux de transport collectifs.

L'accès à Montréal constitue enfin un défi majeur. Des solutions structurantes, comme la construction d'un tunnel sous la rivière des Prairies et le mont Royal, sont à l'étude afin de rejoindre directement le centre-ville tout en limitant les impacts en milieu urbain dense.

Segment Ouest – Toronto à Ottawa :

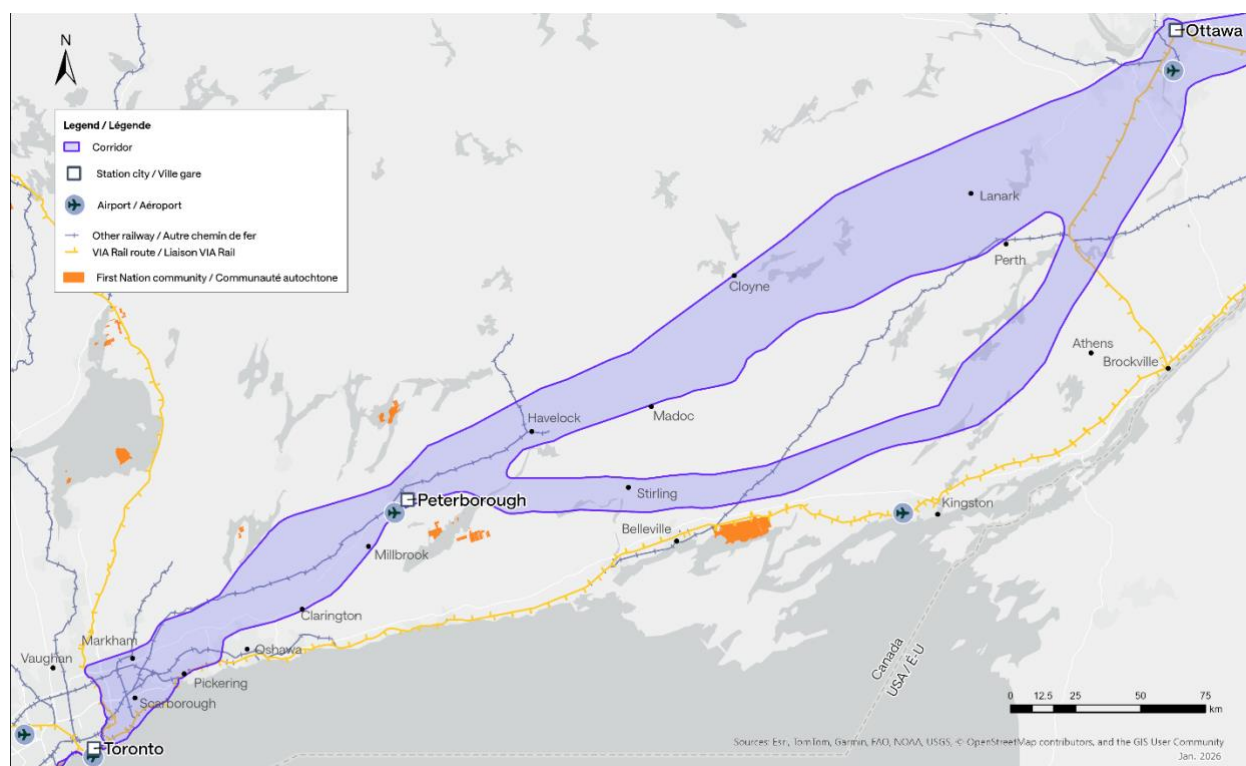


Figure 3-3: Segment Ouest – Toronto à Ottawa

Du côté Ouest, le parcours débute au centre-ville de Toronto, où plusieurs secteurs sont étudiés pour l'implantation de la gare. Union Station et ses environs présentent un fort potentiel en matière de connectivité et d'accessibilité. D'autres emplacements, situés à l'est ou à l'ouest du centre-ville, sont également analysés, à condition qu'ils offrent l'espace requis et une intégration efficace aux réseaux de transport existants.

La sortie du centre-ville de Toronto pose des défis importants en raison de la densité urbaine. Des options par le nord et par l'est sont à l'étude, en s'appuyant sur des corridors existants ou sur des solutions comme des tunnels ou des voies surélevées afin de réduire les impacts.

En direction de l'est, le corridor quitte la région torontoise vers Peterborough en traversant des zones industrielles et agricoles. Les emprises ferroviaires, autoroutières et les couloirs énergétiques offrent des opportunités pour limiter l'empreinte du projet. À Peterborough, la gare pourrait être implantée près des principaux axes routiers, avec des connexions aux services d'autobus.

Entre Peterborough et Ottawa, deux grandes approches sont analysées : un corridor plus direct au nord, traversant des régions moins peuplées du Bouclier canadien, mais présentant des défis techniques plus importants, et un parcours plus au sud, en milieu agricole et récréotouristique, facilitant la construction et l'exploitation, tout en traversant des secteurs plus densément occupés.

Segment Est – Montréal à Québec :

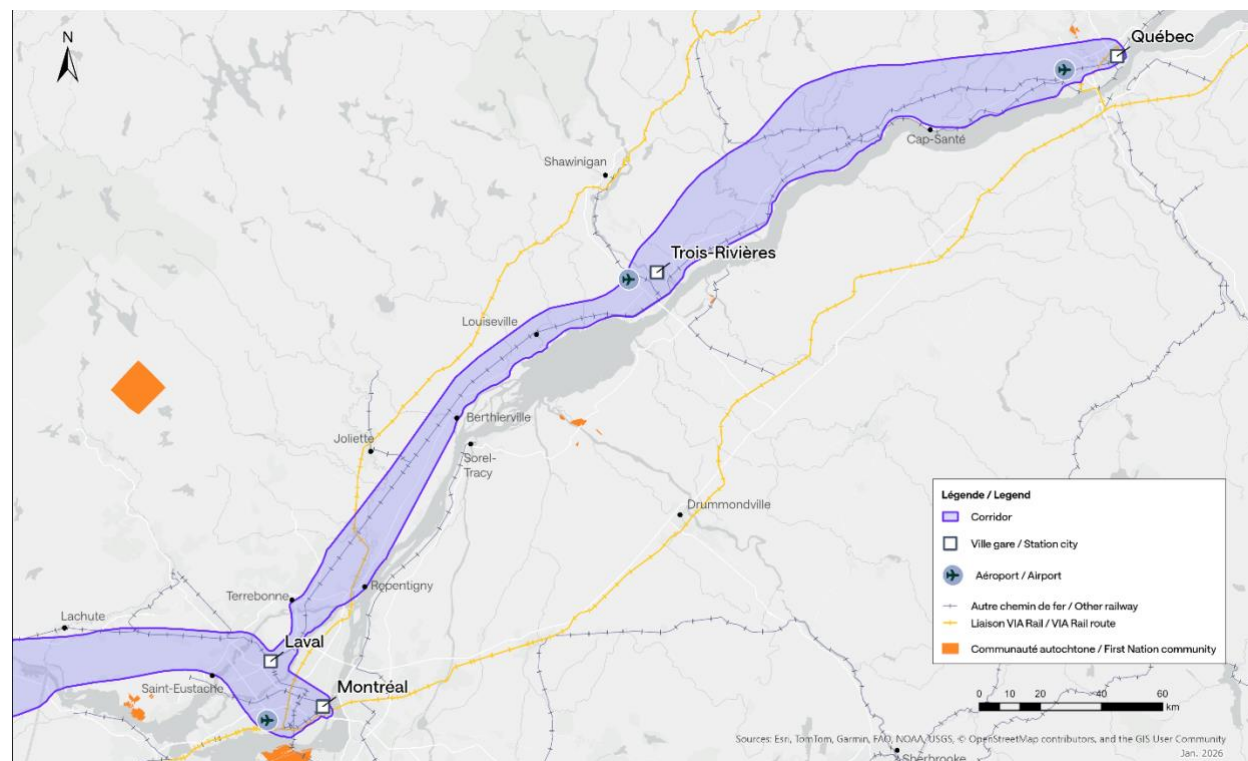


Figure 3-4: Segment Est – Montréal à Québec

Depuis Laval à l'Ouest, le corridor poursuit son parcours vers l'est en privilégiant, lorsque possible, la proximité avec les infrastructures linéaires existantes afin de limiter les impacts sur les secteurs urbanisés et les milieux naturels. Pour quitter l'île de Laval, la traversée de la rivière des Mille-Îles nécessitera la construction d'un pont ferroviaire.

En poursuivant vers l'est, le parcours longe la rive nord du fleuve Saint-Laurent en direction de Trois-Rivières et traverse principalement des zones agricoles et naturelles. Nos études misent sur la proximité des autoroutes ou des voies ferrées existantes, dans l'objectif de réduire l'empreinte du réseau.

Concernant la gare de Trois-Rivières, des scénarios par le nord sont étudiés, notamment en raison des contraintes associées aux infrastructures ferroviaires existantes et à la densité du centre-ville.

En route vers Québec, le corridor traverse des régions comme la Mauricie, Portneuf et La Jacques-Cartier. Dans ces territoires à caractère agricole et naturel, l'attention est portée à la réduction des impacts sur les propriétés agricoles et les milieux sensibles.

Pour l'entrée dans la ville de Québec par l'ouest, les analyses se concentrent sur les autoroutes et les voies ferrées existantes, dans la mesure du possible. En milieu urbain, l'objectif est de limiter les effets sur les quartiers résidentiels et les propriétés privées. La gare de Québec sera située dans un secteur bien connecté et offrant l'espace nécessaire.

C. Paramètres techniques préliminaires sommaires

Les points suivants présentent un aperçu de certains paramètres techniques du Projet pouvant avoir une incidence sur les travaux civils et les ouvrages de tunnellation. Ces exigences sont encore en cours d'élaboration et sont fournies ici afin de faciliter les discussions.

- La vitesse maximale d'exploitation des trains est envisagée être 320 km/h, excepté dans le(s) tunnel(s) ou elle serait de 150 km/h. La grande vitesse ne sera pas requise dans les zones d'approche des gares des centres-villes;
- L'alimentation électrique sera assurée par une caténaire en courant alternatif de 25 kV, 60 Hz.
- Il est anticipé que Les principaux centres de maintenance du système seront situés à proximité de Montréal, Toronto et Ottawa. Des bases de maintenance de l'infrastructure et des installations satellites seront réparties le long du corridor afin de répondre aux besoins en situation d'urgence. Des voies de remisage seront requises à proximité des gares terminus. Les emplacements précis des centres de maintenance, y compris pour le segment central, restent à déterminer.
- Aucun passage à niveau ne sera permis sur le réseau. Tous les franchissements routiers ou ferroviaires seront dénivelés (sans passage à niveau).



PRELIMINARY NOTICE TO MARKET

ALTO PROJECT CENTRAL SEGMENT

Presented by : Projet Cadence Rail s.e.c.

Date : June 23, 2026

ALTO-CPDP-00000-PW-080000-500BC10-000001E

Table of contents

.....	1
PRELIMINARY NOTICE TO MARKET	1
1. Introduction : Purpose and Content of the Preliminary notice to Market.....	4
2. Summary Description of the Project.....	5
2.1. Description of the Project	5
2.2. Public Consultations and Project Alignment	7
2.3. Alto and Cadence	7
2.3.1 Alto.....	7
2.3.2 Cadence	7
2.3.3 Objectives.....	9
2.4 Project Development Approach.....	9
2.4.2 Overview of the Co-Development Phase	9
2.5 Execution Phase.....	10
3 Procurement Strategy	11
3.1 Procurement and Packaging Strategy.....	11
3.1.1 Packaging principles	11
3.1.2 Delivery Models	12
3.1.3 Procurement Strategy Development Process.....	13
3.2 Packaging	13
3.3 Key Evaluation Factors.....	14
3.4 Allocation of Responsibilities and Risks and Package Descriptions.....	15
3.5 Interface Between Suppliers and Contractors for the Central Segment	18
3.6 InfraCo & OpCo.....	18
4 Target Procurement Timeline for the Central Segment.....	21
5 Procurement Governance	23
5.1 Governance and Transparency	23
5.2 Fairness Monitors	23
5.3 Ineligible Parties.....	23
5.4 Participation in Multiple Packages and Composition Rules	23
5.5 Language of Documents and Language Capacity	24
5.5.2 Indicative Language of Market Solicitation Documents	24
5.5.3 Capacity to Provide Services in French and English.....	25
5.6 Stakeholders	26

5.7	Communication between Cadence and potential Suppliers or Contractors.....	26
6	Transversal requirements and compliance frameworks.....	26
6.1	Applicable Legal Framework.....	26
6.2	Railway Regulatory Framework	27
6.3	Canadian content (“Buy Canadian Framework”)	27
6.4	Participation of Indigenous businesses and communities	28
6.5	Agreement on community benefits.....	28
6.6	Security and Integrity Requirements.....	29
7	Information Session and Next Steps	30
	APPENDIX	32
A.	Overview.....	33
B.	Contemplated Project Alignment	34
C.	Summary Preliminary Technical Parameters	37

1. Introduction : Purpose and Content of the Preliminary notice to Market

Projet Cadence Rail s.e.c. (“**Cadence**”) is issuing this preliminary notice to market (the “**PNM**”) regarding the development and delivery of the central segment of the Alto project (Ottawa–Montréal), a high-speed passenger rail network in the Québec–Toronto corridor (the “**Corridor**”) that will include a new dedicated right-of-way, railway tracks, stations, tunnels, engineering structures, rolling stock, and modern integrated railway systems (the “**Project**” or the “**Alto Project**”).

The Project is led by the Crown corporation VIA HFR–VIA TGF INC., known as Alto (hereinafter the “**Authority**” or “**Alto**”). Cadence acts as the private development partner and future delivery partner for the Project. In this context, Cadence is responsible for preparing and implementing the contemplated procurement approach for its delivery.

More specifically, this PNM is intended to:

- present the Project, its development context, and the general direction of its procurement strategy to the market;
- provide the market with early visibility into the main packages and their indicative sequencing for the first segment of the Project to be delivered, namely the central segment;
- support market readiness, team structuring, and supply chain planning;
- encourage open, qualified, and competitive participation, including partnerships between local and international players; and
- communicate the general principles that may govern future procurement processes and participation in the Project.

This PNM does not constitute a solicitation, a qualification process, a request for expressions of interest (“**RFEOI**”), a request for qualifications, a request for proposals, a call for tenders, or a commitment by Cadence or Alto to procure any goods, works, or services. The content of this PNM is provided for information purposes only and reflects the current status and evolution of the Project. All elements described herein, including sequencing, packaging strategy, delivery models, participation rules, requirements, and timelines, are preliminary and may be modified, supplemented, clarified, withdrawn, or postponed considering the Project’s evolution, ongoing analysis, additional consultations, and future decisions.

2. Summary Description of the Project

2.1. Description of the Project

The Project is intended to connect the major cities in the Québec–Toronto corridor—namely Toronto, Peterborough, Ottawa, Laval, Montréal, Trois-Rivières, and Québec—in order to meet the growing demand for travel between these major urban centres.

As part of the country's busiest corridor, which is home to approximately 18 million people (representing nearly 44% of Canada's population), the Project is one of the most significant infrastructure projects in Canada in decades. It involves the implementation of a fast, frequent, and reliable rail network over nearly 1,000 km of dedicated and electrified track, significantly reducing travel times.

The high-speed rail network will operate at speeds of up to, or exceeding, 300 km/h on electrified and mainly dedicated tracks, enabling shorter journey times and more frequent departures. This will result in a marked improvement in service reliability, as well as a modal shift that will help reduce road congestion and increase freight rail network capacity.

The Project will also generate significant economic benefits, including job creation, the attraction of investment, stronger connectivity between major economic centres, support for regional development and tourism, and increased participation by Indigenous communities.



In this context, the Project will notably deliver the following benefits:

- Providing travelers with a reliable mode of transportation;
- \$24.5 billion in contribution to Canada's annual GDP (1.1%) through increased labour mobility and productivity;
- Improved links between major urban centres and local authorities;
- Creation of more than 50,000 jobs during construction and 5,000 jobs in areas such as train operations, station management and customer service, as well as indirect opportunities in related sectors, strengthening Canada's global competitiveness.

Given its scale, the Project will be delivered in segments (each, a “**Segment**”):

- the Central Segment, connecting Ottawa to Montréal and including the Ottawa, Laval, and Montréal stations;
- the Western Segment, connecting Toronto to Ottawa and including the Peterborough and Toronto stations;
- the Eastern Segment, connecting Laval to Québec and including the Trois-Rivières and Québec stations.

Construction of the Central Segment (Montréal–Ottawa) is currently contemplated to begin in 2029–2030, although no official launch date has been confirmed.

The Appendix provides a detailed description of the Project.



Courtesy image provided by Alto

2.2. Public Consultations and Project Alignment

As part of the Project’s co-development phase, an initial extensive phase of public consultations was held between January and April 2026, including open houses, virtual sessions, and an online participation platform, which made it possible to engage several thousand participants in the affected communities. These consultations were intended to inform the analysis of the corridor under study, gather local concerns, and guide the definition of the alignment, including the location of infrastructure and impact mitigation measures. The comments received are currently informing the ongoing technical, environmental, and socio-economic work. According to communications from Alto and the Government of Canada, a more precise corridor is expected to be unveiled in fall 2026, following the completion of this phase of analysis and engagement.

2.3. Alto and Cadence

Within the framework of the Project, the roles of Alto and Cadence are distinct and complementary, ensuring both rigorous oversight and efficient execution.

2.3.1 Alto



Alto, a Crown corporation and agent of the Crown, was established by the Government of Canada for the purpose of ensuring the development and implementation of the Project. Acting as the Authority, Alto assumes the role of project owner and provides overall oversight.

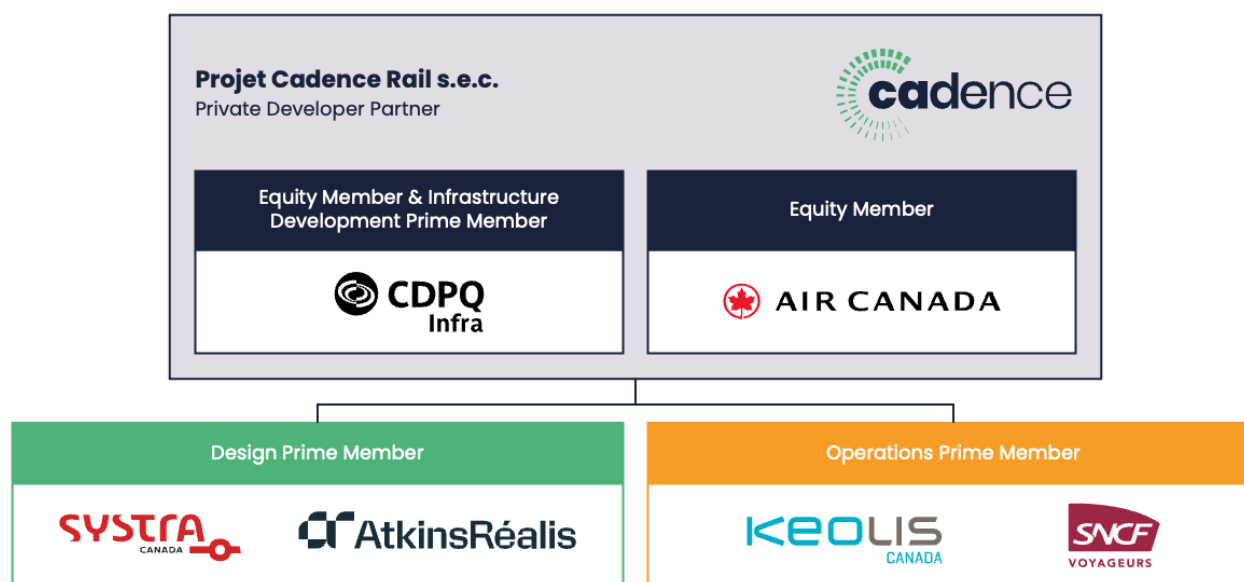
In this capacity, Alto is responsible for defining the policy directions, establishing the standards and minimum requirements applicable to the Project, and defining the performance measures as well as overseeing achievement of the resulting performance levels. As previously indicated, Alto acts as the counterpart to the Private Development Partner (as defined below) during the Co-Development Phase, and then to the Private Partner during the Delivery Phase. Alto is also largely responsible for financing the Project, including through contributions from the government of Canada. Its mandate is to develop and implement these phases (subject to decisions of the government of Canada), while ensuring the protection of the public interest, regulatory compliance, and alignment of the Project with governmental objectives. Structured as an autonomous Crown corporation, although a wholly owned subsidiary of VIA Rail, Alto has its own powers, employees, and resources, as well as a separate board of directors, a chief executive officer, and an accountability structure reporting directly to the Minister of Transport and, ultimately, to Parliament.

2.3.2 Cadence



Cadence, for its part, acts as the Project delivery entity. Selected, together with its team, as the private development partner for the co-development of the Project (the **“Private Development Partner”**) on February 19, 2025, following a rigorous procurement process, Cadence entered into the pre-development agreement (the **“Pre-Development Agreement”**) on March 19, 2025. This agreement marks the beginning of the co-development phase (the **“Co-Development Phase”**), which is intended to advance and optimize the design and scope of the Project.

The Cadence Team (the **“Cadence Team”**) brings together leading companies recognized internationally for their expertise in the design, delivery, and operation of major transportation infrastructure.



As illustrated in the diagram above, the members of the Cadence Team are:

- CDPQ Infra, a wholly owned subsidiary of La Caisse and the world's largest institutional investor in infrastructure. La Caisse invests in major infrastructure worldwide and has direct experience in high-speed rail through Eurostar (the leading operator connecting major European economic capitals, including London, Paris, Brussels, and Amsterdam), as well as in complex urban transit networks such as the Sydney Metro and the REM in Montréal. It is also active in ports through a global platform with DP World and in assets such as the Port of Brisbane in Australia. In the energy sector, it holds interests in generation projects including renewable platforms (Invenergy Renewables, Azure Power Global), electricity generation and distribution utilities in the United States, as well as next-generation nuclear projects including Sizewell C in the United Kingdom. It also invests in large-scale telecommunications infrastructure, including Vertical Bridge, ATC Europe, and FiBrasil. CDPQ Infra notably acts as the project owner and is responsible for the operation of the Réseau express métropolitain (REM), a light metro system with 26 stations and 67 km connecting downtown Montréal, the airport, and the Greater Montréal area. The REM is one of the largest GOA4 automated train projects in the world. CDPQ Infra also acts as the delivery lead for the planning and implementation of the largest infrastructure project in the history of Québec City: a 19 km tramway including 27 surface stations and 2 underground stations.
- Air Canada, the national carrier, which brings its expertise and experience in the operation and commercial management of complex transportation networks, both nationally and internationally, as well as in the development of partnerships, and more recently in integrating its air services with rail networks in Europe.

The Cadence Team is further complemented by:

- AtkinsRéalis, one of Canada's leading engineering firms, with a global presence and more than 8,000 employees in Canada. It has participated in the delivery of major transportation projects, including the REM, Eglinton Crosstown LRT, Ottawa LRT, East Harbour Transit Hub (currently under construction), Canada Line, and HS2 (UK);
- SYSTRA, a pioneer in high-speed rail, involved in the design of half of the world's high-speed rail lines across five continents, including the Tours-Bordeaux high-speed line (SEA) and Nîmes-Montpellier (CNM) in

France, Tangier–Kenitra (Morocco), HS2 (UK), Zhengwan (China), Ostlänken (Sweden), California (USA), KTX (Korea), Taipei–Kaohsiung (Taiwan), and the High-Speed Electric Rail network in Egypt;

- SNCF Voyageurs, a subsidiary of the SNCF Group dedicated to passenger rail transport, serving 5 million passengers every day on board 15,000 conventional and high-speed trains in France and in 9 European countries, developing rolling stock engineering and maintenance solutions, and operating the SNCF Connect distribution platform; and
- Keolis, a global leader in mobility solutions, owned by SNCF Voyageurs and La Caisse. Present in 14 countries, it is responsible for operating the MBTA rail network in Boston, VRE in Virginia, CDG Express in France, and for maintaining the Adelaide network, and is currently preparing for the commissioning of Etihad Rail.

As the Private Development Partner and, subsequently, the Private Partner (as defined below), Cadence is responsible for leading and administering the procurement processes for the Delivery Phase, including issuing procurement documents, managing interactions with bidders, and evaluating proposals. Cadence will enter into the contracts resulting from these processes and will oversee their implementation, including technical and commercial coordination, as well as subcontractor management. These responsibilities form part of Cadence's broader role as the entity responsible for delivering the network, operating and maintaining it, and financing part of it.

2.3.3 Objectives

The allocation of roles between Alto and Cadence is intended to maintain a clear separation between the project owner and oversight functions assumed by Alto and the execution and delivery responsibilities assumed by Cadence.

2.4 Project Development Approach

2.4.2 Overview of the Co-Development Phase

Drawing lessons from the challenges encountered on transformational projects, Alto and the government of Canada decided that the Project would be subject to a detailed Co-Development Phase, allowing the necessary time to properly plan and prepare a project of such complexity and scale, and to reduce risks before the Delivery Phase.

The Co-Development Phase is structured into four (4) distinct stages (each, a **"Stage"** and collectively, the **"Stages"**):

- Stage 1: Plan validation and initial stakeholder engagement (*completed stage*).
- Stage 2: Project definition (*commenced in July 2025, with an approximate duration of two (2) years*).
- Stage 3: Segment development (*for the Central Segment, planned to commence at the end of July 2027, for an approximate duration of 18 months*).
- Stage 4: Transition of each segment to the execution phase (*for the Central Segment, this stage is planned to commence at the end of December 2029, for an approximate duration of 7 months*).

Stages 1 and 2 cover the entire Project, whereas Stages 3 and 4 will be carried out by Segment.

The Project is currently at Stage 2 of the Co-Development Phase. In the context of accelerating its implementation and given Alto's and the government of Canada's intention to launch delivery of the Central

Segment as early as 2029–2030, Cadence is considering initiating, in the coming months, the procurement processes relating to the main contracts for this Segment.

These processes may notably include early contractor involvement (*Early Contractor Involvement*) and early supplier involvement (*Early Supplier Involvement*) mechanisms in order to support the development of the design, the definition of technical specifications, and the establishment of a schedule and budget framework for execution of the works.

It is in this context that this PNM is being issued.

2.5 Execution Phase

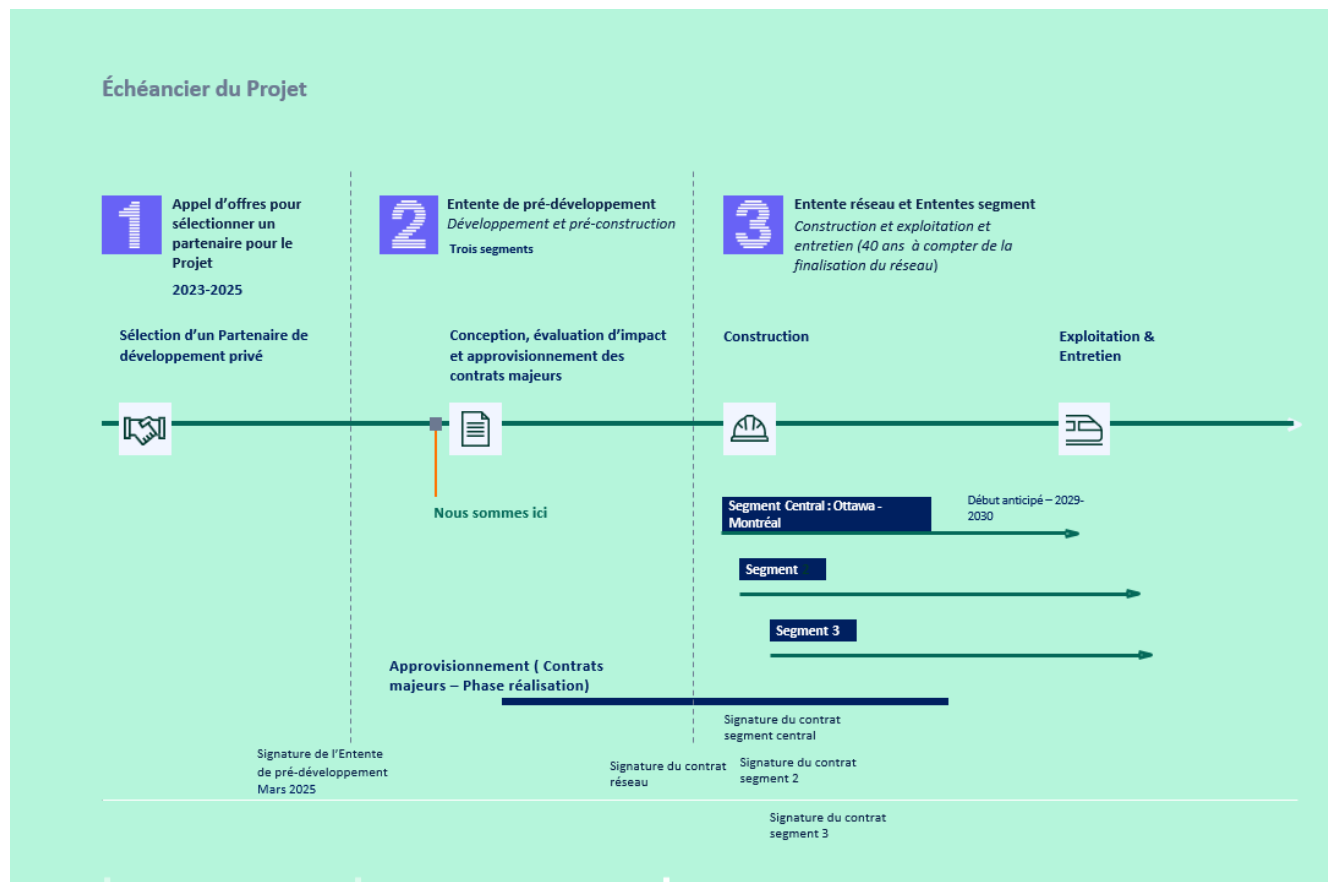
At the conclusion of the Co-Development Phase, and subject to the government of Canada’s final confirmation of the investment, Cadence will be called upon to enter into a project agreement with the Authority and to become the private partner (the “**Private Partner**”) responsible for the delivery of the Project, namely to finalize the design and carry out the construction of the high-speed rail network and all associated infrastructure, as well as to finance part of it, and to operate the trains and maintain the system for an anticipated period of 40 years (the “**Execution Phase**”).

It is anticipated that the Private Partner will enter into an agreement with Alto for the delivery of the entire high-speed rail network, as well as segment-specific delivery agreements relating to the delivery of each of the Segments.



Courtesy image provided by Alto

Figure 1. Project Schedule



3 Procurement Strategy

The Project's procurement strategy, and more specifically that of the Central Segment, which is the subject of this PNM, is intended to support genuine and sustained competition, attract the most relevant expertise, optimize risk allocation, preserve coherent integration across the network, and take into account the realities of the Canadian and international markets.

3.1 Procurement and Packaging Strategy

3.1.1 Packaging principles

The Project's procurement strategy, developed by Cadence in collaboration with Alto, is based on a contract packaging approach that combines network-wide packages and segment-specific packages.

- *Network-wide packages*: packages whose scope covers the entire network and for which a unified approach is required to ensure technical consistency, interoperability, and systems integration across the Segments.

Network-wide packages include rolling stock and systems. Although these procurements are conceived on a network-wide basis, the resulting contracts will initially apply to the Central Segment and will

include options that may be exercised later for the Eastern and/or Western Segments when they are implemented.

- *Segment-specific packages*: packages whose scope is defined by geographic Segment, allowing delivery approaches to be tailored to local conditions, regional market capacity, and the specific requirements of each section, including obligations relating to Indigenous community relations and local benefits.

For the Central Segment, these packages will include the stations (Montréal, Laval, and Ottawa), civil and earthworks, engineering structures, depot or maintenance facilities, tunnels, track and catenary works, and electrical substations.

This structure is further complemented, where appropriate, by packaging by discipline and by geographic area.

The procurement strategy, and particularly the packaging approach, structured around a progressive delivery model, is intended to align with market capacity, reduce interfaces, ensure long-term network coherence and integration, and promote competitive participation. It is notably designed to mitigate market capacity challenges observed on previous megaprojects and draws on international best practices for high-speed rail projects.

As of the date of this PNM, the contemplated packaging for the network-wide components and the Central Segment comprises more than 17 packages, it being understood that this packaging may be adjusted, as the project requirements evolve, market capacity develops, and integration considerations are refined. See Section 3.4 for a description of the packages.

3.1.2 Delivery Models

The delivery models have been selected and calibrated based on the maturity of the design, the risk profile of each package, and market capacity. This approach is intended to avoid premature commitments while enabling rapid progress on elements with long lead times.

The main delivery models currently contemplated are set out below. Each is expected to include a request for expressions of interest (which, for certain packages, may be used as a qualification stage), followed by a request for proposals conducted in one or two phases.

- **Competitive Dialogue & Supply Agreement**

This model is contemplated for rolling stock. It is based on a structured dialogue process with pre-selected suppliers, allowing the technical and commercial solution to be optimized before entering into a supply contract based on a lump-sum price. The request for proposals process for this type of model will include evaluations intended to assess the spirit of collaboration and collaborative behaviours at different levels of the potential suppliers' organization.

- **Design-Build**

This model is contemplated for packages with a significant integrated technical component, including systems and integration (signalling, train control, telecommunications), the Montréal access tunnel, the maintenance centre, as well as track, catenary, and power supply works. It assigns to the selected supplier integrated responsibility for the detailed design and execution. Pricing mechanisms will vary by package—target price or lump sum—with milestones tailored to each discipline.

- **Early Contractor Involvement – ECI/Progressive Design-Build**

This model is contemplated for packages with significant urban integration, including stations and urban access works, where early collaboration between the contractor and the design team is essential to optimize technical solutions, manage impacts in dense urban environments, and ensure successful integration with existing transportation networks.

This model incorporates two separate phases:

- A co-development period that would be integrated into the Co-development phase of the Project. This phase would allow the successful contractor, in collaboration with the Cadence Team, to develop an integrated design, optimize risk allocation and establish a target price with a gain-loss sharing mechanism, if applicable, or a lump sum price, as well as a timeline for the implementation phase of the Project. The compensation mechanism for this phase is generally based on an open book approach and consists of the reimbursement of eligible costs, with administrative costs and a profit margin established in a competitive manner during the procurement process.
- The execution phase would be undertaken subject to the satisfaction of certain prerequisites at the Project level (including obtaining the required authorizations) and at the contractual level with the ECI contractors (including the absence of default by the ECI contractor and the achievement of performance and alignment criteria during the co-development phase). This phase would be governed by target price or lump-sum construction agreements negotiated with the contractors selected during the co-development phase.

This approach requires close and ongoing collaboration between the parties. The request for proposals processes for this type of model will include criteria designed to assess the capacity for collaborative behaviours at different levels of their organization.

- **Bid-Build**

This model is contemplated for packages involving linear infrastructure and engineering structures, where the design is sufficiently advanced to permit a call for tenders based on plans and specifications. The pricing mechanism is based on a bill of quantities with lump-sum unit prices.

3.1.3 Procurement Strategy Development Process

The packages and associated delivery models were defined following a multi-criteria analysis, supported by market consultations, including roundtables and targeted surveys. This approach makes it possible to tailor the structuring of the contracts to the specific characteristics and risk profile of each package. The procurement strategy continues to be developed and may evolve in response to questions and feedback from the market.

3.2 Packaging

Figure 2 below presents, for indicative purposes only and subject to confirmation, the various packages contemplated for the Central Segment, together with the delivery model proposed at this stage for each such package.

These elements are preliminary and may be reviewed, specified, and refined over the coming months, considering the evolution of the Project, ongoing analyses, applicable requirements, and the selected market approach. They do not constitute any commitment on the part of Cadence with respect to the final structuring of the packages or the delivery models that will ultimately be adopted.

Figure 2. Contemplated Packaging and Delivery Models for the Central Segment and Network-Wide



DELIVERY & COMMERCIAL MODELS

Delivery models were selected through a structured Procurement Multi-Criteria Assessment (PMCA) process. Approaches are calibrated to design maturity, risk profile and market capacity avoiding premature commitment while enabling early progress on long-lead items.

Package	Delivery Model
Rolling Stock (WP1)	Competitive Dialogue and Supply Agreement
Systems and Integration (WP2)	Design-Build
Montréal Maintenance Centre (WP3)	Design-Build
Montréal and Laval Stations (WP4, 7)	Early Contractor Involvement (ECI)/Progressive Design-Build
Montréal Access Tunnel (WP5)	Design-Build with GBR
Tunnel Fit-Out (WP6, tbc)	Anticipated to be incorporated in WP5
Laval Structures (WP8)	Design-Build

Package	Delivery Model
Ottawa River Bridge (WP10)	Design-Build
Intercity Civil Works (WP9, 11–13)	Bid-Build
Ottawa City Access (WP14)	Early Contractor Involvement (ECI)/Progressive Design-Build
Test Track Early Works (WP15)	Cost Plus
Railworks and OCS (WP16)	Design-Build
Third Party Works (WP17)	Direct Award or Negotiated

Key Principles: Progressive commitment Proportionality to design maturity Non-prescriptiveness Maintain competitive tension

3.3 Key Evaluation Factors

The evaluation factors will vary depending on the packages and the delivery models selected. For indicative purposes, they may include one or more of the following elements:

- financial strength and delivery capacity;
- relevant experience and depth of expertise, including experience on comparable projects;
- for contractors or suppliers involved early in the process (co-development phase or competitive dialogue), demonstrated experience, through concrete examples, of participation in and completion of collaborative phases (including co-development, alliance, or other collaborative and progressive models), in compliance with schedules and, where applicable, established budgets;
- quality of the proposed organization, team governance, and subcontracting structure;
- quality of the approach to collaborative governance, including the mechanisms proposed to foster joint decision-making, issue resolution, and alignment among the parties;
- ability to mobilize and availability of key resources;
- project management, risk management, and mitigation approach;
- ability to collaborate and manage interfaces;
- understanding of the local context and ability to deliver projects in Québec and/or Ontario;
- approach to health, safety, and the environment;
- approach to local benefits, including in connection with the implementation of “Buy Canadian” policies, Indigenous community participation, and other applicable cross-cutting objectives;



- financial or commercial elements specific to the relevant process.

The level of detail, weighting, and applicability of these factors will be specified in the relevant procurement documents. Cadence reserves the right to adapt these factors depending on the nature of the packages and the evolution of the Project.

3.4 Allocation of Responsibilities and Risks and Package Descriptions

The allocation of responsibilities among Cadence, InfraCo, OpCo, suppliers, and contractors will be determined on a package-by-package basis, depending on the nature of the work, the selected delivery model, the level of design maturity, and the market's capacity to assume or manage the relevant risks.

The allocation of responsibilities relating to the works and services among the various packages is presented in the table below for indicative and preliminary purposes only and remains subject to change. A summary description of these packages follows the table. The role of InfraCo is described in Section 3.8.

Table 1. Allocation of responsibilities for works and services between the different packages

	WP1 RST	WP2 SYS	WP3 MMC	WP4 MTL	WP5/ WP6 TUN	WP7 LAV	WP8, WP10 STR	WP 9, 11-13 CIV	WP14 OTT	WP16 RLW
Civil works (earthworks, drainage, foundations)	-	-	X	X	-	X	-	X	X	-
Railway structures (grade separations, viaducts, bridges)	-	-	-	X	-	-	X	X	X	-
Railway tunnels (including cross passages and ventilation/evacuation structures)	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-
Tunnel MEP equipment	-	-	-	-	X (anticipated)	-	-	-	-	-
Stations (civil, structural, architectural, MEP, fit-out)	-	-	X	X	-	X	-	-	X	-
Maintenance centres (civil, structural, architectural, MEP, equipment)	-	-	X	-	-	-	-	-	X	-
Cable routes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X



	WP1 RST	WP2 SYS	WP3 MMC	WP4 MTL	WP5/ WP6 TUN	WP7 LAV	WP8, WP10 STR	WP 9, 11-13 CIV	WP14 OTT	WP16 RLW
Road works (diversions, connections, grade separations)	-	-	-	X	-	X	X	X	X	-
Municipal utility relocations (water mains and sewers)	-	-	X	X	X	X	X	X	X	-
Utility relocations and third-party works (WP15 and WP17)	TBC									
Commercial Rolling Stock	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Level 5 maintenance (EN 13306)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X
Catenary	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X
Track and track equipment	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X
Medium-voltage electricity	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Train control system	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Railway signalling	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Telecommunications	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Control centre equipment	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Systems integration	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-

- WP1:** The rolling stock supply package is contemplated to be awarded through a competitive dialogue process, on a lump-sum basis, for the entire network, with an option including Level 5 maintenance (EN 13306). Early market engagement is essential given the significant interfaces with railway systems and infrastructure. This approach makes it possible to incorporate key design parameters upstream (capacity, RAMS, maintainability, winterization) and to facilitate systems integration. The rolling stock fleet is estimated at approximately 60 trainsets to be delivered in phases, with the first phase anticipated to include a minimum of 15 to 20 trainsets.

- **WP2:** The systems and integration package, including signalling and telecommunications, is contemplated to be structured as a design-build contract to ensure systems consistency across the network and to manage the critical interfaces with the rolling stock. A phasing approach aligned with the rolling stock package, including parallel consultations, will make it possible to secure the key interfaces (signalling, control, telecommunications) and reduce downstream integration risks. The contractor will be responsible for overall systems integration, including the execution of integration tests for operational equipment delivered through other packages.
- **WP3:** The Montréal rolling stock maintenance centre package is structured as a design-build contract in order to coherently integrate the site-specific constraints, civil works, buildings, and equipment, while managing the critical interfaces with the rolling stock, track, catenary, and systems. Its procurement will be launched once the network operations and maintenance plan has reached a sufficient level of maturity.
- **WP4:** The Montréal station and access package is based on a progressive early contractor involvement/progressive design-build model to structure interfaces in a complex and constrained urban environment, while involving the contractor early in order to support consolidation of the design and target price.
- **WP5:** The Montréal access tunnel package is structured as a design-build contract in order to entrust a single entity with the design and construction of a highly technical work driven by the construction strategy, with critical issues relating to logistics and fire safety. Geotechnical risk and uncertainties related to subsurface conditions would be managed by a Geotechnical Baseline Report, intended to establish the basic contractual assumptions and structure the allocation of risks between the parties. Procurement is being initiated early in order to mobilize tunnelling expertise, refine the geotechnical assumptions, and enable development of the execution strategy, including enabling works, with the objective of securing the critical path for the underground works. Subject to confirmation of the alignment, the scope of this package includes the twin-bore tunnel, approximately 15 km in length and approximately 9 m in diameter, together with the connecting cross-passages between the two bores and the evacuation and ventilation structures. The tunnel MEP components could be included in this package, although two options could be considered (WP2 or others).
- **WP7:** The Laval station and access package is structured under an early contractor involvement/progressive design-build model in order to manage complex interfaces, particularly with road and municipal infrastructure, and to secure phasing as well as stakeholder coordination for this strategic access point. Its procurement provides for early contractor involvement to address local constraints and optimize constructability.
- **WP8:** The Laval structures package is structured as a design-build contract in order to entrust a single contractor with the delivery of major works, including the Rivière des Mille-Îles bridge and the viaducts, thereby optimizing constructability. Its procurement is planned to be launched following a reference design with an approximate maturity level of 30%.
- **WP9, WP11, WP12 and WP13:** The interurban civil works packages in Québec and Ontario are structured under a bid-build model to ensure an advanced and stabilized definition of the scope before going to market, while offering the flexibility required to manage site conditions and multidisciplinary interfaces. The works include preparation of the right-of-way and the rail platform. Procurement is launched at an advanced stage of design maturity (~70%). A total of four packages is contemplated, namely three (3) in Ontario and one (1) in Québec, each with a length of approximately 30 to 40 kilometres.

- **WP10:** The package for the bridge crossing the Ottawa River and its approaches is structured as a design-build contract in order to entrust a single contractor with optimizing the constructability and sequencing of this major civil work.
- **WP14:** The Ottawa urban access package is structured under an early contractor involvement/progressive design-build model in order to manage a complex set of works integrating the urban alignment, the Ottawa station and its associated works, and the maintenance facilities, all within a highly constrained context with multiple interfaces. Its procurement provides for early contractor mobilization to address interface issues, optimize phasing, and quickly deliver the infrastructure required for the test track.
- **WP16:** The railway works package is structured as a design-build contract in order to entrust a single contractor with the supply and installation of track, electrification, and associated equipment or materials across the entire Central Segment. Its procurement is launched at an advanced stage of design maturity (up to ~70%) in order to ensure a stabilized scope, secure price robustness, and limit execution risks.
- **Preparatory works (WP15 and WP17):** various preparatory works packages will be launched in advance in order to secure the critical path of the Central Segment and accelerate delivery of the test track planned east of Ottawa. Similarly, third-party works (WP17) will be incorporated into other civil packages where appropriate, depending on the nature of the works to be carried out.

3.5 Interface Between Suppliers and Contractors for the Central Segment

Cadence will propose an integration solution among the various contracts, which may be refined in light of the input provided by bidders during the procurement process.

One or more interface agreements will be included in the request for proposals documents in order to identify critical interfaces at an early stage and determine the entities best placed and most experienced to manage them.

In addition, Cadence is considering establishing a common governance structure across the packages based on the collaborative management of interfaces, the sharing of information, and coordination among contractors.

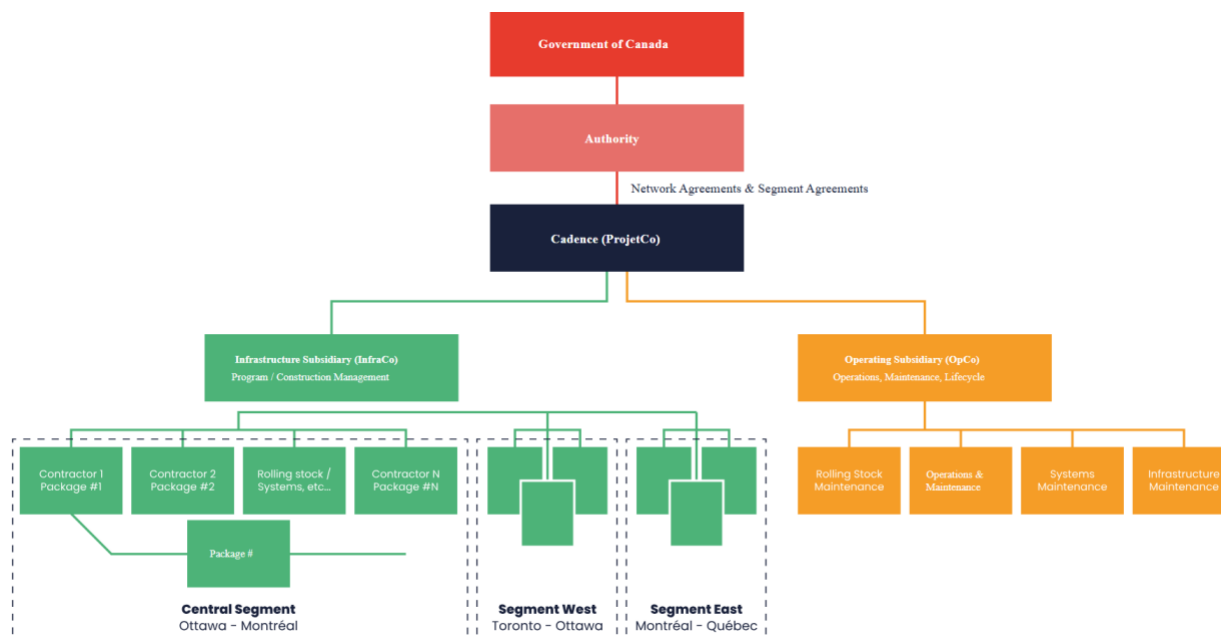
Cadence expects to receive, as part of the request for proposals processes, comments and suggestions from bidders in order to enhance the proposed approaches and optimize the management of interfaces among the various contracts.

3.6 InfraCo & OpCo

Cadence is considering establishing a dedicated entity (“**InfraCo**”) led by CDPQ Infra. Subject to the final structure adopted, InfraCo would be responsible for delivering the Project during the Delivery Phase, including the management and coordination of the packages. As the Segments are brought into service, a separate entity (“**OpCo**”) would progressively assume responsibility for operations, until full responsibility for commercial operations is transferred.

InfraCo

InfraCo would become the direct contractual counterparty for the contractors and suppliers of each Segment until that Segment is placed into service.



During the Delivery Phase and more generally, InfraCo may be called upon to:

- plan the sequencing of the works and implement the procurement strategy for packages not awarded during the Co-Development Phase;
- coordinate and manage interfaces between packages and contracts, including scope, sequencing, access, and dependencies;
- oversee the evolution of the design, construction management, cost control, schedule adherence, and overall performance;
- ensure, together with the Project engineering team, alignment among the design, operational requirements, execution of the works, rolling stock specifications, and systems integration;
- manage risks relating to the Delivery Phase, including constructability, logistics, safety, and impacts on stakeholders;
- contribute to the establishment of an organizational platform that makes it possible to capitalize on lessons learned and ensure continuous improvement across the Project; and
- coordinate the commissioning of the Segments and the network in close collaboration with the Project's other entities, notably OpCo and the Private Partner.

InfraCo's delivery agreement, to be entered into concurrently with the agreement relating to the Central Segment between Alto and the private partner—following the obtaining of the required governmental approvals, notably with respect to financing, as well as satisfaction of the other applicable conditions precedent—will be tailored to the role of this entity.

OpCo

OpCo will be the dedicated entity responsible for the operation and maintenance of the rail network as and when the high-speed Segments are brought into service, or earlier, as well as for the customer experience,

safety, and quality of service. In this capacity, its responsibilities notably include operational readiness, activation and the transition from construction to operations, defining operational requirements and participating in design reviews to ensure compliance therewith, the efficient long-term operation and maintenance of the assets, and the optimization of service performance, ridership, revenues, and asset life cycle. During the construction phase, OpCo acts as a partner and strategic advisor to InfraCo by providing input on operations, maintainability, commissioning, and operational readiness, in order to help ensure that delivery decisions support safe, efficient, and operable outcomes.

The level of detail regarding InfraCo and OpCo, including the nature of their respective roles, may vary in the upcoming procurement documents depending on the maturity of corporate decisions, the final structuring of the packages, and the timing at which the market is engaged. This PNM is intended above all to signal that such dedicated entities could play a key role in the structuring and execution of the procurement of major contracts.

4 Target Procurement Timeline for the Central Segment

The procurement timeline for the Central Segment of the Project has been developed to reflect, for each package, procurement or contractual lead-time constraints, market capacity, as well as the complexity and duration specific to the procurement activities. This timeline also considers, where applicable, the inclusion of a co-development phase or a competitive dialogue process prior to contract award, or any other process requiring the early involvement of key stakeholders.

For indicative purposes, the Project’s procurement strategy is structured around progressive phases, including notably:

- Phase 1 – Procurement of network-wide packages and packages including a co-development phase: including the rolling stock and systems packages and the major packages subject to a co-development phase, such as stations and tunnel works;
- Phase 2 – Design-Build contracts: including packages of varying complexity, some of which may be of more limited scope;
- Phase 3 – Traditional contracts (construction): including more conventional delivery contracts (“build”), also including certain smaller packages.

This timeline may be adjusted to reflect evolving market conditions, the results of industry consultations, and the Project’s priorities.

In addition, the Project contemplates bringing to market one or more smaller packages, including demolition, diversion, or utility relocation packages, as well as other targeted works. These packages aim at encouraging broader market participation, including by small and medium-sized enterprises (SMEs) and Indigenous businesses, in line with the Project’s objectives relating to inclusive procurement and economic benefits. In addition, and as specified in Section 6.4, specific requirements will be imposed on contractors and suppliers of major packages to ensure the substantial participation of SMEs and Indigenous businesses in the execution of the Project.

Table 2 presents some of the key milestones anticipated as of today¹.

¹ *Milestones and/or descriptions could be removed or reported*

Table 2 : Key Milestones

Description	Milestones
Preliminary Notice to Market	June 22, 2026
Information Session	July 8, 9 and 10, 2026
WP1 - Launch of RFEOI for Rolling Stock	Summer 2026
WP2 - Launch of RFEOI for Signalling Control and Systems Integration	Fall 2026
WP4, WP7, WP14 - Launch of 3 RFEOIs for the Laval, Ottawa, and Montréal stations	
WP5, WP6 - Launch of RFEOI for the Montréal Tunnel	Winter 2027
WP8 - Launch of RFEOI for Laval Structures (Mille-Îles)	Spring 2027
WP3 - Launch of RFEOI for the Depot and Maintenance Centre	Fall 2027
WP10 - Launch of RFEOI for the Ottawa River Bridge	
WP15 - Launch of RFEOI for Civil Works (Test Track)	Summer 2028

5 Procurement Governance

5.1 Governance and Transparency

The governance and requirements of the procurement processes will be aligned with industry best practices and Cadence's procurement policy compliant with the Pre-Development Agreement, in order to ensure fair, transparent, and impartial treatment of all interested parties and an optimal competitive environment.

5.2 Fairness Monitors

Several qualified fairness monitors will be appointed to oversee the procurement processes and the selection of the successful bidders. Resources will also be assigned to review business relationships and conflicts of interest during the procurement processes and the delivery of the Project. Evaluation committees will be established to assess specific portions of the proposals. These committees will be independent from one another and will be composed of internal and external evaluators who comply with all conflict-of-interest and confidentiality requirements. The recommendations of the various evaluation committees will be submitted to an internal review committee, which will be responsible for quality control, compliance with the applicable rules, final recommendations, and the consolidation of the results to present a recommendation regarding the selection of the successful bidder or bidders.

5.3 Ineligible Parties

Certain entities or advisors, by reason of their past or current involvement in the Project or the procurement process, or by reason of their possession of confidential information relating to the Project that could confer an undue advantage on a potential supplier or contractor, are, on that basis, considered ineligible to participate in the procurement process. These entities that are ineligible to participate as candidates and then bidders in the procurement of major contracts are expected to include members of the Cadence Team and their affiliated companies already engaged in the Project, as well as Cadence's and Alto's advisors in connection with the procurement. The list of such entities and the applicable conflict-of-interest rules will be detailed in the procurement documents.

5.4 Participation in Multiple Packages and Composition Rules

As part of the Project's procurement, Cadence seeks to encourage the participation of international players with recognized expertise in high-speed passenger rail networks, as well as local players with proven experience in delivering infrastructure projects in the Canadian, Ontario, and Québec contexts. This approach is intended to combine international best practices with a strong understanding of the local context, in a competitive environment conducive to optimizing technical and commercial solutions and creating value for the Project.

Subject to the specific requirements applicable to certain packages and compliance, to Cadence's satisfaction, with the applicable conflict-of-interest rules (including, without limitation, the implementation and maintenance of appropriate mitigation measures such as ethical walls and separate teams), potential suppliers and contractors may be authorized to participate in the procurement of multiple packages.

In order to promote an appropriate rotation of suppliers and contractors and to take into account overall market capacity, Cadence reserves the right to limit the maximum number of packages that may be awarded, per

Segment, to the same entity, its affiliates, or any group of entities acting in concert, to a maximum of three (3), or to any other number that Cadence may determine in its sole discretion.

Subject to the foregoing, Cadence may authorize the formation of consortia for each package, except where the specific nature of a package justifies a restriction. Without limiting the scope of its discretion, Cadence nevertheless contemplates limiting the composition of consortia to a maximum of two (2) or three (3) entities per consortium in order to avoid excessive market consolidation that could limit competition. This approach is intended to specifically preserve broad and diversified participation by market players, while ensuring that each consortium has the key capabilities required, including knowledge of the local context, recognized expertise in high-speed rail transportation, and financial capacity suited to each package.

Cadence further reserves the right to impose, modify, or relax any requirement relating to exclusivity within bidders' supply chains, notably in order to ensure alignment with the applicable requirements, including those arising from the "Buy Canadian" framework, as well as to preserve competition and optimize market capacity. Engineering firms will be required to participate in consortia as subcontractors.

Notwithstanding the foregoing, Cadence reserves the right to adapt, clarify, or depart from the principles set out in this section, in light of evolving market conditions, the structure of bids received, or any other consideration deemed relevant.

5.5 Language of Documents and Language Capacity

5.5.2 Indicative Language of Market Solicitation Documents

Subject to confirmation for each package and the applicable legal framework, including the rights recognized to bidders thereunder, the language of the documents relating to the procurement processes could, on a strictly indicative and non-binding basis, be contemplated according to the following approach:

- Preliminary Notice to Market : French and English;
- REOI / RFQ: French and English;
- Instructions to bidders (except technical appendices) including addenda: French and English – note that during the period of request for information or clarification as well as during workshops both languages will be accepted;
- Technical appendices: English;
- Contracts: given that the Pre-Development Agreement with Alto is drafted in English and that the co-development deliverables arising from it are also in English, as well as the interdependence of the major contracts covered by this PNM and the interfaces among them, and the integrated and multi-jurisdictional nature of the Project, Cadence contemplates publishing the contracts under this PNM in English.

Where applicable, Cadence will provide, in French, a courtesy version of any part of a contract or writing referred to herein that is drafted in English only.

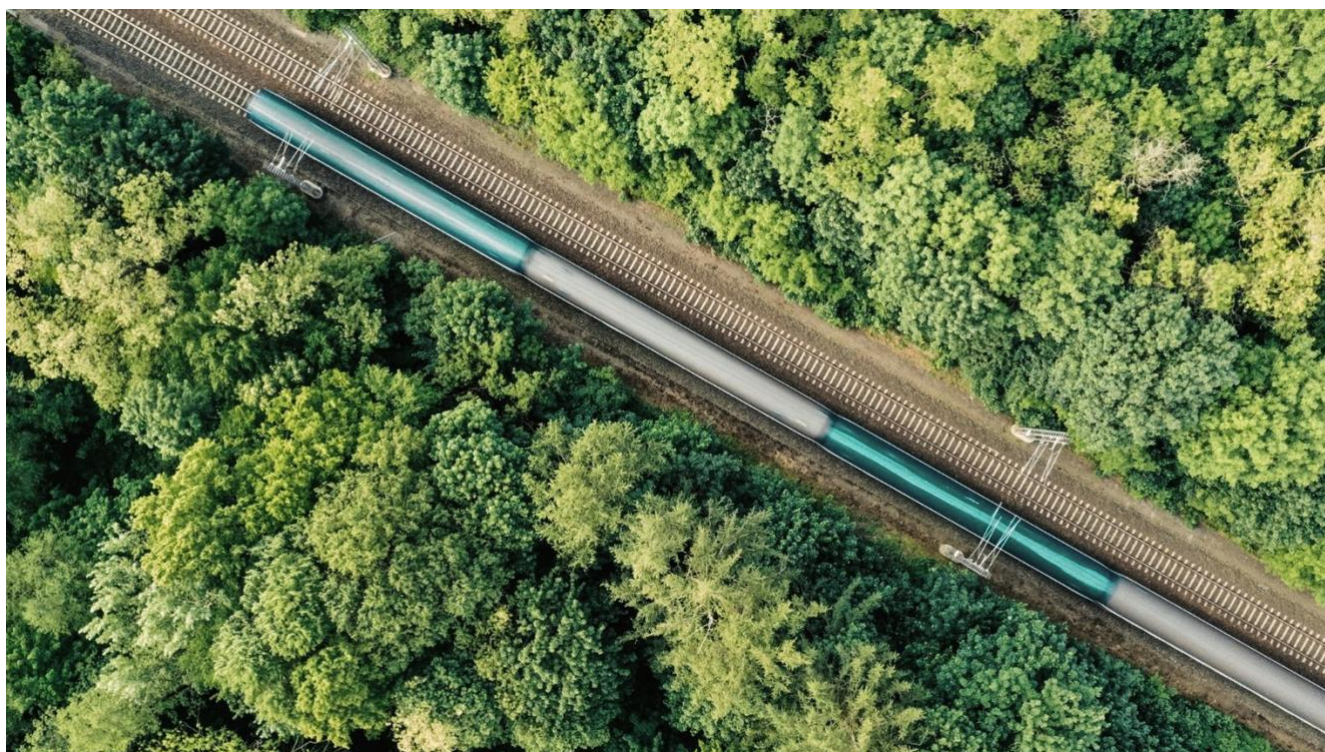
This approach is provided for indicative purposes only and does not constitute any commitment on the part of Cadence. It applies only to major contracts and not to the supply chain. Cadence reserves the right at any time to depart from, adapt, or modify it, depending specifically on the nature of the package, the applicable legal and contractual requirements, including language obligations, the rights of bidders, and the selected market approach.

5.5.3 Capacity to Provide Services in French and English

For the major contracts covered by this PNM, candidates and then bidders participating in their procurement, as well as the suppliers and contractors selected thereunder, may be required to demonstrate their capacity to provide services in both French and English, to interact in both languages with the relevant stakeholders, and to comply with the applicable language requirements.

Without limiting the generality of the foregoing, bidders and selected suppliers will be required to comply with all provisions relating to the applicable legal and linguistic framework, including those governing the procurement processes as well as the performance and execution of the contracts.

The specific expectations in this regard will vary depending on the nature of the contract, the applicable legal and contractual requirements, and the modalities specific to each process. They will not necessarily apply uniformly across the entire subcontracting chain.



5.6 Stakeholders

The Project involves a significant number of stakeholders from different levels of government and various sectors, including the federal government, provincial and municipal governments, Indigenous communities, other Crown corporations, utilities, federally and provincially regulated railway companies, landowners, and any other entity concerned by the delivery of the Project (collectively, the “**Project Stakeholders**”).

The role, involvement, and interests of these Project Stakeholders, including the relevant interfaces, will be described, where applicable, in the documentation relating to each package or procurement package.

Without limiting the generality of the foregoing, contractors, suppliers, and other participants in the procurement process (the “**Participants**”) are advised that interactions with the Project Stakeholders are strictly controlled. Except to the extent expressly permitted by the procurement documents or authorized in writing by Cadence and/or Alto, Participants must refrain from any direct communication, discussion, or negotiation with any Project Stakeholder in relation to the Project.

Detailed restrictions in this regard, including the applicable communication arrangements and protocols, will be specified in the applicable procurement documents. Any departure from these requirements may result in the measures provided for in those documents, including, where applicable, the disqualification of the relevant Participant.

5.7 Communication between Cadence and potential Suppliers or Contractors

The contact person designated by Cadence constitutes the sole point of contact for all communications between Cadence and interested parties in connection with this PNM, as well as any procurement processes that may result from it to the exclusion of Alto or any other stakeholder.

Unless otherwise expressly communicated in writing by Cadence, all questions and communications relating to the Project, the contemplated procurement approaches, or future processes must be sent via the Digicast platform link provided in section 7.

Cadence reserves the right not to respond to any communication received through any channel other than this one or that does not comply with the modalities to be established.

6 Transversal requirements and compliance frameworks

6.1 Applicable Legal Framework

The Project is led by Alto, a Crown corporation acting as an agent of the Crown. The Project falls within the exclusive jurisdiction of the Parliament of Canada with respect to interprovincial rail transportation. In addition, the federal legislation applicable to the Project, including the *High-Speed Rail Act*, provides that railways constructed to form part of the Project are declared to be works for the general advantage of Canada. Consequently, the Project falls under federal jurisdiction and is subject to provincial and municipal laws only to the extent that such laws may validly apply.

Given the nature of the Project, which contemplates the development, implementation, and operation of a passenger rail service subject to the federal railway regime, Alto, Cadence and/or, in due course, OpCo as the operator of the Project, will be required to establish the operational and regulatory structure necessary to comply with the requirements applicable to federally regulated railway companies.

Suppliers or contractors interested in the Project are invited to familiarize themselves with the legal framework applicable to the Project.

6.2 Railway Regulatory Framework



Image de courtoisie fournie par Alto

The Canadian regulatory frameworks currently in force for railways, including with respect to railway safety, were developed for conventional networks and must be adapted to the specific requirements of a high-speed rail system.

By way of example, the Project is based on an integrated rail system concept inspired by international best practices, such as TSI (Technical Specifications for Interoperability) and FRA Tier III, which consider infrastructure, systems, and operations as a coherent whole. By contrast, Transport Canada's regulatory approach remains primarily grounded in a fragmented North American logic, in which each railway component is treated separately.

In this context, a safety rule fully dedicated to the Project, specific to the operator, and specifically designed to govern the design, commissioning, and operation of a high-speed rail network is currently under development. The approach adopted is based on close collaboration among Alto, Cadence, and Transport Canada across all safety-related subsystems, including rolling stock, signalling, track, and operations, in order to develop a regulatory framework tailored to the Project and the Canadian context.

6.3 Canadian content (“Buy Canadian Framework”)

As part of its objectives of economic development, supply chain resilience and sustainable impact, the government of Canada has put in place the Buy Canadian policy framework to encourage the participation of Canadian industry and the integration of Canadian goods, services and materials into strategic federal projects and procurements. This approach is part of a broader international trend to strengthen domestic industrial capacities while maintaining competitive, innovative and resilient supply chains. Alto and Cadence want the Project to be aligned with this “Buy Canadian” Policy. The applicable directions and objectives of this policy will be considered in the development of the procurement strategy for the Project and future contracting processes.

However, the Project aims to foster broad, open and competitive market participation, including Canadian and international suppliers and contractors with relevant expertise, capabilities and experience. While certain considerations related to economic development, supply chain resilience and local benefits may be considered in future procurement processes, Alto and Cadence intend to maintain a balanced, pragmatic approach adapted to market realities to support innovation, competition, the attractiveness of the Project and the mobilization of the best available expertise. To this end, Canadian content requirements will be developed with market input in mind. They may also be subject to targeted adjustments or exceptions to reflect the specific nature of the packages, the realities of supply chains and certain specific situations, from a pragmatic perspective and adapted to market conditions.

Cadence also encourages partnerships, joint ventures and collaborative initiatives to strengthen the participation of the Canadian industrial ecosystem while ensuring access to international capabilities and know-how.

More details on the Buy Canadian Policy can be found here: [Buy Canadian – Canada.ca](https://buycanadian.ca)

6.4 Participation of Indigenous businesses and communities

The Project forms part of the broader objectives of the government of Canada with respect to reconciliation with Indigenous Peoples and, in this regard, constitutes a structuring vehicle for the creation of sustainable economic and social benefits for Indigenous communities.

Alto and Cadence are currently developing policies and implementation frameworks relating to Indigenous participation, including community benefits, which may apply to future procurement processes as well as to the performance of contracts by suppliers and contractors. These policies and frameworks are intended to be applied both at the level of individual packages and at the level of the Project as a whole, in addition to the more general requirements applicable.

In this context, Participants may be required to demonstrate their ability to contribute to these objectives, specifically through:

- the participation of Indigenous businesses;
- the integration of Indigenous labour and the establishment of structuring partnerships aimed at supporting Indigenous economic development;
- the contribution to sustainable initiatives that generate benefits for Indigenous communities.

In line with the Project's commitments to inclusive participation, it is contemplated that teams will be required to demonstrate a minimum level of Indigenous participation, which will be described and defined depending on the nature of the contracts and the modalities to be specified at a later stage.

These requirements, directions, and targets remain under development and may evolve as the Project advances and consultations and ongoing engagement continue.

6.5 Agreement on community benefits

Alto, in collaboration with Cadence, is currently establishing a community benefits program in order to ensure that the communities concerned fully benefit from the Project.

Community benefits correspond to tangible physical, social, and economic benefits generated for the benefit of communities in the context of major infrastructure projects, with the objective of maximizing positive outcomes for the communities affected by such projects.

Community benefits are structured around three main pillars:

- local and social employment, as well as training and apprenticeship;
- local and social procurement, as well as support for businesses; and
- regional and local improvements.

In this regard, it is anticipated that requirements, objectives, or targets related to this program may be imposed on suppliers and contractors, both in the context of procurement processes and in the performance of their contracts, in order to contribute to the achievement of the intended community benefits outcomes.

6.6 Security and Integrity Requirements

The Project constitutes a major infrastructure asset in Canada and, accordingly, threats to it could represent a risk to Canada's national security. Consequently, all measures and actions that Canada considers necessary will be taken to protect Canada's national security, public safety, and public order. Accordingly, compliance with certain specific security measures, including the obtaining of security clearances or an assessment of [Foreign ownership, control or influence](#) ("FOCI"), could apply to suppliers and contractors interested in participating in the procurements.

Similarly, in addition to compliance with the ethics and integrity rules specific to the Project, provisions relating to the integrity of suppliers and contractors will be included in the procurement documents, including in particular disclosures similar to those required under the [Ineligibility and Suspension Policy](#).

7 Information Session and Next Steps

Following the publication of this PNM, Cadence wishes to hold information sessions in order to answer questions from interested parties wishing to participate in the procurement process.

Three information sessions are planned: one in Ottawa, one in Toronto, and one in Montréal. These sessions will be held both in person and by videoconference on the dates and at the times indicated below. The presentation materials will be available in French and English at all three sessions, and questions may be asked in French or English. However, the speakers will use French in Montréal and English in Ottawa and Toronto. The exact venue will be communicated to participants who have confirmed their attendance in accordance with the instructions set out below.

- July 8, 2026, from 10:00 a.m. to 12:00 p.m., in Ottawa
- July 9, 2026, from 10:00 a.m. to 12:00 p.m., in Toronto
- July 10, 2026, from 10:00 a.m. to 12:00 p.m., in Montréal

All persons wishing to attend one of these information sessions must confirm their participation no later than July 5, 2026 by registering on the registration platform using the following link: [Digicast Registration Platform](#) and specifying their name, title, company name, and preferred mode of participation (videoconference or in person). In the case of in-person participation, the participant must specify the city selected. The same entity may register multiple individuals for one or more information sessions.

- Persons who selected the videoconference participation mode will receive, at the email address provided on the registration platform, the link allowing them to access the information session, no later than 24 hours before it is held.
- Persons who selected in-person participation will receive, at the email address provided on the registration platform, the address of the venue where the information session will be held, no later than 48 hours before it takes place.

We invite participants to submit their questions no later than one week before the session. In such cases, they must use exclusively the Digicast registration platform. Please note that Cadence will not respond directly to the participant who submitted a question but may use its presentation during each information session to address it, where applicable; however, Cadence reserves the right not to answer all questions, without providing any reason.

Cadence Rail may modify these dates at its sole discretion by issuing a notice to that effect through the same channel as the PNM.

Additional information about the Project is available on the Cadence Rail website, through the following link: [Cadence Portal](#)

Participation in the information session is conditional upon prior acceptance of a confidentiality and waiver statement accessible through the registration platform. By registering for the session and checking the box provided for that purpose, the participant:

- confirms having read and accepted the terms and conditions of this confidentiality and waiver undertaking;
- agrees to be bound, in their own name and on behalf of their organization, by the terms set out therein;
- represents that they are duly authorized to act and to bind their organization in this regard; and

- confirms that the invitation is personal and may not be shared.

No participation in the session will be permitted without prior acceptance of this statement.

APPENDIX

DETAILED DESCRIPTION OF THE PROJECT

A. Overview

The Alto Project will provide passenger rail service aboard modern and accessible high-speed trains connecting Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Laval, Trois-Rivières, and Québec.

With speeds of 300 km/h or more on a primarily dedicated electrified rail network of approximately 1,000 km, Alto will connect millions of Canadians living along the Corridor. The Project will cut travel times between cities in half compared with current rail journeys, with travel times competitive with those of cars and air travel.

The following figure presents the consultation corridor analyzed for the delivery of the Project. According to communications from Alto and the Government of Canada, a more precise Corridor is expected to be unveiled in fall 2026, following the completion of this phase of analysis and engagement.

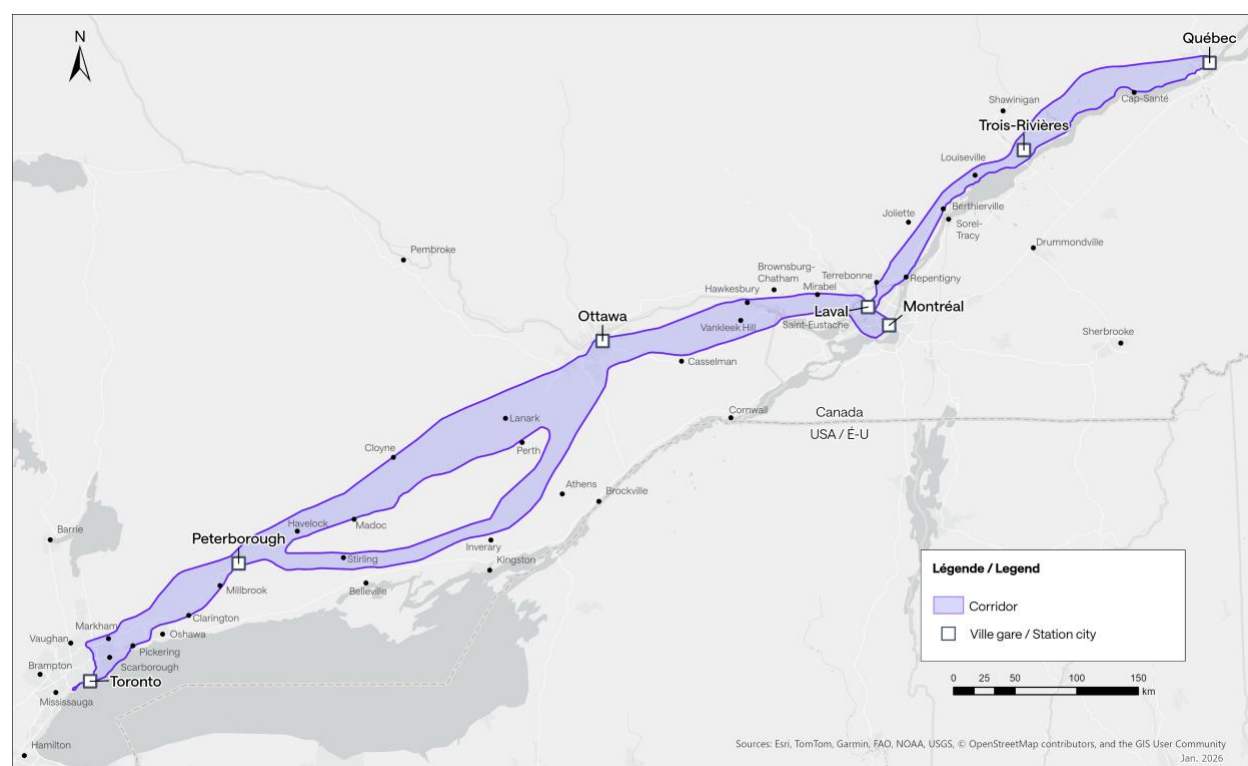


Figure 3-1: Consultation Corridor Analyzed for the Delivery of the Project

The Project includes the construction of major railway works, including single-span or multi-span bridges and viaducts, as well as the construction of tunnel(s) where required in order to avoid environmentally or urban-sensitive areas and to limit impacts in densely populated zones. As level crossings are not permitted on a high-speed rail network, all crossings with the road or railway network will be grade-separated.

The railway infrastructure will include drainage management and control systems, including areas associated with the collection, discharge, and management of water.

Modifications or adaptations to existing infrastructure will be required to ensure compatibility with the new high-speed rail network.

From a railway systems perspective, the Project covers the acquisition and integration of rolling stock, the implementation of train signalling and control systems, as well as the installation of electric traction equipment,

notably through power substations. Low- and medium-voltage electrical distribution networks not related to traction will also be deployed to serve all railway facilities.

At this stage, it is contemplated that four (4) maintenance and storage facilities will be established in each of the major cities—Toronto, Ottawa, Montréal, and Québec. Passing tracks and storage tracks are also contemplated. The Project also provides for the implementation of an operations control centre (OCC), intended to ensure real-time supervision of railway movements.

It is also contemplated that infrastructure maintenance facilities and/or satellite sites will be distributed at intervals of approximately 50 kilometres along the Corridor.

The Project is divided into three (3) Segments: the Central Segment (Ottawa to Montréal), the Western Segment (Toronto to Ottawa), and the Eastern Segment (Montréal to Québec).

B. Contemplated Project Alignment

As part of the Project's development, a study corridor is currently under analysis. This corridor constitutes a preliminary step corresponding to a broader investigation area within which the technical, environmental, and territorial studies necessary to identify the Project's final railway alignment are being carried out.

Where relevant, the corridor under study includes existing infrastructure corridors to optimize land use and reduce potential impacts.

Central Segment – Ottawa to Montréal :

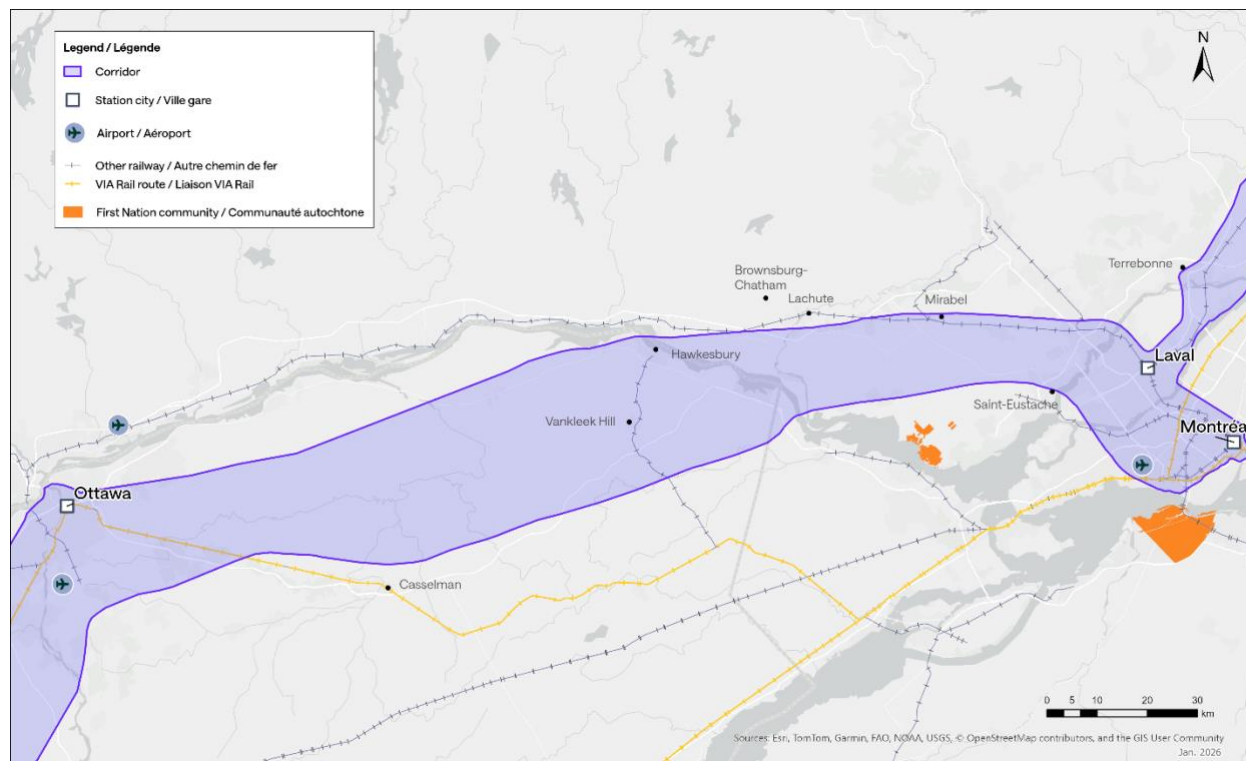


Figure 3-2: Central Segment – Ottawa to Montréal

The Central Segment connects Ottawa to Montréal and is the segment through which construction of the network will begin.

On the western side, the route begins in Ottawa, where the locations under study for the station favour areas that are well connected to existing transportation networks and provide the space required for the establishment of a high-speed rail station.

Leaving Ottawa eastward, the analysis seeks to limit impacts on existing neighbourhoods by relying, where possible, on linear infrastructure already in place, such as highways, railways, or electricity transmission lines. This approach also helps reduce the footprint of the corridor in the surrounding agricultural, forested, and recreational tourism areas.

To cross from Ontario into Québec, the studies are considering the construction of a railway bridge to span the Ottawa River at a narrow point.

On the Québec side, the corridor continues along the north shore of the Ottawa River, again favouring proximity to existing infrastructure in order to limit impacts on the agricultural and forested areas of Outaouais and the Laurentides.

As it approaches Laval, the corridor enters more densely populated areas where space constraints are significant. The location of the station remains to be determined, but it will need to allow for good integration with public transit networks.

Access to Montréal ultimately constitutes a major challenge. Structuring solutions, such as the construction of a tunnel under the Rivière des Prairies and Mount Royal, are under study in order to reach downtown directly while limiting impacts in a dense urban environment.

Western Segment – Toronto to Ottawa :

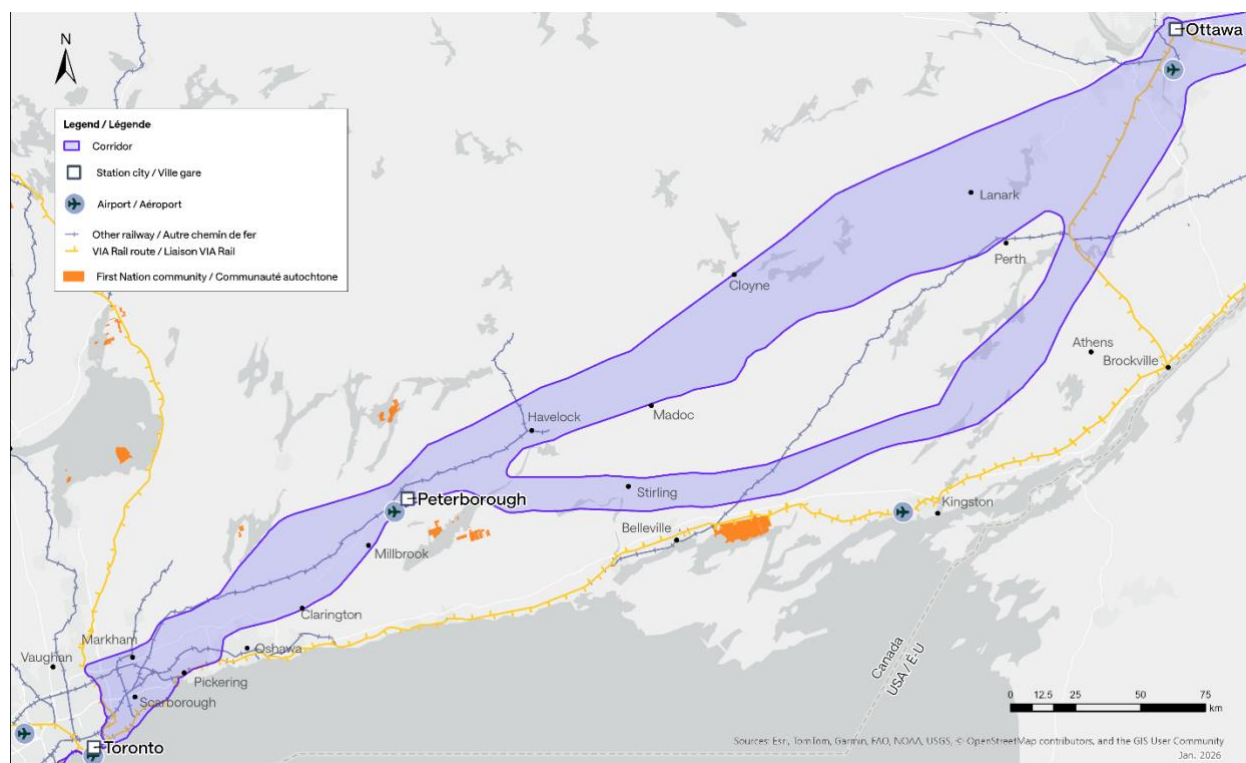


Figure 3-1: Western Segment – Toronto to Ottawa

On the western side, the route begins in downtown Toronto, where several areas are under study for the location of the station. Union Station and its surroundings offer strong potential in terms of connectivity and accessibility.

Other sites, located east or west of downtown, are also being analyzed, provided that they offer the required space and effective integration with existing transportation networks.

Leaving downtown Toronto presents significant challenges due to urban density. Northern and eastern options are under study, drawing on existing corridors or solutions such as tunnels or elevated guideways in order to reduce impacts.

Heading eastward, the corridor leaves the Toronto region toward Peterborough, crossing industrial and agricultural areas. Railway rights-of-way, highway corridors, and energy corridors offer opportunities to limit the Project's footprint. In Peterborough, the station could be located near the main road corridors, with connections to bus services.

Between Peterborough and Ottawa, two broad approaches are being analyzed: a more direct northern corridor crossing less populated areas of the Canadian Shield, but presenting greater technical challenges, and a more southerly route through agricultural and recreational tourism areas, facilitating construction and operations while crossing more densely occupied sectors.

Eastern Segment – Montréal to Québec :

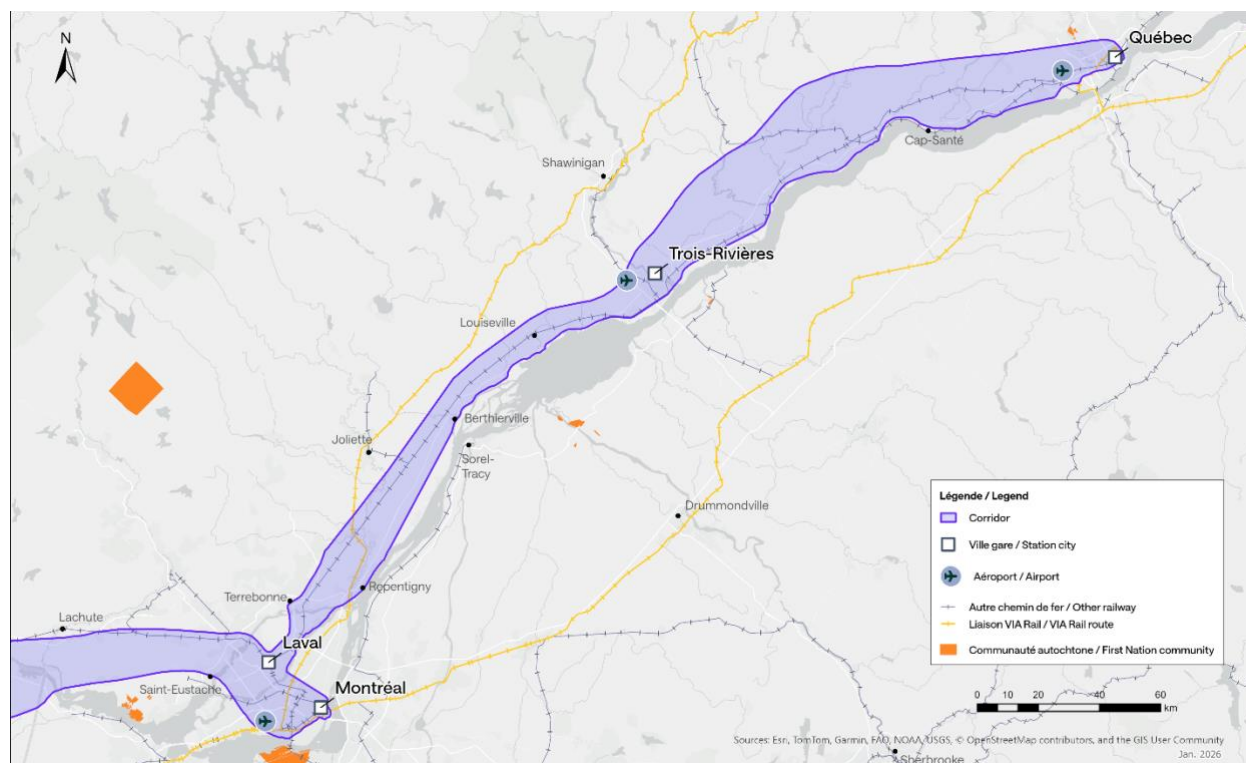


Figure 3-4: Eastern Segment – Montréal to Québec

From Laval in the west, the corridor continues eastward, favouring, where possible, proximity to existing linear infrastructure in order to limit impacts on urbanized areas and natural environments. To leave the island of Laval, crossing the Rivière des Mille-Îles will require the construction of a railway bridge.

Continuing eastward, the route follows the north shore of the St. Lawrence River toward Trois-Rivières and passes primarily through agricultural and natural areas. Our studies emphasize proximity to highways or existing railway lines in order to reduce the footprint of the network.

With respect to the Trois-Rivières station, northern scenarios are being studied, particularly because of the constraints associated with existing railway infrastructure and the density of the downtown area.

On the way to Québec City, the corridor crosses regions such as Mauricie, Portneuf, and Jacques-Cartier. In these agricultural and natural territories, attention is focused on reducing impacts on agricultural properties and sensitive areas.

For entry into Québec City from the west, the analyses focus, where possible, on highways and existing railway lines. In urban areas, the objective is to limit effects on residential neighbourhoods and private properties. Québec City station will be located in an area that is well connected and offers the space required.

C. Summary Preliminary Technical Parameters

The following points provide an overview of certain technical parameters of the Project that may have an impact on civil works and tunnelling works. These requirements are still under development and are provided here to facilitate discussions.

- The trains' maximum operating speed is contemplated to be 320 km/h, except in the tunnel(s), where it would be 150 km/h. High speed will not be required in the approach zones to downtown stations;
- Electric power supply will be provided through a 25 kV, 60 Hz alternating-current catenary system;
- It is anticipated that the system's main maintenance centres will be located near Montréal, Toronto, and Ottawa. Infrastructure maintenance bases and satellite facilities will be distributed along the Corridor in order to respond to emergency needs. Storage tracks will be required near terminal stations. The precise locations of the maintenance centres, including for the Central Segment, remain to be determined;
- No level crossings will be permitted on the network. All road and railway crossings will be grade-separated (with no level crossings).