

A decorative graphic on the left side of the page consisting of a yellow square with white diagonal stripes.

RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2023-2027 ET BUDGETS D'EXPLOITATION ET D'IMMOBILISATIONS 2023

9 octobre 2023

Table des matières

1.	SOMMAIRE.....	6
1.1.	Mandat et rôle d'intérêt public.....	6
1.2.	Vision et mission.....	6
1.3.	Activités et situation financière	6
1.4.	Marchés et services de VIA Rail.....	7
2.	ENVIRONNEMENT D'EXPLOITATION.....	8
2.1.	Contexte externe	8
2.2.	Contexte à l'interne.....	12
3.	OBJECTIFS, ACTIVITÉS, RISQUES, RÉSULTATS ATTENDUS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	14
3.1.	Accès à l'infrastructure de tiers.....	14
3.2.	Remise à neuf de la flotte Héritage	14
3.3.	Déficit d'entretien des installations de VIA Rail.....	15
3.4.	Train à grande fréquence	15
3.5.	Initiatives d'efficacité opérationnelle	15
3.6.	Autres activités stratégiques et auxiliaires	15
4.	APERÇU FINANCIER	18
4.1.	Aperçu du Plan financier 2023-2027	18
4.2.	Performance financière de l'exploitation – 2021 à 2022	21
4.3.	Autres revenus et charges.....	23
4.4.	Précédents programmes d'immobilisations – 2017 à 2020	23
4.5.	Énoncé économique de l'automne 2020 – Fonds d'aide en réponse à la COVID-19.....	24
4.6.	Régime de vérification	24
	ANNEXE 1) LETTRE DE MANDAT DU MINISTRE	25
	ANNEXE 2) STRUCTURE DE GOUVERNANCE DE VIA RAIL.....	26
	ANNEXE 3) ÉTATS FINANCIERS ET BUDGETS	31
	ANNEXE 4) RISQUES ET RÉACTIONS AUX RISQUES	34
	ANNEXE 5) CONFORMITÉ AUX EXIGENCES LÉGISLATIVES ET POLITIQUES.....	37
	ANNEXE 6) PRIORITÉS ET DIRECTIVES DU GOUVERNEMENT	42

SOMMAIRE

Environnement d'exploitation et rendement global

En 2019, VIA Rail a connu un achalandage dépassant les cinq millions de passagers, ce qui représente son meilleur bilan depuis qu'elle exploite l'actuel réseau et le nombre annuel d'usagers le plus élevé des trente dernières années. Malheureusement, les défis hors du commun qu'ont posés 2020 et 2021 – lorsque le secteur des transports a été confronté aux conséquences sans précédent de la propagation de la COVID-19 – ont empêché VIA Rail de poursuivre sur cette lancée, amorcée en 2014.

Même si l'évolution et la reprise de la demande de transport de passagers dépendent du taux d'endiguement du virus et de ses variants, l'amélioration des taux de vaccination et le solide plan de modernisation de VIA Rail ont renforcé les perspectives positives. Malgré un premier semestre difficile, l'achalandage pour 2022 a montré des signes d'une forte reprise avec plus de 3 millions de passagers à la fin de l'année, soit plus du double de son niveau de l'année précédente.

VIA Rail continue de progresser dans son plan stratégique et ses grands projets de modernisation, qui comprennent notamment la remise à neuf de la flotte Héritage, le renouvellement de la flotte du Corridor, le soutien des phases d'approvisionnement et de co-élaboration du projet de train à grande fréquence du gouvernement, la modernisation des installations, les engagements à long terme en matière d'accessibilité et de durabilité, et son nouveau système de réservation. Au fur et à mesure qu'elle ira de l'avant avec ces projets importants, VIA Rail gèrera aussi prudemment la relance de ses activités et réalisera des économies opérationnelles.

Grâce au financement alloué à VIA Rail dans les budgets de 2021, de 2022 et de 2023, la transformation en cours à VIA Rail ne sera pas dérangée par les contextes opérationnels et financiers difficiles avec lesquels on compose depuis 2020.

Grands objectifs et projets de modernisation

La stratégie de modernisation de VIA Rail, qui sous-tend l'actuel plan d'entreprise, comporte cinq principaux objectifs :

1. Améliorer la prestation des services et saisir les occasions de croissance.
2. Assurer un service fiable, efficace et personnalisé aux passagers et aux collectivités.
3. Repenser continuellement nos processus pour trouver de nouvelles façons de créer de la valeur pour nos passagers.
4. Se démarquer en tant que société de transport responsable et viable sur les plans social, environnemental et économique.
5. Adopter une culture axée sur l'inclusivité, l'obtention de résultats et l'innovation.

Chaque objectif s'accompagne de plusieurs projets et activités ciblées qui sont conçus de façon à favoriser l'exécution de la stratégie globale. Les principales activités de VIA Rail sont la remise à neuf de la flotte Héritage, le renouvellement de la flotte du Corridor, ainsi que le soutien des phases d'approvisionnement et de co-élaboration du projet de train à grande fréquence du gouvernement.

Ces activités ne suffisent pas à elles seules. Afin de mettre à profit les infrastructures ferroviaires et le matériel roulant pour transformer les services ferroviaires voyageurs intervilles, VIA Rail doit repenser et moderniser les aspects fondamentaux de ses activités. Elle doit notamment conclure de nouvelles ententes pour l'accès à l'infrastructure de tiers (c.-à-d. les voies et les gares) et investir dans l'état de ses installations.

Tout au long de ce travail de modernisation, VIA Rail continuera d'honorer son engagement en matière d'accessibilité et de développement durable et à l'égard de plusieurs autres activités stratégiques connexes décrites aux présentes.

Accès à l'infrastructure de tiers

Pendant la période de planification en cours, VIA Rail doit renouveler trois ententes d'accès (un avec le CN et deux avec Metrolinx), ententes dont dépendent son mandat et ses activités normales, ainsi que ses principaux projets de modernisation.

La région du Grand Toronto (où Metrolinx exerce ses activités) est le marché le plus important de VIA Rail en ce qui a trait à l'achalandage et aux revenus. Metrolinx continue de chercher à transformer la gare Union en un centre ferroviaire de banlieue de pointe. Avec les négociations en cours, cela signifie que VIA Rail pourrait encore avoir de la difficulté à obtenir un accès ou à augmenter le nombre de départs de Toronto en raison de la pression exercée par l'expansion de Metrolinx.

VIA Rail et le CN continuent de respecter les termes de l'accord de service existant jusqu'à la conclusion d'une nouvelle entente.

VIA Rail est d'avis que la meilleure solution pour équilibrer la relation entre elle et les sociétés ferroviaires hôtes tierces consiste à intégrer les meilleures pratiques de gestion de la capacité et de la ponctualité aux futurs contrats d'accès.

Remise à neuf de la flotte Héritage

La flotte Héritage de VIA Rail est composée de plus de 250 voitures et locomotives vieillissantes âgées de 68 ans ou plus et pour lesquelles seulement une quantité limitée est remise à neuf dans le cadre du Programme de modernisation de la flotte Héritage. En raison de l'état et de l'âge de la flotte, des mesures de sécurité ont été mises en place temporairement conformément à l'arrêté ministériel (MO 22-06) afin d'atténuer les préoccupations possibles en matière de sécurité.

Afin que VIA Rail puisse effectuer l'entretien de ses trains à l'extérieur du corridor et maintenir les niveaux de service dans son réseau, un financement supplémentaire de 327 millions de dollars a été reçu, tel que prévu dans le budget de 2023.

Déficit d'entretien des installations de VIA Rail

Dans son budget 2022, le gouvernement fédéral a octroyé 212 millions de dollars à VIA Rail pour l'entretien et la modernisation des gares et des centres de maintenance du corridor Québec – Windsor. La Société s'est également vu octroyer 69 millions de dollars supplémentaires au terme d'une décision hors cycle intervenue plus tard pendant le même exercice, pour qu'elle puisse entretenir et moderniser les gares et centres de maintenance qui se trouvent sur les liaisons longs parcours, régionales et en régions éloignées.

Train à grande fréquence (TGF)

Dans le budget fédéral de 2021, le gouvernement du Canada a alloué 491 millions de dollars à VIA Rail. Conformément aux directives, VIA Rail a lancé des projets d'investissement ciblés pour améliorer la fluidité actuelle et future dans la grande région de Montréal.

En 2022, VIA Rail Canada Inc., comme l'y autorise le décret en conseil C.P. 2022-0261 (24 mars 2022) et lui demande le décret en conseil C.P. 2022-0259 (le 24 mars 2022), a procédé à la constitution en société de VIA HFR – VIA TGF Inc. Cette filiale sera considérée comme une société d'État mère au titre de toutes les dispositions de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* qui s'appliquent seulement aux sociétés d'État mères, pour lesquels VIA Rail demeurera responsable en tant que société d'État mère, conformément au décret en conseil C.P. 2022-0260 (24 mars 2022).

À court terme, VIA Rail continuera de fournir tout le soutien, l'expertise et la coopération nécessaires au gouvernement et à VIA HFR – VIA TGF Inc. à l'appui du projet du TGF.

Renouvellement de la flotte du corridor Québec – Windsor

Dans le Corridor, la première rame est arrivée et les essais sont presque terminés. La deuxième rame a été livrée au troisième trimestre de 2022, tandis que la troisième est arrivée au premier trimestre de 2023. Les nouveaux trains entreront en service en 2023, alors que la livraison de nouveaux trains se poursuivra.

Afin de permettre le renouvellement de la flotte du Corridor et d'adapter les opérations aux exigences des nouvelles rames, VIA Rail procède à la modernisation des centres de maintenance de Montréal et de Toronto, financée par des crédits du budget de 2018 ainsi que par ceux du budget de 2022.

Amélioration des services ferroviaires voyageurs dans le Sud-Ouest de l'Ontario (SOO)

VIA Rail et Transports Canada poursuivent leur collaboration pour explorer les solutions possibles pour la prestation de services. En plus des changements possibles au service, des fonds seront investis à London ou dans diverses autres gares du SOO, comme le prévoit le budget de 2022.

Engagements en matière d'accessibilité et de développement durable

VIA Rail a rendu public son plan de durabilité 2021-2025 ainsi que son plan d'accessibilité 2022-2025. Ces plans pluriannuels sont une autre façon pour VIA Rail de se moderniser et de changer la façon dont les Canadiens vivent et voyagent, créant ainsi un avenir plus accessible et plus durable pour tous. Le plan d'accessibilité trace la voie vers une expérience plus accessible et inclusive pour le personnel dans son milieu de travail et pour les passagers durant leurs déplacements. Parmi les améliorations prévues entre 2023 et 2025, notons l'accessibilité des communications, l'accessibilité des gares et la livraison de nouveaux trains pour le Corridor.

Gestion financière

Initiatives d'efficacité opérationnelle

VIA Rail pourra réaliser d'importantes économies opérationnelles, réduire ses déficits d'exploitation pour les années à venir et atteindre ses objectifs de réduction des coûts pour les années 2024-2025 et au-delà, comme annoncé dans le budget de 2023.

Pressions opérationnelles et prolongation du financement

VIA Rail a géré et prolongé prudemment l'aide financière liée à la COVID-19 (187,5 millions de dollars) qu'elle a reçue, dont elle a utilisé 90,4 millions de dollars en 2020-2021 et 67,5 millions de dollars en 2021-2022. Le financement restant de 29,6 millions de dollars a été remis au gouvernement.

Même si elle fournit prudemment des services de transport nécessaires aux Canadiens, VIA Rail doit faire face à des augmentations de coûts sans précédent qui ne seront pas entièrement compensées par des mesures de production de recettes ou de productivité. Bien que la demande de voyages reviendra progressivement aux niveaux d'avant la pandémie, la capacité demeure réduite et le contexte opérationnel difficile continue d'exercer une pression sur les opérations. Afin de maintenir les niveaux de service partout dans son réseau, VIA Rail utilisera une partie du financement prévu dans le budget de 2023.

Conclusion

Malgré les circonstances exceptionnelles qui ont empêché VIA Rail de connaître le même achalandage record que celui de 2019, la gravité décroissante de la pandémie de COVID-19 et la reprise de la demande de voyages, conjuguées à un solide plan de modernisation de VIA Rail, laissent entrevoir des perspectives positives.

En gérant prudemment les fonds demandés ainsi que ceux qui lui sont affectés par voie de crédits, VIA Rail poursuivra son plan stratégique et ses grands projets qui visent à renouveler sa flotte du Corridor et sa flotte Héritage, son système de réservation et ses installations, en plus d'appuyer le projet de train à grande fréquence du gouvernement et de prendre des engagements à long terme en matière d'accessibilité et de durabilité.

1. SOMMAIRE

1.1. Mandat et rôle d'intérêt public

VIA Rail Canada Inc. a pour mandat d'assurer des services ferroviaires voyageurs nationaux au nom du gouvernement du Canada – un mandat approuvé dans son plan d'entreprise annuel – en fournissant des services intervilles ainsi qu'un transport ferroviaire dans les régions et les localités éloignées. Son objectif : fournir des services ferroviaires voyageurs sécuritaires, accessibles, efficaces, fiables, durables et écologiques répondant aux besoins de la population canadienne.

1.2. Vision et mission

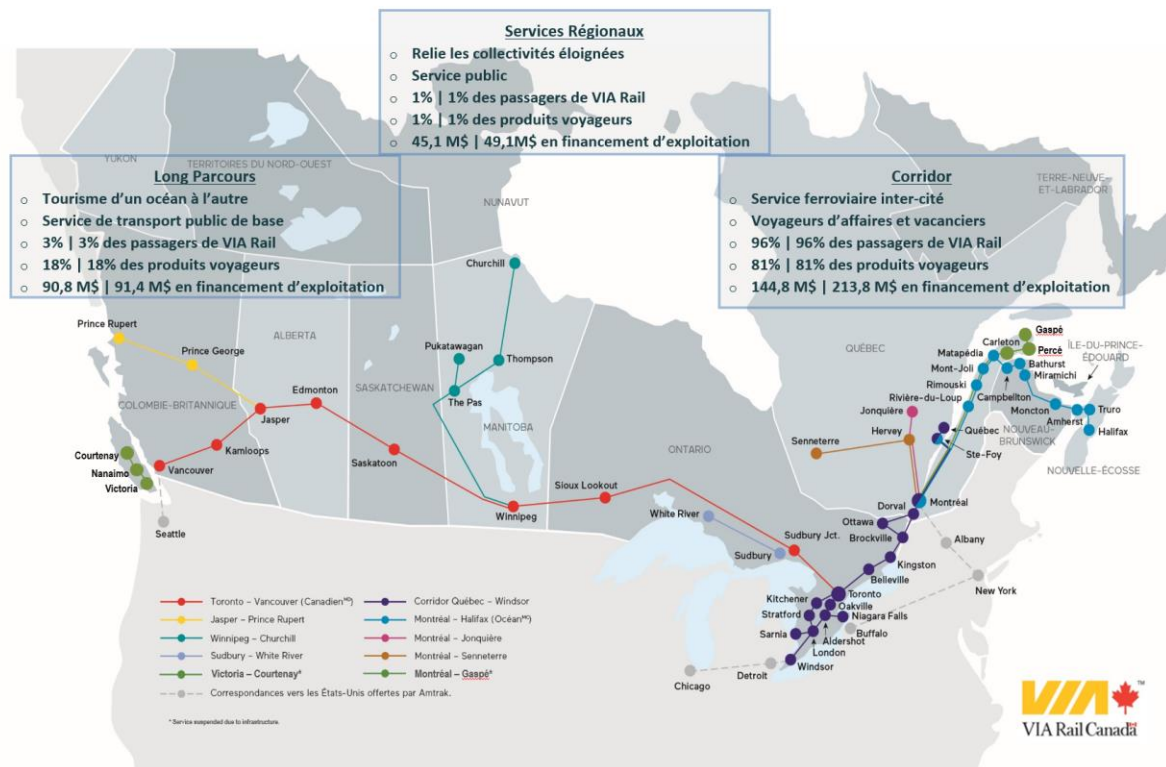
Pour jeter les bases des réalisations à venir, VIA Rail a élaboré un plan stratégique qui s'étendra jusqu'en 2025. Dans le cadre de sa planification stratégique annuelle, la Société revoit ses orientations stratégiques et s'assure que la feuille de route des initiatives et des projets essentiels cadre bien avec la vision de VIA Rail – être une voie sensée pour les voyageurs – tout en plaçant les passagers au cœur de tout. En 2020, elle s'est dotée d'une nouvelle feuille de route visuelle pour présenter ses champs d'activités, qui continuent de s'articuler autour de projets à long terme qui auront de grandes retombées, et d'autres éléments propres à l'environnement opérationnel post-pandémique.

1.3. Activités et situation financière

LE RÉSEAU DE VIA RAIL EN 2019 | 2022

5,0 | 3,3 millions de passagers
12 500 | 12 500 km de voies ferrées
3 234 | 3 100 employés

411,1 M\$ | 335,1 M\$ en recettes
280,7 M\$ | 354,3M\$ en financement d'exploitation gouvernemental
430 | 430 voitures, 73 | 73 locomotives



Dans une année normale, VIA Rail fait rouler plus de 450 trains chaque semaine sur environ 7 800 miles (ou 12 500 km) d'infrastructure ferroviaire dans les différentes régions du Canada. Cependant, les années 2020 et 2021 ont été atypiques, car elles ont été fortement impactées par la pandémie de COVID-19. Les impacts de la pandémie ont été tels que VIA Rail a été forcée de modifier ses opérations et n'a donc pas pu répéter ni améliorer les résultats

obtenus entre 2014 et 2019. En 2022, VIA Rail a en effet transporté 3,3 millions de passagers, pour un total de 5,4 millions de trains-milles et de 749 millions de voyageurs-milles, comparativement à 5 millions de passagers, pour un total de 6,9 millions de trains-milles et de 1 055 millions de voyageurs-milles en 2019.

VIA Rail a déployé des efforts considérables pour freiner la croissance de son déficit d'exploitation et, ainsi, sa dépendance à l'égard des fonds publics, mais l'environnement économique exerce des pressions à la hausse sur ses charges d'exploitation. La Société continue de mettre en œuvre des stratégies commerciales pour accroître, à long terme, son achalandage, la pertinence ses services et la croissance de ses revenus.

1.4. Marchés et services de VIA Rail

VIA Rail répartit ses activités entre quatre groupes de produits : centre du Canada (le corridor Québec – Windsor), Est du Canada, Ouest du Canada, et liaisons régionales.

La Société offre des services élargis aux communautés autochtones de tout le Canada, pour qui le train est, dans bien des cas, le seul mode de transport de personnes et de marchandises qui soit viable ou fiable.

Les sous-sections qui suivent présentent de brèves descriptions des services que VIA Rail offre durant une année typique.

1.4.1. Centre du Canada : les liaisons dans le Corridor

À l'intérieur du corridor Québec – Windsor, VIA Rail propose des liaisons intervilles dans les plus grandes zones commerciales et résidentielles du Canada. Le marché est composé de voyageurs d'affaires et d'agrément.

Le Corridor est un marché actif toute l'année. La fiabilité, la ponctualité, le nombre et le choix de départs (fréquence), les temps de déplacement et les correspondances avec d'autres modes de transport sont des facteurs de succès déterminants dans ce type de marché à haute densité.

Le marché du Corridor est composé principalement de résidents du Canada se déplaçant entre Québec, Montréal, Ottawa, Kingston, Toronto, London, Kitchener, Sarnia et Windsor pour différentes raisons (affaires, études, famille ou simple visite).

1.4.2. Liaisons longs parcours

Le Canadien

Le Canadien est un produit de voyage hybride qui sert les voyageurs d'agrément et intervilles sur le trajet Toronto – Vancouver, notamment dans certaines régions éloignées.

L'Océan

L'Océan circule entre Montréal et Halifax. Cette liaison est utilisée par des personnes voyageant de bout en bout ou effectuant des déplacements intervilles, en particulier entre Miramichi, Campbellton, Moncton et Halifax.

Liaisons régionales

Les liaisons régionales fournissent un transport essentiel aux collectivités où les autres moyens de transport abordables sont limités ou inexistantes.

Ces services publics font partie de l'infrastructure de transport du gouvernement du Canada et sont conçus pour fournir un moyen de transport à toute la population canadienne, y compris en régions éloignées et dans les communautés autochtones. Ces liaisons s'adaptent aux pics d'achalandage, par exemple pendant la saison des séjours en chalet au Québec et dans le Nord de l'Ontario ou lorsqu'il y a un afflux de touristes (du Canada et de l'étranger) dans le Nord de la Colombie-Britannique et du Manitoba (notamment en octobre, la saison des ours polaires dans la baie d'Hudson).

2. ENVIRONNEMENT D'EXPLOITATION

2.1. Contexte externe

Au cours des trois dernières années, VIA Rail a dû composer avec une perturbation sans précédent de son environnement d'exploitation causée par la pandémie de COVID-19. Elle a géré la perturbation grâce à la mise en œuvre d'une approche de service qui surveille étroitement la demande et ajuste la capacité pour maintenir un juste équilibre entre la sécurité, les niveaux de service et la performance financière. Étant donné que le virus de la COVID-19 est toujours présent, VIA Rail continue de surveiller les directives émises par les autorités sanitaires ainsi que les pratiques exemplaires mondiales afin d'évaluer le moment et la nécessité de tout changement futur dans les niveaux de service et la capacité en sièges, comme elle l'a fait tout au long de la pandémie.

Dans le Corridor, les liaisons ferroviaires se situent à environ 80 % de leur niveau de 2019. La Société d'État devra donc concilier les niveaux de service avec ces contraintes opérationnelles tout au long de 2023 et 2024, à mesure qu'elle gère les défis associés à l'utilisation de ses voitures à alimentation électrique de service vieillissantes, à la mise hors service de ses voitures LRC et à la réception et à l'introduction de la nouvelle flotte du Corridor.

Les liaisons ferroviaires longs parcours et régionales fonctionnent comme elles le faisaient avant la pandémie de COVID-19, sauf le *Canadien*. En raison des contraintes d'exploitation, le *Canadien* n'aura que deux fréquences complètes en 2023.

Les principaux déterminants de la demande de voyages, soit le produit intérieur brut (PIB), la croissance démographique et tourisme, n'ont pas été épargnés par les répercussions négatives de la pandémie de COVID-19. En 2020, le PIB s'est contracté, de même que le tourisme. Si l'on compare la période quinquennale la plus récente à la dernière période se terminant avant la pandémie de COVID-19, tous les indicateurs affichent de piètres résultats par rapport à la période de référence, et ce, malgré une évolution positive en 2021 et des gains importants en 2022.

De 2017 à 2022, le PIB réel du Canada a connu une hausse de 1,7 % par année, pour un total de 8,8 %. Sur la même période, la population du Canada a augmenté de 1,3 % par année, pour un total de 6,5 %. Cette période a également été marquée par une baisse de 28,9 % du PIB (nominal) du tourisme canadien et par une baisse de 42,9 % du tourisme étranger en raison des restrictions de voyage imposées par la pandémie de COVID-19. Le tourisme a cependant connu une forte reprise en 2022. De 2021 à 2022, le PIB (nominal) du tourisme canadien a augmenté de 38,7 %, tandis que celui du tourisme étranger a augmenté d'environ cinq fois et demie par rapport à 2021.

L'inflation a commencé à augmenter vers la fin de la pandémie. L'indice des prix à la consommation (IPC) du Canada se situait à 4,8 % pour la période de 12 mois se terminant en décembre 2021 et à 7,7 % pour celle prenant fin en mai 2022. De 2017 à 2022, le PIB réel du Canada a augmenté à un taux de 3,3 % par année, pour un total de 17,5 %. Les prix des produits énergétiques, des produits de base, des produits alimentaires et des services, comme l'entretien et la construction des infrastructures ferroviaires, ont été considérablement touchés, souvent dans une mesure plus grande que ne l'indique le taux général de l'IPC. En outre, la pandémie de COVID-19 a mis à rude épreuve les chaînes d'approvisionnement et les marchés du travail partout dans le monde.

Même si le tourisme s'est temporairement contracté et poursuit sa reprise, la tendance générale à long terme associée aux principaux déterminants de la demande de voyages demeure positive. Cela suppose qu'au fil du temps, le volume de voyages et les besoins en services de transport continueront d'augmenter. La congestion revient sur les routes et les aéroports, et elle redeviendra une priorité pour les voyageurs. En outre, le Canada continue de chercher à accroître la sensibilisation à l'environnement, à la durabilité et à l'accessibilité tout en devant composer avec la hausse des prix de l'énergie et à la hausse de l'âge moyen de la population. Pris dans leur ensemble, ces facteurs représentent une occasion de faire prospérer les services ferroviaires voyageurs. Toutefois, le nombre insuffisant de départs, la piètre ponctualité des trains et la longue durée des trajets freinent l'élan de VIA Rail et l'empêchent de saisir la possibilité qu'offrent ces circonstances. Afin de tirer parti de cette possibilité, VIA Rail doit respecter ses engagements de garantir et d'améliorer son accès à l'infrastructure de tiers, de moderniser son matériel roulant, d'appuyer le processus d'approvisionnement du projet de train à grande fréquence du gouvernement et de fournir des services durables et accessibles.

2.1.1. Accès à l'infrastructure de tiers

VIA Rail compte sur l'accès actuel et futur à des éléments d'infrastructure essentiels comme les voies appartenant au CN, les voies et les plateformes appartenant à Metrolinx pour accéder à la gare Union de Toronto, ainsi que les voies et les plateformes appartenant à InfraMTL pour accéder à la Gare Centrale de Montréal. La Société a besoin de ces infrastructures pour assurer la prestation efficace de services ferroviaires voyageurs intervilles au nom du gouvernement du Canada.

La Société d'État exploite un réseau dont 83 % appartient au Canadien National (CN); en tout, c'est 97 % du réseau qui appartient à des tiers, ce qui fait que tous les trains de VIA Rail doivent utiliser, à un moment donné pendant leurs déplacements, une infrastructure de tiers, principalement entretenue pour les services de transport ferroviaire de marchandises. VIA Rail doit donc compétitionner pour un accès limité aux voies avec des sociétés ferroviaires hôtes (CN, Canadien Pacifique, etc.), ce qui l'oblige à négocier des contrats de service avec celles-ci. En outre, VIA Rail dépend des compagnies de chemin de fer hôtes pour atteindre ses résultats en matière de ponctualité, qui sont en baisse depuis plusieurs années et nuisent à sa capacité de remplir son mandat et d'offrir un service attrayant aux clients.

Comme elle n'a pas le gros bout du bâton dans ces négociations, VIA Rail peine à offrir des services fiables, fréquents et ponctuels qui rivalisent avec les autres options sur le marché et présentent des taux rentables de recouvrement des coûts.

Le plus important contrat de service de la Société – l'entente avec le CN – doit être renouvelé en 2023. À l'exception de la liaison Sudbury – White River, toutes les liaisons du Corridor, longs parcours, régionales et en régions éloignées dépendent de l'accès à l'infrastructure du CN.

Selon de nombreuses études, en plus des conclusions du Bureau du vérificateur général (BVG) (2008 et 2016), vu sa position d'infériorité, VIA Rail a peu de moyens de s'assurer d'obtenir les avantages pour lesquels elle paie, encore moins d'accroître ceux-ci.

Pour se moderniser, VIA Rail doit aussi disposer d'un accès adéquat à la gare Union de Toronto et à la Gare Centrale de Montréal. L'efficacité et la viabilité de sa transformation dépendent grandement de l'accès aux centres-villes de ces villes et à ces deux grandes plaques tournantes métropolitaines. L'accès à ces gares est perturbé par le projet d'expansion de Metrolinx à Toronto et par l'acquisition de la Gare Centrale de Montréal par InfraMTL. Metrolinx est un exploitant de trains de banlieue et de transport en commun qui prend rapidement de l'expansion et acquiert sa propre voie auprès des chemins de fer de fret, ou la construit lui-même, comme c'est le cas pour une partie de son projet de service régional express (SER), et cherche à transformer la gare Union de Toronto en une plaque tournante de trains de banlieue à la fine pointe de la technologie. InfraMTL n'est quant à elle pas une compagnie de chemin de fer, mais elle possède les voies ferroviaires entrantes et sortantes de la Gare Centrale de Montréal.

Au beau milieu des projets d'aménagement de plusieurs milliards de dollars de tiers en cours dans ces deux gares, VIA Rail a réussi à conclure des ententes lui donnant accès à la Gare Centrale de Montréal et lui permettant d'y opérer. Cependant, les négociations relatives à la gare Union se poursuivent et VIA Rail pourrait avoir du mal à obtenir un accès ou à augmenter le nombre de départs du centre-ville de Toronto en raison de la pression découlant des plans d'expansion de Metrolinx.

VIA Rail et Metrolinx poursuivent leurs négociations dans le but de conclure une nouvelle entente consolidée sur les liaisons ferroviaires et l'accès aux voies en 2023. VIA Rail pourrait toutefois avoir de la difficulté à obtenir un accès aux gares ou à augmenter le nombre de départs, puisque Metrolinx cherche à augmenter considérablement son offre de services.

2.1.2. Train à grande fréquence dans le Corridor

Étant donné les distances entre les trois plus grandes villes du Corridor (Toronto, Ottawa et Montréal), le principal concurrent du TGF est l'automobile, qui accapare 90 % du marché total des déplacements. Des données provenant de corridors internationaux populaires ont démontré que le service ferroviaire voyageur peut considérablement accroître sa part du marché total des voyages. Il peut le faire en offrant un meilleur service, comme un nombre accru de départs, de meilleures correspondances et des temps de déplacement plus courts, grâce à son avantage évident sur l'automobile : l'accès au centre-ville par une infrastructure non congestionnée. Cet avantage, ainsi que la fréquence du service, a popularisé les trains de banlieue et régionaux et constitue la base du projet de train à grande fréquence (TGF) intervilles du gouvernement.

Le tableau suivant décrit la compétitivité actuelle de VIA Rail et la compétitivité potentielle du projet de TGF du gouvernement par rapport à l'automobile dans le Corridor.

	Automobile	Offre actuelle de VIA Rail	Projet de train à grande fréquence
Commodité	Départ possible en tout temps	Très peu de départs	Quantité de départs grandement accrue
Fiabilité	Risque de congestion routière	Risque de priorité du fret et de congestion	Principalement des voies dédiées au transport de passagers
Temps de déplacement	En hausse	En hausse	Réduit
Connectivité	Maximale	Restreinte par une fiabilité et un horaire non optimaux	Optimisée
Prix	Coût total de possession non pris en compte dans le choix du mode de déplacement	Difficile d'augmenter les prix alors que le service se détériore	Optimisé en fonction de la valeur

La situation concurrentielle du Corridor est en pleine évolution. La croissance prévue des villes canadiennes et la congestion qui en découlera sur les routes et dans les aéroports rehausseront l'attrait des services ferroviaires voyageurs et en feront une partie essentielle de l'offre de transport du Canada. VIA Rail croit fermement que les services ferroviaires voyageurs et le projet de TGF, comme il a été démontré dans de nombreux pays développés, jouent un rôle important dans l'allègement de la congestion, tout en ayant moins de conséquences négatives sur l'environnement que d'autres modes de transport.

2.1.3. Liaisons longs parcours

Le *Canadien*

Le *Canadien*, principal train longue distance de VIA Rail, a fait face à des obstacles considérables en raison d'une ponctualité des trains insoutenable, de défis et de contraintes liés au matériel roulant et de problèmes de prestation qui découlent de la nature hybride du service. Après avoir connu une solide croissance des revenus pendant quatre ans, stimulée par l'introduction de la luxueuse classe Prestige, VIA Rail a dû modifier l'horaire, en ajoutant plus de 10 heures, pour tenter de compenser les problèmes de retard des trains. De plus, en raison des travaux prévus par le CN et de l'horaire prolongé – et nonobstant les répercussions de la pandémie –, VIA Rail doit s'en tenir à deux voyages terminal à terminal. Cette contrainte, combinée aux trois importants changements apportés à l'horaire en 2019, a entraîné de graves difficultés financières.

La piètre ponctualité des trains constitue un problème récurrent depuis 2002. Cette situation persiste malgré la prolongation du trajet et les modifications faites aux heures de départ en 2009, 2018 et 2019, des solutions convenues avec le CN pour atténuer les problèmes de ponctualité. La durée du trajet est maintenant considérablement plus longue (environ 24 heures) qu'elle l'était avant cette prolongation.

Pris ensemble, le manque de ponctualité et la prolongation du trajet nuisent à l'efficacité du service, font augmenter les coûts d'exploitation et exacerbent les pressions sur le matériel roulant. La mesure prise en 2009 a obligé VIA Rail à créer une rame supplémentaire, portant à quatre le nombre de rames requises pour offrir trois allers-retours en haute saison. En 2019, la pression s'est encore accentuée lorsque la modification de l'horaire a obligé VIA Rail à utiliser cinq rames pour les trois allers-retours du *Canadien* entre Toronto et Vancouver. Compte tenu de la durée de trajet allongée et des problèmes découlant du vieillissement de la flotte Héritage, VIA Rail ne possède pas assez de voitures et d'options de chambres accessibles pour exécuter cette solution et former la cinquième rame nécessaire. Les pressions liées à l'utilisation de l'équipement sont telles que VIA Rail ne peut ni planifier le rétablissement de la troisième fréquence complète au cours de la période visée par le plan d'entreprise ni prévoir d'exploiter la troisième fréquence saisonnière, temporaire et partielle du *Canadien* entre Edmonton et Vancouver en 2023.

Vu la nécessité de remplacer la flotte, c'est l'occasion de se pencher sur le temps de déplacement, le nombre de départs limité et les conséquences des retards. Il pourrait en résulter un meilleur service pour les voyageurs intervilles et une meilleure capacité à garantir que les touristes profitent des sites clés au moment indiqué et pour la durée indiquée, tout en remplaçant l'équipement existant qui ne répond pas aux attentes des clients.

L'Océan

Au cours des 10 dernières années, l'infrastructure ferroviaire s'est dégradée à un point tel qu'en 2014, la liaison de l'Océan a été menacée en raison d'un tronçon de 44 miles appartenant au CN au Nouveau-Brunswick laissé quasi à l'abandon, ce qui a presque forcé VIA Rail à modifier le trajet ou à annuler le service. La liaison a de nouveau été en péril en 2020, lorsque Halterm a résilié le contrat de VIA Rail qui lui donnait accès à la boucle d'Halifax; la Société a alors été contrainte de trouver une autre solution pour que le train puisse faire demi-tour. De plus, depuis le début des années 2000, de nombreuses voies d'évitement ont été fermées en raison du faible nombre de trains de marchandises sur les rails et plusieurs limites de vitesse ont été instaurées en raison de la détérioration des voies ferrées, ce qui nuit à la compétitivité de la liaison par rapport à d'autres modes de transport.

Si l'Océan a pu conserver une ponctualité respectable, en 2013, le nombre de fréquences a été réduit de six à trois par semaine. Le matériel roulant de l'Océan répond également de moins en moins aux attentes de la clientèle, et doit être modernisé. Du fait de cette situation, l'Océan n'est pas assez concurrentiel pour proposer une solution de rechange adéquate pour les déplacements entre Montréal et Halifax, où les marchés sont multiples.

2.1.4. Liaisons régionales

Les liaisons régionales fournissent un transport essentiel aux collectivités où les autres moyens de transport abordables sont limités ou inexistantes. Ce sont les liaisons suivantes :

- Jasper – Prince-Rupert (Alberta, Colombie-Britannique)
- Victoria – Courtenay (Colombie-Britannique) *suspendue*
- Winnipeg – Churchill (Manitoba et une portion de la Saskatchewan)
- The Pas – Pukatawagan (Manitoba), fourni par la Keewatin Railway Company
- Sudbury – White River (Ontario), Canadien Pacifique
- Montréal – Senneterre / Jonquière (QC); and
- Matapédia – Gaspé (Québec) *suspendue*

Ces services publics font partie de l'infrastructure de transport du gouvernement du Canada et sont conçus pour fournir un moyen de transport à toute la population canadienne et à toutes les collectivités, y compris en régions éloignées. Ces communautés apprécient grandement le service offert. Par exemple, malgré la pandémie de COVID-19, l'achalandage sur la liaison Winnipeg – Churchill est resté supérieur à 75 % de son niveau de 2019 en 2020 et en 2021, et a dépassé son niveau de 2019 en 2022.

Néanmoins, étant donné la nature même de ces services, leur potentiel et le contexte concurrentiel sont bien entendu limités, ces services représentant 1 % de l'achalandage et des revenus et 7 % des coûts de VIA Rail.

Les liaisons Victoria – Courtenay et Matapédia – Gaspé ont été suspendues pour des raisons de sécurité à cause du mauvais état de l'infrastructure ferroviaire et du manque d'investissement des sociétés ferroviaires hôtes. Le service sera uniquement rétabli lorsque l'infrastructure aura été remise en état et lorsque VIA Rail aura la certitude que le service est sécuritaire et qu'il est possible pour les trains de circuler à des vitesses raisonnables et de respecter les horaires et les correspondances (pour Gaspé).

La *Société du chemin de fer de la Gaspésie*, qui est propriétaire de l'infrastructure sur la ligne Matapédia – Gaspé, a été achetée en 2015 par le gouvernement du Québec, qui a par la suite annoncé des améliorations prévues aux infrastructures afin de permettre le rétablissement des services voyageurs, qui, selon VIA Rail, pourrait avoir lieu au cours de la période visée par ce Plan d'entreprise. Il y a lieu de noter que le service vers Gaspé était assuré conjointement avec le train Océan de Montréal à Matapédia, où les deux rames étaient découplées avant de poursuivre vers leurs destinations respectives.

2.1.5. Réglementation sur les passages à niveau

Un nouveau règlement sur les passages à niveau a été édicté en novembre 2014. Il prévoyait une période de transition de sept ans pour se conformer aux exigences, le règlement entrant en vigueur dans son intégralité le 28 novembre 2021. Dernièrement, Transports Canada a approuvé une modification à la portée du règlement et a repoussé la date limite pour s'y conformer d'une année pour les passages à niveau à risque élevé (jusqu'au 28 novembre 2022) et de trois ans pour ceux qui ne le sont pas (jusqu'au 28 novembre 2024).

L'infrastructure de VIA Rail est déjà conforme au règlement, mais cette prorogation pourrait éviter une perturbation éventuelle des horaires de VIA Rail et permettre la définition de l'ampleur des travaux et la conclusion d'une entente de partage des coûts équitable et transparente avec le CN.

2.1.6. Examens spéciaux du Bureau du vérificateur général

Les rapports d'examen spécial de 2008 et 2016 ont mis au jour des lacunes importantes : la vérificatrice générale du Canada n'a pas pu obtenir l'assurance raisonnable que VIA Rail serait en mesure de relever les défis stratégiques auxquels elle devait faire face à l'époque.

Parmi les lacunes relevées, citons le fait que VIA Rail n'est pas propriétaire de la plupart des voies ferrées qu'elle utilise et que ses trains n'ont pas la priorité de passage, l'augmentation de l'engorgement du réseau ferroviaire et les problèmes de ponctualité. Était également souligné le fait que, malgré les améliorations apportées à l'infrastructure ferroviaire appartenant au CN (subdivision Kingston), il n'a pas été possible d'augmenter le nombre de fréquences ni de réduire la durée des trajets, malgré une augmentation des coûts.

Le prochain examen spécial devrait avoir lieu en 2024, après quoi le BVG publiera une nouvelle série de conclusions.

2.1.7. Incidence des normes internationales d'information financière sur les charges d'exploitation

Du fait de leur nature, les normes internationales d'information financière (IFRS) exigent que certains projets, particulièrement les projets infonuagiques, ainsi que les activités liées à des projets de transformation majeurs (formation du personnel, services de gestion du changement et coûts de formation généraux associés à la nouvelle flotte et au projet Everest, entre autres) soient consignés comme des charges d'exploitation.

2.2. Contexte à l'interne

2.2.1. Déficit d'entretien du matériel roulant et des installations de VIA Rail

Matériel roulant

Les principales voitures utilisées hors du Corridor (voitures AES) ont 68 ans ou plus; certaines présentent des conditions inattendues et toutes ont dépassé les 30 à 40 ans d'utilisation, la norme dans le secteur. En raison de leur état de vieillissement actuel, des mesures de sécurité ont été mises en place temporairement conformément à l'arrêté ministériel (MO 22-06) pour atténuer les préoccupations possibles en matière de sécurité. Les correctifs apportés, et éventuellement d'autres travaux de modernisation, prolongeront leur durée de vie. Le budget de 2023 a octroyé un financement supplémentaire à VIA Rail pour entreprendre ces travaux de renforcement.

Une nouvelle flotte est requise de façon urgente pour assurer ses liaisons longs parcours, régionales et en régions éloignées. Si le projet de nouvelle flotte obtient le feu vert, le processus d'approvisionnement devrait prendre autour de six à huit ans à partir de l'octroi du contrat, selon les équipements requis. Les voitures et locomotives actuelles ont besoin d'investissements pour leur permettre de continuer à fonctionner de façon fiable jusqu'à l'arrivée éventuelle d'une nouvelle flotte. VIA Rail lance un programme de fiabilité, lequel a été conçu pour compléter le Programme de modernisation de la flotte Héritage. Ces investissements amélioreront la fiabilité des voitures de la flotte Héritage durant la transition vers une nouvelle flotte.

Installations

Au moment de la création de VIA Rail, en 1977, la plupart des gares qui lui ont été transférées étaient déjà antérieures à la Société d'État depuis de nombreuses années. L'âge moyen des gares est donc de 95 ans, et plusieurs d'entre elles (Vancouver, Winnipeg, Ottawa, Québec et Halifax, entre autres) sont considérées comme des bâtiments d'intérêt aux termes de la *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales*.

Grâce au financement quinquennal octroyé en 2020 et au financement hors cycle obtenu en 2022, VIA Rail disposera de fonds pour ne pas avoir à axer entièrement ses dépenses pour les installations sur des réparations d'urgence,

imprévues ou à court terme. Le financement en capital provenant de ces deux enveloppes permettra à VIA de planifier à long terme et de faciliter son travail de modernisation. Par conséquent, un programme d'investissement à moyen terme a été mis au point pour les installations du pays. Ce financement est le premier du genre pour la Société d'État depuis de nombreuses années et arrive à point nommé vu les travaux d'entretien et d'amélioration que nécessitent les installations vieillissantes qui, sans ces fonds, empêcheraient VIA Rail d'atteindre ses cinq principaux objectifs stratégiques.

2.2.2. Rétention des principales compétences essentielles

La contribution des employés est essentielle au succès continu de VIA Rail dans le secteur hautement concurrentiel du voyage et du tourisme. VIA Rail reconnaît que la capacité de recruter et de maintenir en poste des candidats possédant les compétences requises est essentielle au succès et à la viabilité à long terme de la Société d'État. La conception et la mise en œuvre de programmes concurrentiels de perfectionnement des talents, de relève, de rémunération des employés, d'incitatifs et d'avantages sociaux sont des éléments importants pour maintenir et accroître la contribution et la mobilisation des employés.

En 2021, le taux de mobilisation global de VIA Rail a chuté comparativement à son niveau de 2020. Cette baisse est principalement attribuable aux conséquences de la pandémie de COVID-19 sur les employés, mais ce résultat demeure plus élevé que celui en 2019. Pendant qu'elle planifie son prochain sondage en 2023, la Société d'État continue de rappeler aux employés de prendre soin de leur bien-être psychologique et physique et demeure consciente des efforts continus et de l'adaptation que le contexte d'exploitation actuel exige.

2.2.3. Main-d'œuvre

Au 31 décembre 2022, VIA Rail comptait 3 100 employés et employés actifs. Sur tout l'effectif, 2 250 personnes sont membres d'un des deux syndicats suivants :

- La Conférence ferroviaire de Teamsters Canada est le syndicat qui représente les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive. La convention collective est arrivée à terme en 2022 et est en cours de négociation.
- Unifor représente un vaste éventail de travailleuses et travailleurs qui compte plus de 1 600 employés de VIA Rail au Canada. La convention collective arrive à terme en décembre 2024.

Dans le milieu où elle évolue, VIA Rail doit concilier les mesures de contrôle des coûts avec une rémunération raisonnable et concurrentielle afin d'attirer et de conserver des talents qualifiés.

Distinctions

L'école de commerce Gustavson de l'Université de Victoria a désigné VIA Rail compagnie de transport la plus digne de confiance au pays pour une quatrième année consécutive (indice Gustavson de 2022).

VIA Rail est aussi fière de se classer au premier rang dans deux catégories parmi les compagnies de transport, soit comme employeur de choix et comme transporteur le plus digne de confiance dans le cadre de l'étude canadienne Réputation 2022 publiée par Léger. L'étude révèle également que VIA Rail est le transporteur dont les Canadiens sont le plus fiers, notamment en raison de ses produits et services, de ses origines canadiennes et de son excellence dans le domaine.

La Société d'État est fière d'annoncer d'avoir été reconnue comme l'un des meilleurs employeurs du Canada en 2023 par le célèbre magazine d'affaires Forbes. VIA Rail s'est classée au 115^e rang parmi les 300 meilleurs employeurs au Canada en 2023. Parmi les entreprises de l'industrie du transport et de la logistique, VIA Rail s'est classé troisième derrière Purolator et FedEx Canada. Cette reconnaissance met en évidence l'environnement de travail positif, le potentiel de croissance et l'équilibre travail-vie personnelle qu'elle offre à ses employés.

3. OBJECTIFS, ACTIVITÉS, RISQUES, RÉSULTATS ATTENDUS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

3.1. Accès à l'infrastructure de tiers

Pour être en mesure d'assurer la prestation de services ferroviaires voyageurs intervilles au nom du gouvernement du Canada, VIA Rail doit avoir accès à certaines infrastructures qui appartiennent à des tiers, principalement des compagnies de chemin de fer hôtes qui offrent des services ferroviaires de transport de marchandises. Parmi ces infrastructures figure un grand nombre de voies ferrées appartenant au CN et de voies ferrées et de subdivisions appartenant à Metrolinx dans le Corridor, ainsi que les voies et les quais que ces sociétés possèdent à la gare Union. Il faudra établir des contrats d'accès pour toutes les infrastructures afin d'appuyer les activités actuelles de VIA Rail.

Comme VIA Rail n'a quasi aucun contrôle sur ces infrastructures essentielles, il lui est difficile d'ajouter des départs, de contrôler les départs, les arrivées et la durée des trajets, de même que la ponctualité des trains.

VIA Rail est d'avis que la meilleure solution pour équilibrer la relation entre elle et les sociétés ferroviaires hôtes tierces consiste à intégrer les meilleures pratiques de gestion de la capacité et de la ponctualité aux futurs contrats d'accès concernant les gares et les voies ferrées, et à assujettir ces contrats à une surveillance réglementaire accrue, afin de créer de meilleures conditions pour toutes les personnes utilisant les services ferroviaires voyageurs au pays.

VIA Rail envisage notamment les meilleures pratiques suivantes :

- Processus clairs et transparents pour la répartition de la capacité et la ponctualité
- Frais d'accès clairs et transparents
- Autorité gouvernementale indépendante jouant un rôle central dans le règlement des problèmes de ponctualité et de répartition de la capacité

Dans la période de planification en cours, VIA Rail doit renouveler trois contrats d'accès qui sont cruciaux à ses activités normales ainsi qu'à ses activités de modernisation prioritaires : remplacement de la flotte Héritage, renouvellement de la flotte du Corridor et soutien au projet de train à grande fréquence.

- Contrat de service avec le CN
- Contrat de service avec Metrolinx, qui donne accès au réseau de Metrolinx dans la région du GT
- Entente de services ferroviaires avec Metrolinx, qui donne accès au corridor ferroviaire de la gare Union de Toronto

VIA Rail et le CN continuent de respecter les termes du contrat de service existant, mais échu. Les deux parties sont actuellement en pourparlers en vue de conclure un nouveau contrat. VIA continue de viser un accès sécuritaire et opportun, tout en s'efforçant de régler les problèmes de ponctualité.

VIA Rail et Metrolinx poursuivent leurs discussions afin de conclure une nouvelle entente consolidée sur les liaisons ferroviaires et l'accès aux voies en 2023. Ce contrat régit l'accès de VIA au réseau de Metrolinx, sauf aux voies ferrées et aux quais de la gare Union de Toronto, qui sont régis par l'entente de services ferroviaires. La région du Grand Toronto, où Metrolinx exerce ses activités, est le marché le plus important de VIA Rail en ce qui a trait à l'achalandage et aux revenus. Metrolinx cherche à transformer la gare Union de Toronto en plaque tournante de trains de banlieue de pointe, ce qui signifie que VIA Rail a de la difficulté à obtenir un accès ou à augmenter le nombre de départs.

3.2. Remise à neuf de la flotte Héritage

La flotte Héritage de VIA Rail compte plus de 250 voitures et locomotives, dont certains sont remises à neuf dans le cadre du Programme de modernisation de la flotte Héritage.

Les voitures AES ont 68 ans ou plus, certaines présentant des conditions inattendues et toutes ont dépassé les 30 à 40 ans d'utilisation, la norme dans le secteur. VIA Rail a reçu 327 millions de dollars supplémentaires dans le budget de 2023 pour effectuer l'entretien de ses trains à l'extérieur du corridor et maintenir les niveaux de service dans son réseau. Un programme de fiabilité sera lancé pour remédier aux problèmes des voitures et des locomotives vieillissantes, dont celles qui n'étaient pas visées par le Programme de modernisation de la flotte Héritage et pour améliorer leur fiabilité jusqu'à la fin de leur vie utile.

VIA Rail lancera des activités préalables à l'approvisionnement pour une flotte de remplacement dans le cadre de ses investissements pour les liaisons long parcours, régionales et en régions éloignées. Ces activités prévoiront notamment la préparation d'une analyse financière et de plusieurs demandes d'informations, et l'élaboration initiale des spécifications techniques, des modalités commerciales et légales et des consultations pour se prémunir contre les longs délais.

3.3. Déficit d'entretien des installations de VIA Rail

Pour que VIA Rail puisse tirer le maximum des investissements dans son matériel roulant et de ses contrats d'accès à l'infrastructure de tiers, elle doit disposer d'installations (gares, centres de maintenance, etc.) qui lui permettront de mener ses activités actuelles et futures. Dans son budget 2022, le gouvernement fédéral a octroyé 212 millions de dollars à VIA Rail pour l'entretien et la modernisation des gares et des centres de maintenance du corridor Québec – Windsor. La Société s'est également vu octroyer 69 millions de dollars supplémentaires au terme d'une décision hors cycle intervenue plus tard pendant le même exercice, pour qu'elle puisse entretenir et moderniser les gares et centres de maintenance qui se trouvent sur les liaisons longs parcours, régionales et en régions éloignées.

Les travaux à effectuer comprennent notamment la réparation ou le remplacement de toits, de briques, de fenêtres et de systèmes mécaniques, structuraux et électriques, l'amélioration des caractéristiques liées à l'accessibilité et le remplacement de quais.

3.4. Train à grande fréquence

En 2022, VIA Rail Canada Inc., comme l'y autorise le décret en conseil C.P. 2022-0261 (24 mars 2022) et lui demande le décret en conseil C.P. 2022-0259 (le 24 mars 2022), a procédé à la constitution en société de VIA HFR – VIA TGF Inc. Cette filiale sera considérée comme une société d'État mère au titre de toutes les dispositions de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* qui s'appliquent seulement à certaines sections, pour lesquels VIA Rail demeurera responsable en tant que société d'État mère, conformément au décret en conseil C.P. 2022-0260 (24 mars 2022).

À court terme, VIA Rail continuera de fournir tout le soutien nécessaire, ainsi que l'expertise et la coopération nécessaires au gouvernement et à VIA HFR – VIA TGF Inc. à l'appui du projet du TGF.

VIA Rail poursuit également la préparation et la mise en œuvre de projets d'investissement ciblés à Montréal qui aideront à réduire l'engorgement et à améliorer la fluidité et la connectivité du réseau de services actuel de VIA Rail, et qui permettront au gouvernement du Canada de franchir une étape importante dans le projet de TGF.

3.5. Initiatives d'efficacité opérationnelle

VIA Rail s'attend à ce que des gains d'efficacité puissent être réalisés en examinant les processus et en tirant parti des nouvelles technologies et des changements réglementaires.

VIA Rail a lancé un examen à l'échelle de l'entreprise afin de cerner les possibilités de rationaliser ses activités. Grâce en partie à cet examen, VIA Rail pourra réaliser d'importantes économies opérationnelles, réduire ses déficits d'exploitation pour les années à venir et atteindre ses objectifs de réduction des coûts pour les années 2024-2025 et au-delà, comme annoncé dans le budget de 2023.

3.6. Autres activités stratégiques et auxiliaires

3.6.1. Renouvellement de la flotte du Corridor

VIA Rail a reçu la première rame au troisième trimestre de 2021, suivi de la deuxième au troisième trimestre de 2022 et de la troisième au premier trimestre de 2023. Elle a également lancé les services ferroviaires voyageurs avec la deuxième rame dans le cadre d'un pré-lancement au quatrième trimestre de 2022. Les essais de qualification, les essais hivernaux et les inspections réglementaires sont tous terminés ou presque. Les opérations commerciales ont débuté en 2023 et les autres trains continueront d'être reçus et mis en service progressivement au cours des prochaines années. Une fois ces rames en exploitation, ce sont des millions de passagers de VIA Rail empruntant la liaison la plus populaire qui entreront dans une nouvelle ère des services ferroviaires voyageurs.

Afin de permettre le renouvellement de la flotte du Corridor et d'adapter les opérations aux exigences des nouvelles rames, VIA Rail procède à la modernisation des centres de maintenance de Montréal et de Toronto, financée par des crédits du budget de 2018 ainsi que par ceux du budget de 2022.

3.6.2. Amélioration du service ferroviaire voyageurs dans le Sud-Ouest de l'Ontario

Dans le but d'améliorer les services ferroviaires voyageurs dans le Sud-Ouest de l'Ontario, VIA Rail et Transports Canada travaillent de concert pour trouver des solutions de prestation des services, qui pourraient prévoir des investissements afin d'accroître la capacité et d'optimiser l'utilisation. La Société pilotera et appuiera les études et les analyses nécessaires pour envisager des scénarios pour l'augmentation du nombre de départs pour les services ferroviaires voyageurs. VIA Rail effectuera également des investissements à la gare de London ainsi qu'à Brantford, Chatham, Sarnia, Stratford et Woodstock. Les fonds pour ces projets proviennent du budget de 2022. Ces investissements appuieront les activités actuelles ainsi que toute amélioration future aux services ferroviaires voyageurs dans le Sud-Ouest de l'Ontario.

3.6.3. Engagements en matière d'accessibilité et de développement durable

VIA Rail a rendu publics son plan de durabilité 2021-2025 ainsi que son plan d'accessibilité 2022-2025, qui peuvent tous deux être consultés sur son site Web. Ces plans pluriannuels sont d'autres exemples de la façon dont VIA Rail se transforme et changeant la façon dont les Canadiens vivent et voyagent, créant ainsi un avenir plus accessible et plus durable pour tous.

Le plan d'accessibilité 2022-2025 de la Société d'État lui permettra de se donner les moyens de ses ambitions, à savoir offrir le mode de transport national et intervilles le plus accessible au Canada, le tout en proposant une expérience de voyage exempte d'obstacles, de la réservation jusqu'à l'arrivée à destination. Il trace également la voie vers une expérience plus accessible et inclusive pour le personnel dans son milieu de travail et pour les passagers durant leurs déplacements. Parmi les améliorations prévues entre 2023 et 2025, notons l'accessibilité des communications, l'accessibilité des gares et la livraison de nouveaux trains pour le Corridor. Les gares recevront des abaissés de trottoir mis à jour, des portes automatiques, des cartes de gare en braille, des indications d'orientation autonomes et des aires calmes. Les 32 nouvelles rames sur le Corridor comprendront des ascenseurs pour fauteuils roulants, des numéros de sièges en braille, des panneaux de signalisation en braille à contraste élevé gaufré, des transitions de surface, des portes automatiques, plus de barres d'appui et d'options de sièges d'aide à la mobilité, des toilettes accessibles et des écrans indiquant les renseignements de voyage.

VIA Rail commencera à rendre compte de ses engagements en matière de durabilité, en conformité avec les recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GIFCC), dans un rapport autonome portant sur les résultats de 2022. VIA Rail reconnaît qu'il ne s'agit que du premier rapport, et qu'il deviendra de plus en plus riche à mesure qu'elle parfait sa compréhension des risques physiques liés au climat et à la transition.

VIA Rail demeure déterminée à l'égard de la durabilité et à demeurer membre du Pacte mondial des Nations Unies. La Société d'État a revu à la hausse son objectif de réduction des GES afin de soutenir ses ambitions de carboneutralité d'ici 2050 et s'efforce d'améliorer l'efficacité énergétique et la consommation de carburant à l'échelle de ses activités. De plus, dans le cadre de son plan de durabilité, VIA Rail s'inscrit dans le cadre de la Global Reporting Initiative (GRI), qui vise à offrir une expérience zéro déchet sur la nouvelle flotte Québec-Windsor, à accroître son taux de recyclage et à introduire la collecte de déchets organiques.

3.6.4. Liaisons longs parcours, régionaux et en régions éloignées

Pendant l'examen du projet de remplacement de la flotte Héritage, VIA Rail procédera également à un examen stratégique des services de liaisons longs parcours, régionaux et en régions éloignées, à la demande de Transports Canada. L'objectif est de relever les possibilités d'améliorer la prestation des services et les correspondances entre les collectivités, et d'évaluer en quoi la modification des services pourrait toucher les exigences concernant la nouvelle flotte.

Le financement a été accordé à VIA Rail pour poursuivre sa préparation du remplacement de la flotte Héritage et réaliser l'analyse. Afin de s'assurer que ce processus ne retarde pas l'acquisition éventuelle d'un parc de remplacement, VIA Rail propose de le réaliser parallèlement aux activités de préparation de l'approvisionnement. Grâce à une stratégie d'achat souple, les résultats de l'analyse pourraient être utilisés en temps opportun pour informer les éléments ultérieurs des activités d'achat, tels que les composantes finales de la conception des voitures ainsi que les quantités de chaque type de voiture.

3.6.5. Amélioration de la satisfaction de la clientèle et de l'expérience de réservation

La modernisation du système de réservation de VIA Rail sert à mettre à jour le système qui a presque 30 ans et de permettre l'augmentation des réservations de billets. Le nouveau système de réservation offrira un processus de réservation facile et intuitif grâce à une large gamme de nouvelles fonctionnalités, dont la sélection autonome des sièges et une expérience entièrement conviviale sur tous les appareils, y compris les téléphones portables.

Les événements météorologiques importants survenus en décembre 2022 ont causé plusieurs difficultés opérationnelles qui ont eu des répercussions négatives sur les clients. VIA Rail a donc demandé aux experts d'examiner son rendement relativement à ces événements. La Société d'État travaille à l'élaboration des recommandations et à la mise en œuvre de mesures qui réduiront au minimum les répercussions sur les clients si des événements semblables se produisent à l'avenir.

4. APERÇU FINANCIER

Sur le plan financier, au cours des dernières années, VIA Rail a exploité au maximum ses ressources pour accroître son chiffre d'affaires, contenir son déficit d'exploitation et limiter sa dépendance au financement du gouvernement. VIA Rail met également en œuvre des mesures d'efficacité pour pouvoir respecter les lignes directrices de réduction de 3 % annoncées dans le budget de 2023.

Depuis la pandémie de COVID-19, le bilan financier de VIA Rail a grandement été touché, touchant à la fois les résultats principaux et les résultats nets. Les prévisions financières ci-dessous témoignent donc de taux de changement marqués par rapport aux résultats de 2019 (résultats pré-pandémiques).

De nombreuses hypothèses ont dû être formulées pour estimer les résultats financiers de la période de planification en cours. Les activités pourraient revenir aux niveaux d'avant la pandémie en 2025, mais il reste un risque important que cette hypothèse ne se concrétise pas, en particulier compte tenu de la disponibilité réduite de l'équipement et de la pression financière accrue.

La section qui suit (4.1) présente le Plan financier pour la période 2023-2027.

4.1. Aperçu du Plan financier 2023-2027

Revenus

Nous prévoyons une augmentation des revenus variables de 41 % sur l'ensemble de la période du Plan (de 317,0 à 446,5 millions de dollars de 2022 à 2027). Cette hypothèse est fondée sur le fait que VIA Rail s'attend à un retour des voyageurs à bord de ses trains à la fin de la pandémie et d'ici la fin de 2023.

Les revenus semi-variables et fixes devraient connaître une croissance de 12 % (de 18,1 à 20,2 millions de dollars de 2022 à 2027) sur l'ensemble de la période du Plan. Ces revenus appartiennent à la catégorie des revenus non directement liés aux produits voyageurs, par exemple les revenus tirés de l'exploitation des gares, du marketing, des ventes, des opérations de maintenance ou des activités générales.

Dépenses

En tant que société ferroviaire responsable, VIA Rail s'efforce sans cesse d'améliorer l'efficacité de ses opérations tout en menant à bien ses ambitieuses initiatives de transformation. Les années 2020 et 2021 sont l'exemple parfait de sa capacité à gérer rigoureusement ses coûts d'exploitation face aux répercussions de la pandémie sur ses activités, sans délaisser ses grands programmes stratégiques comme le projet de remplacement de la flotte du Corridor et le nouveau système de réservation. L'amélioration continue demeurera une priorité de VIA Rail pour toute la durée du Plan d'entreprise.

En 2020 et 2021, VIA Rail a réduit considérablement ses dépenses pour gérer la pandémie de COVID-19 et s'assurer que la Société d'État dispose de fonds suffisants pour adapter son offre de services dans un contexte en constante évolution. Pour réduire ses dépenses, elle a mis en œuvre des stratégies de limitation des coûts. Les prévisions pour la période du Plan sont basées sur une reprise graduelle des services, se traduisant par une hausse des charges jusqu'à l'atteinte des niveaux pré-pandémiques.

Il convient de souligner qu'avant les conditions hors du commun sur le marché et l'inflation élevée qui ont marqué 2022, VIA Rail s'attendait déjà à avoir du mal à compenser certaines charges, comme l'augmentation des salaires et l'inflation pendant la période du Plan, et ce, même si elle s'efforce de mettre en œuvre des mesures de productivité. Certaines charges sont liées à des accords qui prévoient une augmentation des prix en fonction du taux d'inflation, lequel a dépassé de loin la cible de 2 % du Canada et entraîne une hausse des dépenses plus importante que prévu. Même si certaines charges ont connu une augmentation considérable par rapport à la période de planification précédente, VIA Rail s'attend à ce que ces charges deviennent prévisibles grâce à la signature d'ententes pluriannuelles (p. ex. pour la main-d'œuvre et accès aux voies ferrées) pour les périodes qu'elles visent.

Nous prévoyons ainsi une croissance des charges variables de 37 % sur l'ensemble de la période (de 343,1 à 470,5 millions de dollars de 2022 à 2027). Cette augmentation est principalement attribuable à la reprise des services normaux à mesure que les activités augmentent.

Les charges semi-variables et fixes devraient augmenter de 29 % (de 336,2 millions à 432,2 millions de dollars) sur l'ensemble de la période du Plan. Appartenant à la catégorie des charges non directement liées aux services ferroviaires voyageurs, les charges semi-variables et fixes comprennent celles liées à l'exploitation des gares, au marketing, aux ventes, aux opérations de maintenance ou aux activités générales.

4.1.1. Corridor

Revenus variables

Nous prévoyons que les revenus variables du Corridor augmenteront de 45 % (de 257,2 à 371,9 millions de dollars) sur l'ensemble de la période du Plan. L'arrivée de la nouvelle flotte dès 2022 permettra à VIA Rail d'accroître son achalandage, et donc, ses revenus.

Charges variables

Une croissance des charges variables du Corridor de 34 % (de 229,0 à 306,0 millions de dollars) est prévue sur l'ensemble de la période visée par le Plan.

4.1.2. Le Canadien

Revenus variables

Nous prévoyons que les revenus variables du *Canadien* augmenteront de 24 % (de 46,8 à 58,0 millions de dollars) sur l'ensemble de la période. Par les années passées, l'augmentation des revenus – qui dépend grandement du tourisme international – parvenait à compenser les répercussions négatives du manque de ponctualité, des longs temps de déplacement et des heures d'arrivée incertaines. Pour la période du Plan, cette augmentation dépend essentiellement de la reprise attendue des services, de la croissance du PIB et de l'inflation.

Charges variables

Les charges variables du *Canadien* devraient augmenter de 43 % (de 59,4 à 85,2 millions de dollars) sur l'ensemble de la période visée par le Plan. Cette hausse est largement attribuable à la reprise attendue des services, aux augmentations de salaire et à l'inflation.

4.1.3. L'Océan

Revenus variables

Les revenus variables de l'Océan devraient augmenter de 29 % (de 9,6 à 12,4 millions de dollars) sur l'ensemble de la période du Plan. Cette hausse est largement attribuable à la reprise attendue des services, à la croissance du PIB et à l'inflation.

Charges variables

Les charges variables de l'Océan devraient augmenter de 47 % (de 25,1 à 36,8 millions de dollars) sur l'ensemble de la période du Plan. Cette hausse est largement attribuable à la reprise attendue des services, aux augmentations de salaire et à l'inflation.

4.1.4. Liaisons régionales

Revenus variables

Nous prévoyons une croissance de 24 % des revenus variables des liaisons régionales (de 3,4 à 4,2 millions de dollars) sur l'ensemble de la période du Plan. Cette augmentation est essentiellement attribuable à la croissance du PIB, à l'inflation et au retour attendu aux niveaux de service d'avant la pandémie dans les prochaines années.

Charges variables

Les charges variables des liaisons régionales devraient augmenter de 43 % (de 29,7 à 42,5 millions de dollars) sur l'ensemble de la période du Plan. Cette hausse est largement attribuable à la reprise attendue des services, aux augmentations de salaire et à l'inflation.

4.1.5. Plan des dépenses en immobilisations et besoins en immobilisations courants

Le Conseil du Trésor ayant approuvé la proposition hors cycle 2020 de VIA Rail, les besoins en immobilisations de cette dernière sont financés jusqu'en 2024. Pour 2025, son financement s'élève seulement à 25 millions de dollars, la portion non financée étant de 75 millions de dollars.

Programme de développement durable

Programme des gares et programme des centres de maintenance

VIA Rail possède 34 gares dans le Corridor et 68 à l'extérieur de celui-ci, ainsi que 4 centres de maintenance situés à Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver. VIA Rail est aussi locataire de 11 gares dans le Corridor et de 24 gares à l'extérieur du Corridor.

Le programme des gares quinquennal comprend la mise à niveau et la rénovation des gares d'Ottawa, de Kingston et de London ainsi que le remplacement des quais et des toits.

Le programme quinquennal des centres de maintenance prévoit quant à lui des investissements pour le maintien en bon état de ces 4 bâtiments et de leur équipement.

Les montants susmentionnés ne tiennent pas compte du financement des grands projets d'amélioration ni des projets d'amélioration de l'accessibilité qui pourraient découler de récentes modifications législatives. *Projet de loi C-81 sur l'accessibilité : Loi visant à faire du Canada un pays exempt d'obstacles et Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées.* VIA Rail fournira des renseignements supplémentaires à ce sujet dans ses prochains plans d'entreprise.

Programme d'infrastructure

VIA Rail est propriétaire de 186 milles de voies ferrées terrestres, de 89 ponts et de 336 passages à niveau.

Le programme quinquennal comprend le programme pluriannuel des voies ferrées et des ponts.

Programme de technologie de l'information

VIA Rail possède du matériel informatique et des logiciels valant 166 millions de dollars.

Le programme quinquennal prévoit un investissement dans un nouveau système de réservation et diverses mises à niveau des systèmes actuels.

En ce qui concerne les technologies de l'information et certains services fournis grâce à ces technologies, les modifications apportées aux normes internationales d'information financière (NIFF) en matière de comptabilité font en sorte qu'ils doivent être comptabilisés comme des charges d'exploitation plutôt que comme des dépenses en immobilisations. On estime que ces modifications exerceront des pressions à la hausse sur les coûts d'exploitation de VIA Rail. Pour pallier cette situation, VIA Rail devra effectuer des transferts entre ses budgets d'exploitation et d'immobilisations.

Programme d'équipement

La flotte du Corridor compte 97 voitures LRC, 33 voitures AES2, 15 voitures Renaissance, 7 voitures AES1 et 45 locomotives. La flotte ne desservant pas le Corridor compte 197 voitures AES, 6 appareils RDC, 38 voitures Renaissance et 28 locomotives F40.

Le programme quinquennal prévoit des investissements pour le maintien en bon état de l'équipement.

Programme de renouvellement de la flotte du Corridor

La nouvelle flotte du Corridor a commencé le service de passagers dans le cadre d'un pré-lancement en 2022, parallèlement à l'arrivée continue de nouveaux trains. Pendant cet intervalle, VIA Rail garantira la protection des capacités dans le Corridor et des revenus qu'elle en tire, et cherchera à optimiser l'utilisation du matériel roulant dans le réseau. La Société procède aux investissements nécessaires pour préserver la flotte actuelle, et des fonds ont été obtenus dans le budget fédéral de 2017.

Nous mettrons hors service les voitures Renaissance et LRC de manière progressive jusqu'à la fin du programme de renouvellement.

De plus, une partie du matériel roulant excédentaire sera éliminé au moyen d'un protocole d'entente avec Services publics et Approvisionnement Canada. Ce protocole, en vigueur de novembre 2020 à mars 2021, peut être renouvelé pour deux ans, tout au plus. VIA Rail éliminera des voitures excédentaires, dont la valeur totale devrait être négligeable et conservera le produit de la vente.

Projet d'infrastructure – passages à niveau de tiers

Le budget fédéral de 2017 allouait 99,9 millions de dollars à la part de VIA Rail dans le projet de conformité des passages à niveau du CN.

En 2021, Transports Canada a modifié la portée du règlement. Ainsi, il ne sera pas obligatoire que les passages à niveau à risque peu élevé respectent toutes les exigences, et l'échéance a été repoussée pour tous les passages à niveau en fonction des risques.

Investissements ciblés dans l'infrastructure et TGF

Le budget fédéral de 2021 allouait 490,1 millions de dollars à VIA Rail pour qu'elle investisse dans des infrastructures qui concourront à l'amélioration de ses services et au succès du Projet de train à grande fréquence (TGF) dans son ensemble. Ces investissements contribueront à réduire l'engorgement et à améliorer la fluidité et la connectivité sur le réseau actuel, et permettront à VIA de franchir un pas important dans la réalisation du Projet de TGF dans le Corridor.

Budget de 2022 et demandes hors cycles

Le budget de 2022 prévoyait un financement pour appuyer les investissements dans les installations et le matériel roulant. Ces investissements visent à favoriser encore plus le succès global du Projet de train à grande fréquence et du Programme de remplacement de la flotte, d'accroître la capacité ferroviaire pour les liaisons du Corridor, à voir à ce que le matériel roulant desservant les liaisons longs parcours, régionales et en régions éloignées soit fonctionnel, à remédier aux déficits d'entretien cumulatifs et de procéder aux travaux nécessaires dans les gares et centres de maintenance.

Budget de 2023

Le budget fédéral de 2023 a accordé un financement à VIA Rail Canada afin de lui permettre d'investir dans son matériel roulant. Le financement permettra de garantir que le matériel roulant existant fonctionne jusqu'à la fin de sa vie utile et de remédier à ses problèmes structurels.

4.2. Performance financière de l'exploitation – 2021 à 2022

4.2.1 Corridor

Revenus variables

En 2022, 3,2 millions de passagers ont emprunté le Corridor, ce qui représente 96 % de l'achalandage total de VIA Rail et 81 % de ses produits voyageurs. Avec la hausse de l'achalandage de 2021 (1,4 million de passagers) à 2022 (3,2 millions de passagers), les revenus ont augmenté de 148,2 millions de dollars, passant de 109,0 à 257,2 millions de dollars de 2021 à 2022 (+136 %).

En dépit d'améliorations considérables résultant de choix tactiques, si aucun changement structurel stratégique n'est fait, les problèmes de temps de déplacement et de fiabilité continueront de plomber les revenus de la Société d'État. Bien qu'elle continue de cibler des segments à valeur ajoutée où il est possible d'offrir des services à prix élevé, VIA Rail croit qu'elle approche la limite de sa stratégie générale d'augmentation des prix et que ses revenus s'apprentent à plafonner de nouveau.

Charges variables

En 2022, les charges variables liées au Corridor ont augmenté de 75,3 millions de dollars, passant de 153,7 à 229,0 millions de dollars (+49 %) de 2021 à 2022. Cette augmentation est essentiellement attribuable à une hausse du niveau de service, laquelle a toutefois été mitigée par les limitations de coûts.

Déficit et efficacité

La marge sur coût variable du Corridor a augmenté de 72,9 millions de dollars en 2022, passant d'un déficit de 44,7 millions de dollars en 2021 à une marge sur coût de 28,2 millions de dollars en 2022. Le ratio d'exploitation variable (revenus variables par rapport aux charges variables) a quant à lui atteint 112 %, comparativement à 71 % en 2021.

4.2.2 Le *Canadien*

Revenus variables

En 2022, les revenus variables du *Canadien* ont augmenté de 41,4 millions de dollars, passant de 5,4 à 46,8 millions de dollars de 2021 à 2022 (+767 %), ce qui s'explique principalement par la reprise des services.

Charges variables

Les charges variables du *Canadien* ont augmenté de 32,3 millions de dollars, passant de 27,1 à 59,4 millions de dollars de 2021 à 2022 (+119 %), en raison de la reprise des services.

Déficit et efficacité

Le déficit variable du *Canadien* a baissé de 9,1 millions de dollars, passant de 21,7 à 12,6 millions de dollars de 2021 à 2022. Le ratio d'exploitation variable (revenus variables par rapport aux charges variables) a quant à lui atteint 79 %, comparativement à 20 % en 2021.

4.2.3 L'*Océan*

Revenus variables

En 2022, les revenus variables de l'*Océan* ont augmenté de 7,9 millions de dollars, passant de 1,7 à 9,6 millions de dollars de 2021 à 2022 (+465 %), essentiellement en raison de la reprise des services.

Charges variables

En 2022, les charges variables de l'*Océan* ont augmenté de 17,9 millions de dollars, passant de 7,2 à 25,1 millions de dollars de 2021 à 2022 (+249 %), en raison de la reprise des services.

Marge sur coût variable et efficacité

La marge sur coût variable de l'*Océan* a augmenté de 10,0 millions de dollars, passant de 5,5 à 15,5 millions de dollars de 2021 à 2022. Le ratio d'exploitation variable (revenus variables par rapport aux charges variables) a quant à lui atteint 38 %, comparativement à 24 % en 2021.

4.2.4 Liaisons régionales

Revenus variables

En 2022, les revenus variables des liaisons régionales ont augmenté de 1,7 million de dollars, passant de 1,7 à 3,4 millions de dollars de 2020 à 2021 (+100 %), essentiellement en raison de la reprise des services.

Charges variables

En 2022, les charges variables des liaisons régionales ont augmenté de 5,7 millions de dollars, passant de 24,0 à 29,7 millions de dollars de 2021 à 2022 (+24 %), essentiellement en raison de la reprise des services.

Marge sur coût variable et efficacité

La marge sur coût variable des liaisons régionales a augmenté de 3,9 millions de dollars, passant de 22,3 à 26,2 millions de dollars de 2021 à 2022. Le ratio d'exploitation variable (revenus variables par rapport aux charges variables) a quant à lui atteint 11 %, comparativement à 7 % en 2021.

4.3. Autres revenus et charges

4.3.1 Politique concernant les voyages et reddition de comptes

VIA Rail prévoit de dépenser 0,5 million de dollars en frais de voyage et de représentation en 2021, une dépense qui s'élèvera à 1,6 million de dollars en 2026. En 2019, les frais de voyage et de représentation ont totalisé 1,5 million de dollars. Les dépenses dans cette catégorie ont diminué considérablement en raison de la pandémie et de la politique de télétravail. Sur l'ensemble de la période du Plan, les dépenses augmenteront à un rythme considérablement plus rapide en 2022 et 2023 avec la reprise des services ferroviaires, pour ensuite croître à un taux annuel de 2,0 % à partir de 2023.

4.4. Précédents programmes d'immobilisations – 2017 à 2020

Programme du budget fédéral de 2017

Le budget fédéral de 2017 allouait 99,9 millions de dollars à la part de VIA Rail dans le projet de conformité des passages à niveau du CN.

En 2021, Transports Canada a modifié la portée du règlement. Il ne sera pas obligatoire que les passages à niveau à risque peu élevé respectent toutes les exigences, et l'échéance a été repoussée pour tous les passages à niveau en utilisant une approche fondée sur les risques. La date limite a été repoussée d'un an pour les passages à niveau à risque élevé et de trois ans pour ceux qui ne le sont pas. Nous nous attendons donc à ce que le projet se poursuive au-delà de l'exercice 2021-2022 du gouvernement.

VIA Rail a déjà demandé le report du financement, dans le cadre du processus du budget supplémentaire des dépenses C et de la mise à jour annuelle des niveaux de référence (MJANR).

Le budget fédéral prévoyait aussi 324,4 millions de dollars pour les projets d'immobilisation et de matériel roulant en cours. En date de décembre 2021, VIA Rail avait dépensé 97,5 % (316,3 millions) de cette enveloppe; il lui reste donc 8,1 millions de dollars à dépenser dans les prochaines années pour le Programme de modernisation de la flotte Héritage.

Programme du budget fédéral de 2018

Le 19 mars 2018, le gouvernement du Canada a annoncé le remplacement de la flotte du corridor Québec – Windsor par 32 nouveaux trains modernes qui seront plus sécuritaires, plus accessibles et plus fiables. Ces trains offriront aussi de meilleures commodités et seront plus écologiques.

Le financement de cette initiative s'élève à 1,5 milliard de dollars. À la fin de décembre 2022, VIA Rail avait dépensé 28,8 % (428,9 millions) pour cet important projet; il lui reste donc 1 060,8 millions de dollars à dépenser dans les prochaines années.

Programme du budget fédéral de 2020

La décision hors cycle 2020 du gouvernement fédéral s'est traduite par l'octroi de 500,0 millions de dollars pour les projets d'immobilisation en cours. En date de décembre 2022, VIA Rail avait dépensé 25,2 % (126,2 millions de dollars) de cette enveloppe; il lui reste donc 373,8 millions de dollars à dépenser dans les prochaines années.

Programme du budget fédéral de 2021

Le budget fédéral de 2021 allouait 490,1 millions de dollars à VIA Rail pour qu'elle investisse dans des infrastructures qui concourront à l'amélioration de ses services et au succès du Projet de train à grande fréquence (TGF) dans son ensemble. Ces investissements contribueront à réduire l'engorgement et à améliorer la fluidité et la connectivité sur le réseau actuel, et permettront à VIA de franchir un pas important dans la réalisation du Projet de TGF dans le Corridor. En date de décembre 2022, VIA Rail avait dépensé 6,8 millions de dollars de cette enveloppe; il lui reste donc 483,3 millions de dollars à dépenser dans les prochaines années.

Programme du budget fédéral de 2022

Le budget fédéral de 2022 a accordé un financement de 375,3 millions de dollars à VIA Rail Canada afin de lui permettre d'investir dans ses installations et son matériel roulant. Le financement permettra de voir à ce que le matériel roulant existant soit fonctionnel, de remédier aux déficits d'entretien cumulatifs et de procéder aux travaux de sécurité nécessaires dans les gares et centres de maintenance. En date de décembre 2022, VIA Rail avait dépensé 17,4 millions de dollars de cette enveloppe; il lui reste donc 357,9 millions de dollars à dépenser dans les prochaines années.

4.5. Énoncé économique de l'automne 2020 – Fonds d'aide en réponse à la COVID-19

Dans son énoncé économique de l'automne 2020, le gouvernement a alloué à VIA Rail un financement additionnel de 187,5 millions de dollars pour combler le manque à gagner restant, même après l'adoption de ces grandes stratégies.

Pour les exercices gouvernementaux 2020-2021 et 2021-2022, VIA Rail a dépensé respectivement 90,4 et 67,5 millions de dollars de cette enveloppe. Le financement d'exploitation restant de 29,6 millions de dollars a été remis au gouvernement.

4.6. Régime de vérification

VIA Rail est soumise à trois types de vérifications : vérifications internes, audits externes annuels des états financiers et examens spéciaux périodiques. Un cabinet indépendant (KPMG) effectue régulièrement des vérifications internes et transmet ses conclusions et ses recommandations au Comité de vérification et de placement des régimes de retraite du Conseil d'administration de VIA Rail. Le Bureau du vérificateur général du Canada peut consulter librement les résultats de vérifications. Ce dernier est aussi chargé d'effectuer les vérifications financières externes annuelles et les examens spéciaux à quelques années d'intervalle. Le plus récent examen spécial a été achevé en 2016.

Au titre de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, ces vérifications visent à garantir qu'au sein de VIA Rail :

- les transactions sont conformes à la réglementation en vigueur, à la charte et aux règlements de la Société ainsi qu'à toutes les directives qui lui sont données;
- les activités sont menées efficacement;
- les ressources financières, humaines et matérielles sont gérées de façon économique et efficiente, et les actifs sont protégés et contrôlés.

ANNEXE 1. LETTRE DE MANDAT DU MINISTRE

VIA Rail se conforme à l'orientation exprimée par le premier ministre dans la lettre de mandat du ministre des Transports de décembre 2021 communiquée à la présidente et chef de la direction par l'honorable Omar Alghabra, ministre des Transports.

VIA Rail respecte ce mandat, qui comprend les directives suivantes à l'intention du ministre des Transports :

« En tant que ministre des Transports, votre priorité immédiate est de faire respecter les exigences en matière de vaccination en place dans le secteur des transports réglementé par le gouvernement fédéral et de continuer à soutenir la relance et la reconstruction du secteur de l'aviation commerciale. Par ailleurs, vous agirez en priorité pour faire du train à grande fréquence une réalité et pour donner de l'impulsion aux mesures qui visent à appuyer la transition du Canada vers la carboneutralité, y compris en accélérant l'adoption des véhicules zéro émission.

Pour atteindre ces objectifs, je vous demande d'obtenir des résultats pour les Canadiens en vous acquittant des engagements suivants.

- Exiger que les voyageurs des trains interprovinciaux, des vols commerciaux, des bateaux de croisière et des autres navires sous réglementation fédérale soient vaccinés, et continuer de travailler avec le secteur des transports soumis à la réglementation fédérale afin d'assurer que la vaccination contre la COVID-19 soit une priorité pour les travailleurs de ce secteur.
- Continuer de travailler avec le ministre de la Sécurité publique et le ministre de la Santé afin de protéger la santé et la sécurité des Canadiens par une gestion sécuritaire, responsable et empathique de la frontière avec les États-Unis et des autres points d'entrée au Canada.
- Entreprendre un processus d'approvisionnement pour aller de l'avant avec le projet de train à grande fréquence utilisant la technologie électrique dans le corridor Toronto-Québec, avec l'objectif ultime d'étendre ce projet au sud-ouest de l'Ontario. »

<https://pm.gc.ca/fr/lettres-de-mandat/2021/12/16/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports>

ANNEXE 2. STRUCTURE DE GOUVERNANCE DE VIA RAIL

Conseil d'administration

Comme toutes les sociétés d'État non-mandataires, VIA Rail a été structurée de façon à pouvoir agir indépendamment de son unique actionnaire, le gouvernement du Canada. En tant que société d'État indépendante, VIA Rail est dotée d'un conseil d'administration qui est responsable de superviser les choses suivantes :

1. l'orientation stratégique et la gestion de la Société;
2. l'examen des analyses de rentabilité et des niveaux de service;
3. les charges d'exploitation ainsi que les fonds pour dépenses en capital accordés par le gouvernement;
4. l'approbation des stratégies, initiatives, investissements, budgets, plans d'entreprise et contrats de grande valeur. Le Conseil d'administration rend également compte des activités de VIA Rail au gouvernement du Canada.

Pour accomplir son mandat le plus efficacement possible, le Conseil d'administration est composé de membres possédant une combinaison équilibrée et pertinente de compétences, de connaissances et d'expériences s'inscrivant dans la vision et les objectifs stratégiques de VIA Rail.

La présidence du Conseil d'administration et la présidente ou le président et chef de la direction sont nommés par la gouverneure ou le gouverneur en conseil sur recommandation de la ou du ministre des Transports, tandis que les administratrices et administrateurs sont nommés par la ou le ministre des Transports sur approbation de la gouverneure ou du gouverneur en conseil.

Afin d'encadrer l'orientation stratégique et la gestion de la Société ainsi que de ses quatre comités, le Conseil se réunit au moins quatre fois par année (chaque trimestre), mais d'autres réunions sont planifiées au besoin. À l'heure actuelle, les réunions de 2023 sont prévues les 15 et 16 février, du 20 au 22 mars, du 24 au 26 mai, du 21 au 23 août et du 20 au 22 novembre.

Le 16 mai 2023, le ministre des Transports, l'honorable Omar Alghabra, a annoncé que M. Mario Peloquin avait été nommé président et chef de la direction pour un mandat de cinq ans, à compter du 12 juin 2023.

Composé de sa présidente, du président et chef de la direction ainsi que de neuf administratrices et administrateurs, le Conseil d'administration rend des comptes au ministre des Transports. Tous ses membres doivent signer un code d'éthique reflétant l'esprit et l'intention de la *Loi fédérale sur la responsabilité, L.C. 2006, ch. 9*, qui établit les normes de transparence et de responsabilisation des dirigeantes et dirigeants et des administratrices et administrateurs des sociétés d'État.

Le tableau suivant présente la composition du Conseil d'administration en date du 28 février 2023 ainsi que des précisions sur les administratrices et administrateurs. Veuillez noter que des demandes de renouvellement de mandat de certains membres du Conseil d'administration (c.-à-d. ceux dont les mandats prennent fin en 2022 ou en 2023) ont été présentées en 2022 et en 2023 à Transports Canada. Comme prévu par section 105(4) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, les administrateurs continuent leurs fonctions jusqu'à ce que leurs remplaçants soient nommés.

Conseil d'administration de VIA Rail Canada					
Nom	Emplacement	Date de nomination	Date de fin du mandat	Durée du mandat	Mandat
Françoise Bertrand	Montréal (Qc)	12 avril 2017	11 oct. 2023	5 ans + 1,5 an	Deuxième
Grant Christoff	Vancouver (C.-B.)	28 mars 2019	27 mars 2023	4 ans	Premier
Daniel Gallivan	Halifax (N.-É.)	21 juin 2017	29 sept. 2022	3 ans + 2 ans	Deuxième
Jonathan Goldbloom	Montréal (Qc)	21 juin 2017	24 févr. 2026	4 ans + 4 ans	Deuxième
Miranda Keating Erickson	Calgary (Alb.)	28 mars 2019	27 mars 2023	4 ans	Premier
Jane Mowat	Toronto (Ont.)	29 sept. 2013	30 sept. 2021	4 ans + 3 ans + 1 an	Troisième
Glenn Rainbird	Belleville (Ont.)	21 juin 2017	24 févr. 2024	4 ans + 2 ans	Deuxième
Gail Stephens	Victoria (C.-B.)	21 juin 2017	24 févr. 2026	4 ans + 4 ans	Deuxième
Kenneth Tan	Richmond (C.-B.)	21 juin 2017	29 sept. 2022	3 ans + 2 ans	Deuxième
Vianne Timmons	St. John's (T.-N.-L.)	28 mars 2019	27 mars 2023	4 ans	Premier

Les biographies des membres du Conseil d'administration sont disponibles à l'adresse : <https://corpo.viarail.ca/fr/entreprise/conseil-administration>.

Comités du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration est épaulé dans ses activités de surveillance par cinq comités : (i) le Comité des ressources humaines, (ii) le Comité d'engagement des parties prenantes et communications, (iii) le Comité des projets majeurs et sur la modernisation de la flotte, (iv) le Comité de vérification et de placement des régimes de retraite et (v), le Comité de la gouvernance.

i. Le Comité des ressources humaines : chapeaute et encadre les principaux dossiers stratégiques en matière de ressources humaines, notamment :

1. L'évaluation du rendement et la rémunération de la présidente ou du président et chef de la direction;
2. L'évaluation du rendement et la rémunération des cadres supérieures et cadres supérieurs;
3. L'élaboration et l'application des programmes de rémunération, de mesures incitatives et d'avantages sociaux ainsi que des régimes de retraite;
4. L'efficacité de la structure organisationnelle;
5. L'élaboration et l'application des plans de perfectionnement et de relève de la direction;
6. La gestion des relations avec les employées et employés et des relations de travail en général, y compris les mandats de négociation avec le personnel syndiqué;
7. Le cadre de santé et sécurité au travail;
8. L'élaboration et l'application du plan stratégique de ressources humaines;
9. La détermination, l'évaluation et l'atténuation des risques liés à ce qui précède.

Les membres du Comité des ressources humaines sont les suivants :

- Miranda Keating Erickson, présidente;
- Daniel Gallivan;
- Jonathan Goldbloom;
- Glen Rainbird;
- Gail Stephens;
- Vianne Timmons.

ii. Le Comité d'engagement des parties prenantes et communications chapeaute et encadre les choses suivantes :

1. Le plan de communication et les stratégies de marketing de la Société relativement à ses parties prenantes pour s'assurer qu'il va dans le sens de ses objectifs stratégiques et commerciaux et que VIA Rail conserve la licence sociale que lui ont accordée les Canadiennes et Canadiens pour exploiter les services ferroviaires voyageurs nationaux tout en développant des relations positives et productives avec toutes les parties prenantes;
2. Les principaux rapports de la Société, y compris son rapport annuel et d'autres rapports rendus publics, ainsi que ses communiqués de presse;

3. La surveillance et le suivi de la stratégie sur la responsabilité environnementale, sociale et de gouvernance (ESG) et de la stratégie sur la responsabilité sociale d'entreprise, ainsi que leur mise en œuvre et celle des politiques et plans d'action connexes;
4. La mise en œuvre par la Société du décret CP 2022-0259 (le « décret ») donnant instruction à VIA Rail Canada Inc. de (i) constituer une filiale à cent pour cent, qui reste à être nommée, ayant comme mandat le développement et la mise en œuvre du projet de TGF; (ii) fournir à la filiale l'appui, l'expertise et la coopération nécessaires pour faciliter son rôle et l'exécution de son mandat; et (iii) fournir au ministre des Transports l'appui, l'expertise et la coopération nécessaires pour faciliter son rôle dans le cadre du développement et de la mise en œuvre du projet du TGF;
5. La détermination, l'évaluation et l'atténuation des risques liés aux sujets énumérés ci-dessus.

Les membres du Comité d'engagement des parties prenantes et communication sont les suivants :

- Jonathan Goldbloom, président;
- Grant Christoff;
- Daniel Gallivan;
- Jane Mowat;
- Vianne Timmons.

iii. Le Comité des projets majeurs et de la modernisation de la flotte est chargé de superviser et de surveiller ce qui suit :

1. Les projets et programmes majeurs identifiés comme tels par le Comité des projets majeurs et sur la modernisation de la flotte, y compris, sans toutefois s'y limiter :
 - a. L'acquisition et le conditionnement de la nouvelle flotte de trains du corridor Québec–Windsor conformément aux processus d'approvisionnement et de gestion de projet établis par la Société (le « Programme de remplacement de la flotte du Corridor »), ce qui comprend la mise à niveau des centres de maintenance de Montréal et de Toronto pour assurer la mise en service, l'entretien et la maintenance de la flotte Héritage, de la nouvelle flotte et de l'équipement sans compromettre les activités de maintenance actuelles de la Société (le « Programme de mise à niveau des installations de maintenance »);
 - b. La remise à neuf de la flotte Héritage (le « Programme de modernisation de la flotte Héritage », qui englobe le Programme de remplacement de la flotte du Corridor et le Programme de mise à niveau des installations de maintenance);
2. Les politiques, les pratiques et les procédures de la Société en matière de gestion des projets et programmes majeurs;
3. Le suivi des dépenses en immobilisations;
4. La détermination, l'évaluation et l'atténuation des risques liés à ce qui précède.

Les membres du Comité des projets majeurs et sur la modernisation de la flotte sont les suivants :

- Glenn Rainbird, président;
- Miranda Keating Erickson;
- Jane Mowat;
- Kenneth Tan.

iv. Le Comité de vérification et de placement des régimes de retraite chapeaute et encadre ce qui suit :

1. La communication et la divulgation des renseignements financiers de la Société, par exemple dans les rapports trimestriels et annuels, les états financiers, les commentaires et l'analyse de la direction, et les communiqués de presse connexes;
2. Les analyses de rentabilité des projets et programmes majeurs nécessitant des dépenses en immobilisations ou ne s'inscrivant pas dans le « cours normal des activités » de la Société et totalisant plus de 10 millions de dollars, ou 5 millions si le risque est jugé élevé, sauf les analyses se rapportant au Projet de train à grande fréquence, le tout conformément à la matrice de délégation des pouvoirs de la Société;
3. Les aspects financiers des plans d'entreprise quinquennaux et les budgets d'exploitation et d'immobilisation annuels ainsi que leur conformité aux orientations stratégiques approuvées par le Conseil d'administration;
4. Les pratiques de contrôle interne de la Société, y compris le processus de vérification interne;
5. Le processus d'audit externe de la Société, y compris tout examen spécial entrepris par ses vérificateurs externes;
6. Le cadre de conformité légale et réglementaire applicable à la Société;
7. Le rendement des placements des régimes de retraite et des régimes supplémentaires de retraite ainsi que les politiques et autres questions liées;
8. La détermination, l'évaluation et l'atténuation des risques liés à ce qui précède.

Les membres du Comité de vérification et de placement des régimes de retraite sont les suivants :

- Gail Stephens, présidente;
- Grant Christoff;
- Jane Mowat;
- Glenn Rainbird;
- Kenneth Tan.

v. Le Comité de la gouvernance chapeaute et encadre ce qui suit :

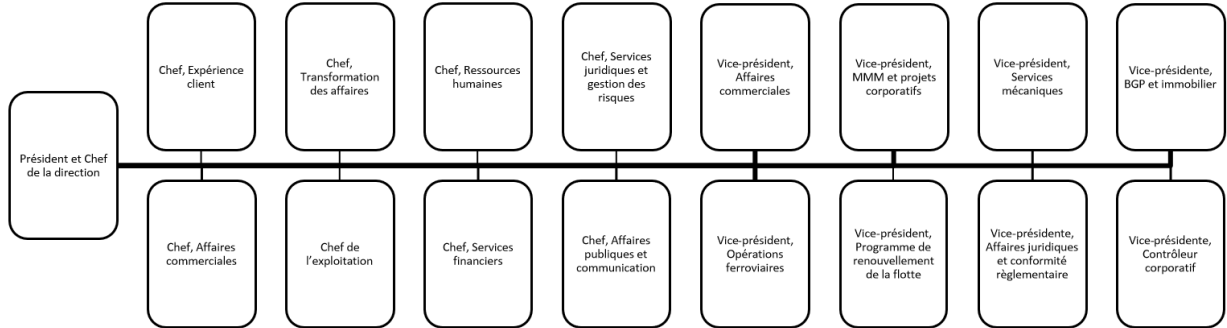
1. La mise en place des politiques et des meilleures pratiques en matière de gouvernance, prenant en considération le statut de Société de la Couronne fédérale et la filiale TGF en tant qu'agent de la Couronne.
2. L'efficacité des conseils et de leurs comités respectifs;
3. La nomination et la reconduction des administrateurs du Conseil TGF et travailler avec le gouvernement à la nomination et reconduction (réélection) des administrateurs du Conseil d'administration de la société, conformément aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (la « LGFP »);
4. Tous éléments liés à la gouvernance du projet de « train à grande fréquence ».

Les membres du Comité de gouvernance sont les suivants :

- Daniel Gallivan, president;
- Jonathan Goldbloom;
- Gail Stephens.

Structure de la haute direction de VIA Rail

Voici l'organigramme de la structure de haute direction de VIA Rail, qui comprend la présidente et chef de la direction et les cadres supérieures et cadres supérieurs.



Rémunération des cadres supérieurs

Le tableau ci-dessous présente l'échelle de rémunération du président et chef de la direction ainsi que des cadres supérieurs.

Échelle de rémunération des cadres supérieures et cadres supérieurs ¹		
Rémunération en argent ²	Président et chef de la direction	Cadres supérieurs
Échelle salariale de base	352 400 \$ - 413,500 \$	204,445 \$ - 327,984 \$
Échelle du programme de rémunération incitative	13 % - 28 %	35 % - 50 %
Échelle de rémunération totale par année civile	398,212 \$ - 529,280 \$	276 000 \$ - 491,976 \$

Programme d'avantages indirects	Président et chef de la direction	Cadres supérieurs
Allocation de véhicule	45 000 \$	24 000 \$
Adhésion à des clubs sociaux et sportifs		
Plan de remboursement des frais médicaux		
Examens médicaux complets		
Services de planification financière		

En date du 31 décembre 2021, la haute direction se composait de la présidente et chef de la direction, du chef, Exploitation, de la chef, Transformation des affaires, de la chef, Services financiers, du chef, Affaires commerciales, du chef, Services juridiques et gestion des risques (poste vacant), du chef, Affaires publiques et communications, de la chef, Expérience employé, de la vice-présidente, Expérience client, du vice-président, Programme de remplacement de la flotte (poste vacant), de la vice-présidente, Contrôleur corporatif et du vice-président, Services mécaniques.

La rémunération en argent ne représente pas le salaire et les primes réellement versés aux membres de la haute direction, mais bien l'échelle de leur poste respectif.

ANNEXE 3. ÉTATS FINANCIERS ET BUDGETS

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2023-2027

BUDGET D'EXPLOITATION ET D'IMMOBILISATIONS

EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL SE TERMINANT AU 31 DÉCEMBRE								
(MILLIONS DE DOLLARS)	ACTUEL		PLAN					TOTAL 2023-2027
	2021	2022	2023	2024	2025	2026*	2027	
Exploitation	504.0	689.4	814.4	860.6	871.5	881.4	904.4	4,332.1
Immobilisations	226.4	318.2	574.3	659.1	701.9	381.7	208.7	2,525.7
Total	730.4	1,007.6	1,388.7	1,519.6	1,573.4	1,263.0	1,113.1	6,857.8

SURPLUS OU DÉFICIT PRÉVU

EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL SE TERMINANT AU 31 DÉCEMBRE								
(MILLIONS DE DOLLARS)	ACTUEL		PLAN					TOTAL 2023-2027
	2021	2022	2023	2024	2025	2026*	2027	
Financement disponible (appropriations gouvernementales)	596.9	1,048.8	1,328.1	987.8	432.4	260.4	171.8	3,180.4
Produits externes prévus	133.5	335.1	410.5	430.5	448.1	457.7	466.7	2,213.6
Produits totaux	730.3	1,383.9	1,738.6	1,418.3	880.5	718.1	638.5	5,394.0
Charges prévues (Exploitation et Immobilisations)	730.4	1,007.6	1,388.7	1,519.6	1,573.4	1,263.0	1,113.1	6,857.8
Surplus prévu (Déficit)	0.0	376.3	349.9	(101.3)	(692.9)	(544.9)	(474.7)	(1,463.8)
Proposition de report des fonds	0.0	(346.7)	62.3	284.4	0.0	0.0	0.0	346.7
Surplus prévu (Déficit) après report des fonds ⁽¹⁾	0.0	29.6	412.0	183.0	(692.9)	(544.9)	(474.7)	(1,117.4)
Trésorerie	4.4	9.7	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	50.0

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2023-2027

ÉTAT DU FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION

EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL SE TERMINANT AU 31 DÉCEMBRE								
(MILLIONS DE DOLLARS)	ACTUEL		PLAN					TOTAL 2023-2027
	2021	2022	2023	2024	2025	2026*	2027	
PRODUITS								
Produits totaux	133.5	335.1	410.5	430.5	448.1	457.7	466.7	2,213.6
CHARGES								
Charges totales	481.9	679.4	812.9	859.0	869.9	879.7	902.7	4,324.2
Perte d'exploitation avant le financement d'exploitation approuvé par le gouvernement du Canada et charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel	348.5	344.3	402.4	428.5	421.7	422.0	436.0	2,110.6
Financement d'exploitation approuvé du gouvernement du Canada	333.7	335.6	353.2	322.6	180.8	146.8	146.8	1,150.2
Transfert de financement en immobilisations en exploitation	0.0	30.0	12.4	0.0	0.0	(42.4)	0.0	0.0
Surplus / (déficit) d'exploitation avant la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel	(14.8)	21.3	(36.8)	(105.9)	(240.9)	(317.6)	(289.2)	(960.4)
CHARGE AU TITRE DES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI ET DES AUTRES AVANTAGES DU PERSONNEL								
Total de la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel	22.0	10.0	1.5	1.5	1.6	1.6	1.7	8.0
moins: financement d'exploitation approuvé du gouvernement du Canada additionnel lié à la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel	36.8	30.5	26.2	23.5	5.7	0.0	0.0	55.4
Surplus / (déficit) d'exploitation de la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel	14.8	20.5	24.7	22.0	4.1	(1.6)	(1.7)	47.4
Proposition de report des fonds (exploitation)	0.0	(12.1)	12.1	0.0	0.0	0.0	0.0	12.1
Surplus / (déficit) d'exploitation après le financement d'exploitation approuvé du gouvernement du Canada ⁽¹⁾	0.0	29.6	0.0	(83.9)	(236.8)	(319.2)	(290.9)	(930.8)

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2023-2027

SOMMAIRE - INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS TOTAUX

EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL SE TERMINANT AU 31 DÉCEMBRE								
(MILLIONS DE DOLLARS)	ACTUEL		PLAN					TOTAL 2023-2027
	2021	2022	2023	2024	2025	2026*	2027	
Projets en immobilisations majeurs								
Projets de matériel roulant	158.7	210.1	369.8	436.3	322.5	86.2	102.6	1,317.4
Projets d'infrastructures	6.8	32.8	68.2	92.9	243.9	189.1	50.0	644.0
Sous-total projets majeurs	165.5	242.9	438.0	529.1	566.4	275.3	152.6	1,961.4
Autres projets en immobilisations	60.8	75.3	136.3	130.0	135.5	106.4	56.1	564.3
Total des investissements en immobilisations	226.4	318.2	574.3	659.1	701.9	381.7	208.7	2,525.7
Financement en immobilisations requis du gouvernement du Canada	226.4	318.2	574.3	659.1	701.9	381.7	208.7	2,525.7
Financement en immobilisations approuvé du gouvernement du Canada	226.4	652.8	936.3	641.7	245.8	156.0	25.0	2,004.8
Proposition de report des fonds (immobilisations)	0.0	(334.6)	50.2	284.4	0.0	0.0	0.0	334.6
Financement en immobilisations additionnel requis du gouvernement du Canada ⁽¹⁾	0.0	0.0	(412.2)	(267.0)	456.1	225.7	183.7	186.3

NOTE 1: Possibilité que certaines sommes diffèrent en raison de l'arrondissement

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2023-2027
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL SE TERMINANT AU 31 DÉCEMBRE							
(MILLIONS DE DOLLARS)	ACTUEL		PLAN				
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Perte d'exploitation avant la subvention gouvernementale	(370.5)	(354.3)	(403.9)	(430.0)	(423.3)	(423.6)	(437.7)
Items (ne nécessitant pas) ne fournissant pas de financement d'exploitation	(121.0)	(134.9)	(169.1)	(210.9)	(238.2)	(221.3)	(223.3)
Charge d'impôts sur le résultat	(12.3)	10.5	-	-	-	-	-
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada	(503.8)	(478.7)	(573.0)	(640.9)	(661.5)	(644.9)	(661.0)
Financement d'exploitation approuvé du gouvernement du Canada	370.5	354.3	403.9	346.1	186.5	104.4	146.8
Amortissement du financement en capital reporté	107.0	109.2	133.1	176.2	203.9	187.0	188.9
Résultat net (perte nette) de l'exercice	(26.3)	(15.2)	(36.0)	(118.6)	(271.1)	(353.5)	(325.3)

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2023-2027
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL SE TERMINANT AU 31 DÉCEMBRE							
(MILLIONS DE DOLLARS)	ACTUEL		PLAN				
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Activités d'exploitation							
Résultat net (perte nette) de l'exercice	(26.3)	(15.2)	(36.0)	(118.6)	(271.1)	(353.5)	(325.3)
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets (utilisés pour) générés par les activités d'exploitation	41.6	23.4	38.3	121.0	274.1	356.8	328.7
Fonds nets générés (utilisés pour) les activités d'exploitation	15.3	8.2	2.3	2.4	3.0	3.3	3.4
Activités d'investissement							
Fonds nets générés (utilisés pour) les activités d'investissement	(20.5)	1.3	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Activités de financement							
Fonds nets générés (utilisés pour) les activités de financement	(2.6)	(4.2)	(4.0)	(2.4)	(3.0)	(3.3)	(3.4)
Trésorerie							
Augmentation (diminution)	(7.8)	5.3	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0
Solde, au début de l'exercice	12.2	4.4	9.7	10.0	10.0	10.0	10.0
Solde, à la fin de l'exercice	4.4	9.7	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2023-2027
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL SE TERMINANT AU 31 DÉCEMBRE							
(MILLIONS DE DOLLARS)	ACTUEL		PLAN				
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Trésorerie	4.4	9.7	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
Actifs courants	110.6	190.4	180.3	181.9	183.5	184.9	186.2
Actifs non courants	2,062.4	2,391.2	2,775.1	3,221.1	3,704.4	3,893.7	3,909.1
TOTAL DES ACTIFS	2,177.4	2,591.3	2,965.4	3,413.0	3,897.9	4,088.6	4,105.3
Passifs courants	192.6	280.4	261.9	301.7	596.7	923.5	1,222.2
Charges à payer	22.2	29.5	40.0	60.0	0.0	0.0	0.0
Passif d'impôt sur le revenu différé	22.6	48.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Obligations locatives	86.3	99.9	97.6	95.1	92.1	88.8	85.4
Passifs au titre des avantages du personnel	41.6	31.2	58.4	84.4	110.4	136.4	163.3
Financement en capital reporté	1,658.1	1,867.1	2,308.3	2,791.2	3,289.2	3,483.9	3,503.7
TOTAL DES PASSIFS	2,023.4	2,356.1	2,766.1	3,332.4	4,088.4	4,632.6	4,974.6
Capital-actions	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3
Solde au début de l'exercice	(168.2)	144.7	225.9	189.9	71.3	(199.8)	(553.3)
Résultat net (perte nette) de l'exercice	(26.3)	(15.2)	(36.0)	(118.6)	(271.1)	(353.5)	(325.3)
Autres éléments du résultat global	339.2	96.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Solde à la fin de l'exercice	144.7	225.9	189.9	71.3	(199.8)	(553.3)	(878.6)
AVOIR (DÉFICIT) DE L'ACTIONNAIRE	154.0	235.2	199.2	80.6	(190.5)	(544.0)	(869.3)
TOTAL DES PASSIFS ET DE L'AVOIR (DÉFICIT) DE L'ACTIONNAIRE	2,177.4	2,591.3	2,965.4	3,413.0	3,897.9	4,088.6	4,105.3

États financiers pro-forma préparés selon les Normes internationales d'information financière

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2023-2027
EXIGENCES ET SOURCES DE FINANCEMENT

EXERCICE FINANCIER DU GOUVERNEMENT SE TERMINANT AU 31 MARS									
	(MILLIONS DE DOLLARS)		PLAN					TOTAL	
	ACTUEL		2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028		2023-2027
FINANCEMENT APPROUVÉ	Niveau de référence du financement d'exploitation	146.8	146.8	146.8	146.8	146.8	146.8	146.8	733.8
	Financement d'exploitation additionnel approuvé	242.1	190.0	243.8	135.5	(42.2)	0.0	0.0	337.1
	Financement d'exploitation total - Approuvé	388.8	336.8	390.5	282.3	104.6	146.8	146.8	1,070.9
	Financement de la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel approuvé	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Financement de la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel additionnel approuvé	35.4	28.8	25.3	22.9	0.0	0.0	0.0	48.2
	Financement de la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel - Approuvé	35.4	28.8	25.3	22.9	0.0	0.0	0.0	48.2
	Financement des immobilisations total approuvé	234.3	730.8	1,007.2	519.8	196.9	100.0	0.0	1,823.9
	Financement des immobilisations total - Approuvé	234.3	730.8	1,007.2	519.8	196.9	100.0	0.0	1,823.9
	Financement du gouvernement total - Approuvé	658.5	1,096.4	1,423.0	825.0	301.5	246.8	146.8	2,943.0
	EXIGENCES DE FINANCEMENT	Financement d'exploitation requis	371.1	349.3	412.1	439.4	410.2	415.0	440.3
Financement de la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel requis		23.5	4.2	1.5	1.6	1.6	1.7	1.7	8.0
Financement des immobilisations total requis		234.3	336.3	695.5	659.0	626.5	324.1	177.0	2,482.2
Financement du gouvernement total - Requis ⁽¹⁾		628.9	689.8	1,109.2	1,100.0	1,038.3	740.7	619.0	4,607.2
Surplus (déficit) de financement d'exploitation		17.7	(12.5)	(21.6)	(157.1)	(305.6)	(268.2)	(293.5)	(1,046.1)
DÉFICIT DE FINANCEMENT	Surplus (déficit) de financement de la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel	11.9	24.6	23.8	21.3	(1.6)	(1.7)	(1.7)	40.2
	Surplus (déficit) de financement en immobilisations	0.0	394.5	311.7	(139.2)	(429.6)	(224.1)	(177.0)	(658.3)
	Surplus (déficit) de financement total ⁽¹⁾	29.6	406.6	313.9	(275.0)	(736.9)	(494.0)	(472.2)	(1,664.2)
	Financement d'exploitation additionnel requis	(29.6)	0.0	(14.3)	135.8	307.2	269.9	295.2	993.8
FINANCEMENT ADDITIONNEL REQUIS	Financement en immobilisations additionnel requis	0.0	(394.5)	(311.7)	139.2	429.6	224.1	177.0	658.3
	Financement total additionnel requis	(29.6)	(394.5)	(326.0)	275.0	736.8	494.0	472.2	1,652.1
REPORT DU FINANCEMENT	Proposition de report des fonds (Exploitation)	0.0	(12.1)	12.1	0.0	0.0	0.0	0.0	12.1
	Proposition de report des fonds (Immobilisations)	0.0	(394.5)	57.7	336.8	0.0	0.0	0.0	394.5
	Proposition totale de report des fonds	0.0	(406.6)	69.8	336.8	0.0	0.0	0.0	406.6

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2023-2027

RAPPROCHEMENT DE L'EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL À L'EXERCICE FINANCIER DU GOUVERNEMENT

EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL SE TERMINANT AU 31 DÉCEMBRE & EXERCICE FINANCIER DU GOUVERNEMENT SE TERMINANT AU 31 MARS									
	(MILLIONS DE DOLLARS)		PLAN					TOTAL	
	ACTUEL		2023	2024	2025	2026	2027		2023-2027
FINANCEMENT APPROUVÉ	Perte d'exploitation pour l'exercice financier de VIA Rail	333.7	365.6	365.6	322.6	180.8	104.4	146.8	1,120.2
	Ajustement*	55.1	(28.8)	24.9	(40.4)	(76.2)	42.3	0.0	(49.3)
	Perte d'exploitation pour l'exercice financier du gouvernement	388.8	336.8	390.5	282.3	104.6	146.8	146.8	1,070.9
	Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel pour l'exercice financier de VIA Rail	36.8	30.5	26.2	23.5	5.7	0.0	0.0	55.4
	Ajustement*	(1.4)	(1.7)	(0.9)	(0.6)	(5.7)	0.0	0.0	(7.2)
	Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel pour l'exercice financier du gouvernement	35.4	28.8	25.3	22.9	0.0	0.0	0.0	48.2
	Budget en immobilisations pour l'exercice financier de VIA Rail	226.4	652.8	936.3	641.7	245.8	156.0	25.0	2,004.8
	Ajustement*	7.9	78.0	70.9	(121.9)	(48.9)	(56.0)	(25.0)	(180.9)
	Budget en immobilisations pour l'exercice financier du gouvernement	234.3	730.8	1,007.2	519.8	196.9	100.0	0.0	1,823.9
	Total du financement approuvé pour l'exercice financier de VIA Rail	596.9	1,048.8	1,328.1	987.8	432.4	260.4	171.8	3,180.4
Ajustement*	61.6	47.6	95.0	(162.8)	(130.9)	(13.7)	(25.0)	(237.4)	
Total du financement approuvé pour l'exercice financier du gouvernement	658.5	1,096.4	1,423.0	825.0	301.5	246.8	146.8	2,943.0	
FINANCEMENT REQUIS	Perte d'exploitation pour l'exercice financier de VIA Rail	348.5	344.3	402.4	428.5	421.7	422.0	436.0	2,110.6
	Ajustement*	22.6	4.9	9.7	10.9	(11.5)	(7.1)	4.3	6.4
	Perte d'exploitation pour l'exercice financier du gouvernement	371.1	349.3	412.1	439.4	410.2	415.0	440.3	2,117.0
	Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel pour l'exercice financier de VIA Rail	22.0	10.0	1.5	1.5	1.6	1.6	1.7	8.0
	Ajustement*	1.4	(5.8)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
	Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel pour l'exercice financier du gouvernement	23.5	4.2	1.5	1.6	1.6	1.7	1.7	8.0
	Budget en Immobilisations pour l'exercice financier de VIA Rail	226.4	318.2	574.3	659.1	701.9	381.7	208.7	2,525.7
	Ajustement*	7.9	18.1	121.3	(0.1)	(75.4)	(57.6)	(31.8)	(43.5)
	Budget en immobilisations pour l'exercice financier du gouvernement	234.3	336.3	695.5	659.0	626.5	324.1	177.0	2,482.2
	Total du financement requis pour l'exercice financier de VIA Rail	596.9	672.5	978.2	1,089.1	1,125.2	805.3	646.4	4,644.3
Ajustement*	32.0	17.3	131.0	10.8	(86.9)	(64.6)	(27.4)	(37.1)	
Total du financement requis pour l'exercice financier du gouvernement	628.9	689.8	1,109.2	1,100.0	1,038.3	740.7	619.0	4,607.2	

* Moins le premier trimestre de l'exercice en cours de VIA Rail plus le premier trimestre du prochain exercice de VIA Rail. Le premier trimestre de VIA Rail est du 1er janvier au 31 mars.

NOTE 1: Possibilité que certaines sommes diffèrent en raison de l'arrondissement

ANNEXE 4. RISQUES ET RÉACTIONS AUX RISQUES

VIA Rail a quelqu'un qui s'occupe exclusivement de la gestion des risques de l'entreprise (GRE), donc qui évalue régulièrement les risques et fait le suivi des principaux risques associés aux stratégies, opérations et projets clés, ce qui permet à la direction et au Conseil d'administration de mieux comprendre les variables, leurs répercussions sur les objectifs de la Société et les stratégies d'atténuation connexes.

Avec le temps, VIA Rail a employé des méthodes de plus en plus rigoureuses, comme les indicateurs clés du risque et les analyses de données, pour mieux gérer les risques et éclairer ses décisions.

VIA Rail utilise une approche progressive relativement aux risques qui fait que, selon leur degré d'importance, il en sera question soit aux réunions du Conseil d'administration tous les trimestres, soit à celles de l'équipe de gestion et, une fois par an, au Conseil, comme c'est le cas des risques stratégiques.

En 2022, VIA Rail a cerné treize risques d'entreprise et a attribué une réponse aux risques à chacun d'eux. Chaque stratégie est déterminée après un examen de la probabilité, des répercussions et de la maîtrise des risques. Les quatre stratégies sont définies comme suit :

- **Améliorer :** Les expositions à haut risque avec des niveaux limités d'atténuation et de contrôle constituent des priorités pour les possibilités d'amélioration.
- **Tester :** Les expositions à haut risque, avec niveaux élevés d'atténuation, de maîtrise et de gestion permettent de prioriser la vérification afin d'assurer la pertinence et l'efficacité des mesures de contrôle.
- **Optimiser :** Les expositions à faible risque, avec niveau modéré d'atténuation et de maîtrise peuvent être délibérément acceptées ou devraient être priorisées pour optimiser les processus et les mesures en vue d'accroître l'efficacité.
- **Surveiller :** Les expositions à faible risque accompagnées d'un niveau plus faible d'atténuation/de contrôle sont souvent considérées comme émergentes et doivent rester au centre des efforts continus d'analyse et de surveillance.

N°	Risque
1	Capacité d'exécution et efficacité
2	Positionnement
3	Offre de services
4	Gestion des talents
5	Relations de travail
6	Éthique et conformité réglementaire
7	Utilisation des technologies
8	Cybersécurité
9	Accès aux actifs de tiers
10	Gestion des actifs
11	Viabilité financière
12	Sécurité opérationnelle et sûreté
13	Responsabilité environnementale et sociale, et gouvernance (ESG)

Veillez noter que les numéros du risque représentent l'étiquette figurant dans le registre des risques de VIA Rail. La numérotation et l'ordre de présentation ne reflètent pas la priorité.

Les risques sont associés à diverses initiatives stratégiques entreprises par la Société d'État pour évaluer lesquels ont le plus de liens entre eux, donc sont plus susceptibles d'influer sur la mise en œuvre de la stratégie de l'organisation.

VIA Rail gère tous ses risques et leurs composantes au moyen d'un registre détaillé qui comprend des facteurs de risque, des mesures de contrôle et des plans d'action. Bien que ce soit le cas, la section suivante n'examinera pas en détail chaque risque d'entreprise. On mettra l'accent sur la sûreté et la sécurité opérationnelles, l'accès aux actifs de tiers, la capacité d'exécution et l'efficacité, le positionnement, l'offre de services, la responsabilité environnementale et sociale, et la gouvernance, ainsi que la gestion des talents.

En ce qui concerne les risques du tableau ci-dessus qui n'apparaissent pas dans la prochaine section, il est important de noter que chacun d'entre eux a été soigneusement évalué et qu'ils sont gérés au moyen de mesures d'atténuation appropriées.

Sécurité opérationnelle et sûreté

Ce risque couvre tous les incidents touchant la sécurité opérationnelle et la sûreté.

Exemples de mesures de contrôle appliquées :

- Formation sur la sensibilisation à la sécurité pour le personnel et campagnes de sensibilisation du public;
- Service de police de VIA Rail et application du Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs;
- Mesures de protection numériques et physiques;
- Programmes d'inspection, de maintenance et de réparation;
- Études hydrologiques pour repérer les zones inondables, et imagerie satellite pour déterminer les menaces d'affouillement;
- Programme de santé et sécurité psychologiques.

Comme le démontrent les exemples non exhaustifs ci-dessus, de nombreuses mesures rigoureuses d'atténuation et de maîtrise sont en place pour contrer ce risque. La sécurité du public, des passagers et du personnel de VIA Rail a toujours été, et demeurera, une priorité absolue pour la société d'État.

Accès aux actifs de tiers

Ce risque tient compte du fait que les services opérationnels pourraient être affectés par l'accès aux actifs de tiers.

Exemples de mesures de contrôle appliquées : utilisation du cadre réglementaire, surveillance continue des exigences de VIA Rail pour trouver des occasions d'amélioration, participation à des forums de l'industrie, et enfin, engagement avec les sociétés ferroviaires hôtes.

Capacité d'exécution et efficacité

Ce risque tient compte de la nécessité d'équilibrer les opérations en cours et les initiatives de transformation pour réaliser ses initiatives stratégiques.

Exemples mesures de contrôle appliqué : simplification et normalisation des cycles de vie des projets, tout en permettant d'adapter les processus de livraison de produits spécifiques, examens réguliers du portefeuille; suivi et gestion continus de la capacité; élaboration ou adaptation de communications pour répondre aux besoins liés aux communications récurrentes; établissement de critères de hiérarchisation; et enfin, mise en œuvre d'une gouvernance plus robuste.

Positionnement

VIA Rail, qui fait partie des marques les plus dignes de confiance au Canada, vise à continuer de contribuer au développement économique, social et régional du pays, ce qui cadre avec les stratégies du gouvernement, par l'intermédiaire de services sécuritaires, efficaces, accessibles et durables. Ses décisions et ses initiatives stratégiques peuvent influencer sur la perception de sa capacité à le faire.

Pour maîtriser ce risque, VIA Rail se positionne comme l'intendant du gouvernement du Canada pour la mobilité durable grâce au plan de développement durable de VIA Rail. Il établit aussi des partenariats clés avec les autres ordres de gouvernement et garantit que les investissements gouvernementaux dans la mobilité comprennent VIA Rail comme partenaire potentiel d'un réseau inter-mobilité.

Offre de services

Ce risque tient compte de la capacité de répondre aux besoins du marché des voyages au moyen de services existants et futurs.

Exemples de mesures de contrôle appliquées : surveillance continue des besoins et de la demande des clients, campagnes de marketing ciblées, meilleure offre saisonnière, et développement continu de l'offre de produits.

Responsabilité environnementale et sociale, et gouvernance (ESG)

Ce risque tient compte de la façon dont la durabilité environnementale et la responsabilité sociale sont définies et intégrées dans les activités de l'organisation.

VIA Rail applique de nombreux contrôles dans la gestion de ce risque. Exemples de mesures de contrôle appliquées : déploiement d'une stratégie de durabilité et présentation de rapports trimestriels au Conseil d'administration; lancement d'une analyse des risques liés au climat et à la transition; exploration de cibles scientifiques de réduction des gaz à effet de serre; élaboration d'une stratégie de consultation des Autochtones; élaboration d'un plan triennal sur l'accessibilité; et utilisation d'un sondage auprès des clients sur l'accessibilité.

Gestion des talents

Ce risque considère que l'efficacité opérationnelle de VIA Rail pourrait être touchée par la capacité d'affecter des gens aux initiatives et d'attirer et de maintenir en poste des personnes qualifiées.

Afin de contrôler ce risque, VIA Rail travaille à la modernisation des offres faites au personnel, examen de la stratégie d'embauche (particulièrement après la COVID-19), modification du positionnement et de la marque de la Société et déploiement d'une stratégie de diversité à jour.

ANNEXE 5. CONFORMITÉ AUX EXIGENCES LÉGISLATIVES ET POLITIQUES

Récents changements législatifs

Accès à l'information

C-58 – Loi modifiant la Loi sur l'accès à l'information, la Loi sur la protection des renseignements personnels et d'autres lois en conséquence

La Loi sur l'accès à l'information a été modifiée en deux parties :

- Partie 1 – Nouveaux processus pour les demandes et les plaintes :
 - Les pouvoirs du commissaire à l'information (CI) sont élargis pour inclure la prise de décisions;
 - Les institutions peuvent demander l'autorisation d'IC de refuser les demandes pour certains motifs;
 - Les rapports visés par la LAI doivent être déposés dans les 15 premiers jours de séance de la Chambre des communes à l'automne.
- Partie 2 – Nouvelles exigences de publication proactive.

VIA Rail se conformera entièrement aux nouvelles règles et :

- divulguera proactivement les frais de déplacement et d'hébergement de sa haute direction dans les 30 jours suivant le mois du remboursement sur son site Web ou à l'adresse <https://open.canada.ca/fr>;
- publiera son rapport annuel sur l'AIPRP sur son site Web ou sur open.canada.ca 30 jours après son dépôt au Parlement.

Depuis 2007, VIA Rail a une unité spécialement chargée d'assurer le respect des exigences d'accès à l'information et de protection de la vie privée. Cette unité relève du chef des services juridiques depuis 2010.

Accessibilité

C-81 – Accessibilité : Loi visant à faire du Canada un pays exempt d'obstacles

Le projet de loi C-81 décrit comment repérer, éliminer et prévenir les obstacles à l'accessibilité, notamment dans les domaines suivants : environnement bâti (bâtiments et espaces publics); marché du travail (offres d'emploi et politiques et pratiques de travail); technologies de l'information et des communications (contenu numérique et logiciels pour y accéder); approvisionnement en biens et services; prestation de programmes et services; et transport (provincial ou international, par train, avion, traversier et autobus).

Le projet a reçu la sanction royale le 21 juin 2019, et la réglementation qui en découle devait entrer en vigueur dans les deux ans suivants, soit au plus tard le 11 juillet 2021.

Les consultations sur cette réglementation détermineront si les volets de planification et de reddition de comptes seront intégrés au cycle de plan d'entreprise annuel ou s'ils feront l'objet d'un cycle distinct, comme pour la Loi sur l'accès à l'information et la Loi sur la protection des renseignements personnels.

Conformément à la *Loi canadienne sur l'accessibilité*, VIA Rail a :

- publié son premier plan d'accessibilité, qui couvre une période de trois ans. Elle continuera aussi de produire des rapports d'étape annuels entre-temps et instaurera un processus de rétroaction sur les obstacles à l'accessibilité pour le personnel et la clientèle;
- fait participer et consulte directement un groupe diversifié de personnes handicapées.

De plus, les entités réglementées comme VIA Rail sont tenues de former un comité consultatif sur l'accessibilité et de transmettre chaque plan à la ou au commissaire à l'accessibilité du gouvernement. VIA Rail a formé son comité en 2021 et collabore avec les communautés pour garantir le respect de la loi.

VIA Rail s'apprête aussi à se conformer au *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*, y compris aux règles applicables de la partie 2 – Exigences applicables aux transporteurs ferroviaires (articles 86 à 133).

VIA Rail a élaboré et approuvé un plan triennal pour la période de 2021 à 2023 afin de se conformer à la législation. Ce plan d'accessibilité comprend trois niveaux différents de maturité de déploiement pour chaque domaine d'intérêt

(environnement bâti, communications internes et externes, technologies de l'information et des communications, approvisionnement, et conception et prestation de programmes et services), ce qui permet à VIA Rail d'appliquer un scénario de base la première année, puis de s'en servir pour évaluer les années subséquentes.

La Société a consulté le public et les parties prenantes, et organisé des groupes de travail composés de divers partenaires, dont neuf groupes de défense des intérêts et Normes d'accessibilité Canada. Ces groupes de défense des intérêts ont donné leur appui à la première mouture du plan d'accessibilité triennal, plus précisément 2021.

Il importe de noter qu'actuellement, tous les trains de VIA Rail sont accessibles aux personnes ayant une incapacité. Puisque la population canadienne continuera de croître et de vieillir rapidement, la proportion et le nombre réel de personnes handicapées augmenteront aussi considérablement. Les trains de VIA Rail sont plus accessibles que les voitures, les autobus ou les avions. D'ailleurs, la Société entend continuer de les améliorer, en particulier par le remplacement de la flotte et la mise à niveau continue des gares, et respectera pleinement toutes les règles d'accessibilité.

La nouvelle flotte de VIA Rail sera conforme, voire supérieure, à certaines règles qui étaient en vigueur pendant le processus d'approvisionnement. De plus, la nouvelle flotte est conçue pour répondre aux besoins des clients ayant des besoins d'accessibilité. Les consultations avec les clients font partie intégrante du processus et se poursuivront à mesure que les conceptions sont finalisées. Jusqu'ici, les commentaires reçus sont très positifs.

Code canadien du travail

Projet de loi C-86 – Loi d'exécution du budget (2018)

Le projet de loi C-86 propose certains changements à la réglementation fédérale sur les relations de travail. Le règlement est progressivement entré en vigueur en 2019.

Depuis le 1^{er} septembre 2019, le changement le plus pertinent à l'environnement d'exploitation de VIA Rail est que les employées et employés ont cinq jours de congé personnel en cas de maladie, de certaines responsabilités familiales, d'urgence ou de participation à une cérémonie de citoyenneté.

- Trois de ces jours sont rémunérés après trois mois consécutifs d'emploi;
- Dix jours sont accordés aux victimes de violence familiale (dont cinq rémunérés);
- Cinq jours non rémunérés sont accordés pour les pratiques autochtones.

Bien qu'il s'applique à tout le personnel, ce changement touchera, sur le plan opérationnel ou financier, environ les deux tiers des effectifs de VIA Rail. Ces postes sont surtout opérationnels, souvent orientés vers le client, que ce soit dans les trains ou les gares. Si ces employés s'absentent, il faudra, pour assurer la continuité du service, les remplacer par du personnel de remplacement.

Projet de loi C-3 – Loi modifiant le Code criminel et le Code canadien du travail (2021)

Le projet de loi C-3 a reçu la sanction royale le 17 décembre 2021 et entrera en vigueur à une date fixée par décret par le gouverneur en conseil. Cela permettra aux employeurs de modifier leur système de paie et, de concert avec les syndicats, les conventions collectives s'il y a lieu.

La modification du *Code canadien du travail* prévoit 10 jours de congé de maladie payés pour les employées et employés du secteur privé sous réglementation fédérale, ce qui comprend les sociétés de transport ferroviaire interprovincial et les sociétés d'État.

Le projet de loi modifie aussi les congés de décès aux termes de la partie III du Code canadien du travail afin de prévoir jusqu'à huit semaines de congé pour les employées et employés dont l'enfant est décédé ou qui vivent une mortinaissance.

Les congés de maladie payés protégeront les travailleurs, leurs familles et les milieux de travail, en plus d'être un important outil dans la lutte contre la COVID-19.

Équité salariale

Projet de loi C-86 – Loi d'exécution du budget (2018)

La nouvelle Loi sur l'équité salariale a vu le jour, entraînant la modification de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* ayant pour but de corriger le courant de discrimination systémique fondée sur le genre existant dans les pratiques et systèmes de rémunération des employeurs. La *Loi sur l'équité salariale* se concentre plus précisément sur

la discrimination observée dans les catégories d'emploi en majorité occupées par des femmes, en vue d'assurer aux employées et employés le même salaire pour un travail de valeur égale, tout en tenant compte des besoins des employeurs.

Contrairement à la législation fédérale antérieure reposant sur les plaintes, la conformité à la nouvelle loi sera proactive. Les employeurs devront démontrer qu'ils ont atteint l'équité salariale. De plus, la définition de la rémunération ne se limite pas au salaire de base, mais comprendra dorénavant aussi la rémunération variable et les avantages sociaux.

Les versions définitives des plans d'équité salariale doivent être publiées au plus tard trois ans après la date d'entrée en vigueur, qui n'a toutefois pas encore été établie. La date d'entrée en vigueur n'a pas encore été fixée.

Sécurité sur les lieux de travail et dispositions relatives aux congés

Projet de loi C-65 – Loi modifiant le Code canadien du travail (harcèlement et violence)

Parmi les nombreux changements récemment apportés au *Code canadien du travail*, on compte le renforcement du cadre de prévention et de signalement des actes de harcèlement et de violence. Ce projet de loi modifie la législation et permet la consolidation des règlements sur la prévention du harcèlement et de la violence. Il prévoit l'obligation pour les lieux de travail de se doter de politiques exhaustives sur la prévention du harcèlement et de la violence; l'offre de cours et de formations; la création de comités efficaces en milieu de travail; la définition claire des termes; et un processus de résolution par le personnel assorti d'échéances. La partie II du Code canadien du travail comprend maintenant aussi les responsabilités propres aux employeurs quant au harcèlement et à la violence en milieu de travail, et étend leurs responsabilités en ce qui concerne l'accès à l'information. Le projet de loi élargit également la définition de harcèlement et de violence en milieu de travail pour y inclure les actes de nature sexuelle.

Règles relatives au temps de travail et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire

Les nouvelles Règles relatives au temps de travail et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire ont été approuvées le 25 novembre 2020.

L'application de ces nouvelles règles et la conformité à celles-ci se feront progressivement, selon les dates d'entrée en vigueur suivantes :

- Révision des plans de gestion de la fatigue : dans les 12 mois;
- Nouveaux processus d'aptitude au travail : dans les 24 mois;
- Conformité aux limites :
 - 30 mois pour les services de transport ferroviaire de marchandises;
 - 48 mois pour les services ferroviaires voyageurs.
- Seuils différents et rallongés pour le service passager, ce qui éliminera la plupart des problèmes, des coûts additionnels et des besoins en dotation.

La sécurité et la sûreté des passagers, du personnel et du public sont toujours la priorité absolue de VIA Rail. VIA Rail est ravie que les Règles fassent la distinction opérationnelle entre les services ferroviaires voyageurs et les services de transport ferroviaire de marchandises. Les services ferroviaires voyageurs sont caractérisés par du travail structuré et prévisible. En particulier, le transport ferroviaire de voyageurs fonctionne principalement le jour et le soir. Il s'agit donc d'un environnement d'exploitation où le risque de fatigue est considérablement réduit par rapport à l'environnement des services de transport ferroviaire de marchandises.

La distinction entre les deux touche les problèmes de main-d'œuvre et les possibles annulations de service auxquels aurait été confrontée VIA Rail si les règles étaient appliquées unilatéralement.

Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive

Dans sa version publiée dans la Gazette du Canada le 2 septembre 2020, le projet de loi C-49, *Loi sur la modernisation des transports*, modifie la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) en exigeant que les compagnies de chemin de fer munissent leur matériel ferroviaire d'appareils d'enregistrement. Les sociétés ferroviaires sous réglementation fédérale sont tenues d'installer des systèmes d'enregistrement audio et vidéo de locomotive dans les cabines des locomotives de commande. Le Règlement est entré en vigueur le 2 septembre 2022 et VIA Rail se conforme entièrement aux exigences qui y sont énoncées.

Règlement concernant la sécurité de la voie

Le Règlement concernant la sécurité de la voie régit l'entretien des voies ferrées. Le 1er avril 2020, Transports Canada a déterminé par arrêté que l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) devait revoir le Règlement concernant

la sécurité de la voie par étapes. Les trois phases sont terminées et le nouveau règlement est entré en vigueur le 31 mai 2022. VIA Rail a mis à jour ses normes de la voie pour tenir compte du changement apporté au règlement et tous les employés touchés ont été informés.

Commande des trains améliorée

VIA Rail est membre actif des groupes de travail de l'industrie sur la commande des trains améliorée (CTA). Un plan pluriannuel a été communiqué à Transports Canada en vue de la rédaction des exigences du système et des principales normes avant 2024.

Frais de déplacement, d'accueil, de conférences et d'événements

La politique de la Société en la matière cadre avec la directive du Conseil du Trésor sur les lignes directrices et pratiques que doivent suivre et adopter les sociétés d'État relativement aux déplacements, à l'accueil, aux conférences et aux événements, notamment les changements apportés par le Secrétariat du Conseil du Trésor en vigueur depuis le 1er août 2020 :

Parmi les changements :

- Enlevé la duplication dans la politique concernant la publication proactive des frais de déplacement et d'accueil (article 4.1.2a), car cette exigence se trouve maintenant dans la [Loi sur l'accès à l'information](#) (LAI). Les dirigeants principaux des finances (DPF) demeureront responsables de l'exactitude des publications proactives en vertu de la LAI, conformément aux articles 4.2.8.3 et 4.2.13 de la [Politique sur la gestion financière](#). Il convient également de noter que VIA Rail a mis la dernière main au [Guide de publication proactive des frais de voyage et d'accueil](#);
- Ajouter des dispositions interdisant le remboursement des frais de déplacement des accompagnatrices et accompagnateurs (p. ex. conjointes et conjoints);
- Rendre obligatoires les dispositions actuelles sur l'interdiction d'être membre d'un club privé en les sortant du [Guide sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements](#) pour les intégrer à la [Directive sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements](#).

Loi sur l'équité en matière d'emploi

VIA Rail doit garantir que nul ne se voie refuser d'avantages ou de chances en matière d'emploi pour des motifs étrangers à sa compétence. Elle s'engage en outre à traiter tout le monde équitablement et à prendre des mesures spéciales pour corriger les désavantages subis, dans le domaine de l'emploi, par les membres des quatre groupes désignés dans la Loi, soit les autochtones, les personnes handicapées, les femmes et les personnes qui, en raison de leur race ou de la couleur de leur peau, font partie de minorités visibles au Canada.

À ce titre, elle doit veiller à ce que le nombre de membres de ces groupes dans chaque catégorie professionnelle de son effectif reflète leur représentation au sein de la population apte au travail. C'est pourquoi VIA Rail s'est dotée de plans d'action et de programmes assortis d'objectifs d'embauche précis, de même que de moyens adéquats pour atteindre ces objectifs. Par exemple :

- Reconnaître que les aptitudes professionnelles sont l'unique critère d'embauche ou de promotion;
- Reconnaître la valeur d'une main-d'œuvre diversifiée et représentative, et favoriser la participation de tous les membres du personnel, protéger leur dignité et assurer le respect de tous les employés;
- Prévoir et mettre en œuvre des programmes, systèmes, politiques et pratiques visant à réduire toutes les formes de discrimination et à promouvoir l'égalité des chances en matière d'emploi, et favoriser la représentativité de la main-d'œuvre;
- Promouvoir l'inclusion et la diversité tout en respectant ses obligations légales entourant l'équité en matière d'emploi, le multiculturalisme et d'autres éléments en lien avec les droits de la personne.

Comme VIA Rail relie les villes et les gens d'un océan à l'autre, il est tout naturel qu'elle souhaite proposer un milieu de travail productif et accueillant qui soit à l'image de la société canadienne.

Loi sur les langues officielles

Conformément à la Loi sur les langues officielles, VIA Rail s'est dotée d'une politique pour :

- reconnaître le droit du public, en particulier des passagers, de se faire servir dans la langue officielle de son choix;
- promouvoir l'utilisation des deux langues officielles au sein du personnel;
- s'assurer que la composition de son effectif reflète la cohabitation des deux communautés de langue officielle dans chaque groupe de travail, niveau hiérarchique et emplacement géographique;
- coopérer pleinement avec le gouvernement et les autres organisations afin de mettre de l'avant les deux langues officielles.

Directives sur la réforme du régime de retraite

VIA Rail se conforme à la directive du gouvernement du Canada selon laquelle la fonction publique fédérale doit rééquilibrer le taux de cotisation de l'employée ou l'employé et de l'employeur à 50/50, comme il a été annoncé dans le budget de 2012.

Décret – Emploi

La Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2013 a donné lieu à l'adoption des articles 89.8 à 89.92 de la Loi sur la gestion des finances publiques, qui établissent des mécanismes de surveillance de la rémunération du personnel des sociétés d'État pouvant être déclenchés par décret du gouverneur en conseil. Le 9 décembre 2013, un décret a été rendu (C.P. 2013-1354) pour ordonner à VIA Rail de faire approuver par le Conseil du Trésor ses mandats de négociation des conventions collectives expirant en 2014 ou après. Ce décret ordonnait également à la Société d'obtenir l'approbation du Conseil du Trésor avant de fixer les conditions d'emploi de son personnel non syndiqué.

Le 3 juin 2016, un autre décret a été rendu (C.P. 2016-0443) pour soustraire VIA Rail à l'obligation de faire approuver par le Conseil du Trésor ses mandats de négociation des conventions collectives. Toutefois, ce décret n'abrogeait pas l'obligation d'obtenir l'approbation du Conseil du Trésor avant de fixer les conditions d'emploi du personnel non syndiqué. Transports Canada a fait part de son intention de demander au Conseil du Trésor un décret pour abroger cette obligation.

Obligations réglementaires

VIA Rail appuie et se conforme aux lois clés suivantes, qui régissent diverses facettes de ses opérations :

Entreprise

- Loi canadienne antipourriel
- Loi canadienne sur les sociétés par actions, L.C.R. (1985), ch. C-44
- Loi sur la concurrence
- Loi sur le droit d'auteur
- Code criminel
- Loi sur la gestion des finances publiques, L.C.R. (1985), ch. F-11
- Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2013, L.C. 2013, ch. 33
- Loi n° 1 sur le plan d'action économique de 2014, L.C. 2014, ch. 20
- Loi sur les marques de commerce

Institutions gouvernementales

- Loi sur le vérificateur général, L.R.C. (1985), ch. A-17
- Loi sur les conflits d'intérêts, L.C. 2006, ch. 9, art. 2
- Loi sur l'arbitrage commercial, L.R.C. (1985), ch. 17 (2e suppl.)

- Loi sur la Bibliothèque et les Archives du Canada, L.C. 2004, ch. 11
- Loi sur le lobbying, L.R.C. (1985), ch. 44 (4e suppl.)
- Loi sur la protection des renseignements personnels, L.R.C. (1985), ch. P-21
- Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles, L.C. 2005, ch. 46

Lois réglementaires

- Loi sur les transports au Canada, L.C. 1996, ch. 10
- Loi sur la sécurité ferroviaire
- Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
- Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales
- Protocole d'entente sur la sûreté ferroviaire
- Code canadien du travail, L.R.C. (1985), ch. L-2
- Loi sur l'évaluation d'impact, L.C. 2019, ch. 28, art. 1
- Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999), L.C. 1999, ch. 33
- Loi canadienne sur les droits de la personne, L.R.C. (1985), ch. H-6

Accords commerciaux

VIA Rail est assujettie aux accords commerciaux suivants et s'y conforme :

- Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et Accord Canada–États-Unis–Mexique (ACEUM), après sa ratification.
- Accord économique et commercial global (AECG), un accord de libre-échange entre le Canada ainsi que l'Union européenne et ses pays membres.

ANNEXE 6. PRIORITÉS ET DIRECTIVES DU GOUVERNEMENT

Transparence et gouvernement ouvert

VIA Rail publie ouvertement ses rapports publics dans les délais prescrits, notamment ses rapports annuels et trimestriels, les aperçus de ses plans d'entreprise, les avis de divulgation proactive et les demandes de renseignements en lien avec la Loi sur l'accès à l'information. La Société entend répondre rapidement aux demandes et trouver des solutions raisonnables aux problèmes soulevés, lorsqu'il est possible de le faire.

Analyse comparative entre les sexes Plus (ACS Plus), diversité et équité en matière d'emploi

Pour améliorer le rapport des femmes, des hommes et des personnes de diverses identités de genre avec ses politiques, programmes et initiatives, VIA Rail a mis en place plusieurs stratégies fondées sur l'ACS+.

Favoriser la diversité à l'interne

VIA Rail s'est dotée d'un réseau régional d'inclusion et de diversité. Il est composé d'employées et employés de différentes cultures qui promeuvent la diversité au travail et organise plusieurs événements spéciaux durant l'année. Il a aussi pris part à l'élaboration des plans sur l'équité en matière d'emploi et la diversité de la Société.

Le bien-être de tous ses employés sera toujours important. VIA Rail continue d'offrir une application de télémédecine pour faciliter l'accès aux outils et services médicaux pour soutenir ses employées et employés, comme la plateforme SynerVie par Morneau Shepell et son nouveau Programme d'aide aux employés et à leur famille (PAEF) unifié, qui inclut aussi du matériel sur la diversité et la sensibilisation à l'inclusion. Le programme d'ambassadeurs VIAMieux-être vise à favoriser la santé mentale dans tous les aspects du travail. Les ambassadrices et ambassadeurs sont formés pour offrir du soutien, lutter contre les préjugés sur la maladie mentale et mobiliser le personnel autour de cette question.

Partenariats pour la diversité

D'une année à l'autre, VIA Rail participe à divers partenariats en cours ou ponctuels pour promouvoir publiquement la diversité et échanger avec des groupes au-delà du sexe biologique et du genre socioculturel. La Société veut démontrer par ces partenariats son leadership, ses pratiques d'emploi équitables, son caractère inclusif et ses mesures de soutien ciblées à l'égard de ces groupes.

Pour enrichir et intégrer cette culture, VIA Rail a conçu et applique une stratégie officielle de diversité et d'inclusion.

Cette stratégie comprend notamment :

- Un spécialiste de la diversité et de l'inclusion (D et I) à temps plein.
- Une approche triennale de D et I et un plan d'action pour améliorer la diversité à VIA Rail.
- Un comité de D et I avec des responsabilités et rôles précis pour appuyer et promouvoir la stratégie de D et I.
- La déclaration et l'engagement de leadership pour la diversité et l'inclusion.
- Le site SharePoint accessible à tout le personnel sur la D et I, qui comprend des lexiques, des ressources de formation, la stratégie et des enregistrements d'événements.
- Un plan de communication sur la D et I pour faire connaître la stratégie et les objectifs à tout le personnel, y compris « Ta voix, ton histoire » utilisé par le conseiller principal pour la D et I.
- Une révision du processus de recrutement de VIA Rail dans une optique de diversité, d'inclusion et d'accessibilité.

Emploi de vétérans et de réservistes

VIA Rail continue de travailler avec Anciens Combattants Canada, Compagnie Canada (dans le cadre de son Programme Transition de carrière pour les militaires) et Mission Emploi pour faire connaître ses possibilités d'emploi aux membres des Forces armées canadiennes et aux vétérans.

VIA Rail a également adopté une politique sur l'emploi de réservistes afin que les membres de son effectif appartenant à cette catégorie puissent prendre un congé autorisé pour leur entraînement et leur service militaire sans conséquences sur leur paie, leurs avantages sociaux et leur cheminement professionnel.

Statistiques d'ACS+ en date du 31 décembre 2022

EMPLOYEES							
Indicator	Note	Measurement	2022	2021	2020	2019	2018
WORKFORCE							
Total workforce		Number of individuals	3,100	2,763	2,312	3,234	3,115
EMPLOYEES DISTRIBUTION							
By gender							
Female		% of total employees	34%	33%	28%	34%	36%
Male		% of total employees	66%	67%	72%	66%	64%
EMPLOYEES BY CONTRACT TYPE							
Permanent employees	(a)	Number of individuals	3,090	2,723	-	-	-
Temporary employees	(a)	Number of individuals	10	40	-	-	-
Employees covered by collective agreement		% of total employees	73%	73%	68%	77%	78%
DIVERSITY AND EQUAL OPPORTUNITY							
Employment equity Canada							
Women		% of total employees	34%	33%	28%	34%	36%
Indigenous		% of total employees	2%	2%	2%	2%	2%
Visible minorities		% of total employees	18%	16%	14%	13%	13%
People with disabilities		% of total employees	3%	2%	1%	2%	2%
Senior management positions							
Female	(a)	% of senior management	34%	34%	-	-	-
Male	(a)	% of senior management	66%	66%	-	-	-
Management positions							
Female	(a)	% of management positions	31%	29%	-	-	-
Male	(a)	% of management positions	69%	71%	-	-	-
Other positions							
Female	(a)	% of other positions	45%	44%	-	-	-
Male	(a)	% of other positions	55%	56%	-	-	-
Board of Directors							
Female		% of the Board	50%	58%	58%	58	55
Male		% of the Board	50%	42%	42%	42	45
Distribution by age							
Below 30		% of total employees	12%	11%	9%	15%	16%
Between 30-50		% of total employees	61%	59%	57%	54%	53%
Over 50		% of total employees	27%	30%	34%	31%	32%











Développement durable et écologisation des opérations gouvernementales

Développement durable

La durabilité va dans le sens de la stratégie et du programme de modernisation de VIA Rail, en plus de cadrer avec l'une de ses valeurs internes, celle d'agir aujourd'hui pour un avenir meilleur.

Depuis 2022, le plan de durabilité de VIA Rail est affiché sur son site Web. Le Plan de durabilité vise à contribuer aux objectifs et aux priorités énoncés dans la Stratégie pour un gouvernement vert du Conseil du Trésor du Canada et en conformité avec les normes de Global Reporting Initiative (GRI). Il repose sur trois piliers environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) avec des objectifs et plans d'action bien définis.

VIA Rail's Sustainability Plan Summary

	Priorities	Strategies	2025 goals	Contribution to the SDGs ¹
ENVIRONMENTAL	Climate Action	Upgrade GHG reduction targets to support 2050 net-zero emissions ambition.	Reduce GHG emissions by 30% or more by 2030, compared to 2005.	 
		Improve fuel and energy efficiency in all operations.		
		Complete review of climate change risks and implement action plan.	Integrate climate change risks in critical governance and decisional mechanisms.	
	Environmental management	Reduce waste generated in our operations.	Offer a zero-waste train in the Québec City-Windsor Corridor.	 
Increase reuse, recycling, and organic waste collection.		Increase recycling to 60% and introduce organic waste collection in prioritized sites.		
SOCIAL	Employee Mobilization	Mobilize employees through an inclusive and sustainability centered culture.	Train 100% of employees on sustainability.	 
			Majority of employees believe sustainability is a top priority for VIA Rail.	
SOCIAL	Community engagement	Expand active stakeholder engagement and develop strategic community investments in communities in Canada.	Align 80% of community investments with strategy.	 
			Have a national employee volunteering program in place.	
GOVERNANCE	Credibility and recognition	Implement responsible sourcing policy and program.	Reach 80% integration of Policy by suppliers.	 
		Strengthen transparency through reporting and recognition in sustainability.	Receive third-party recognition of sustainability performance.	
GOVERNANCE		Actively contribute to the United Nations Sustainable Development Goals.		

Sécurité

La Semaine de la sécurité ferroviaire d'Opération Gareautrain est un engagement annuel que VIA Rail juge particulièrement important. Le personnel organise et anime, dans plus de 25 villes au pays, des kiosques et organise des séances d'information dans les gares, à bord des trains, à proximité des passages à niveau et dans les écoles pour sensibiliser la population aux dangers des chemins de fer et lui enseigner les précautions à prendre à l'approche d'une voie ferrée.

Parcs nationaux

Conformément au mandat ministériel de « travailler avec VIA Rail pour rendre les occasions de voyages aux parcs nationaux plus accessibles et abordables », VIA Rail et Parcs Canada poursuivront leurs discussions sur les plans et partenariats pour offrir diverses options pour permettre aux gens de visiter les parcs nationaux.