

A large yellow graphic element on the left side of the page, consisting of a solid yellow rectangle at the top, followed by a series of diagonal white stripes on a yellow background, and a solid yellow rectangle at the bottom.

RÉSUMÉ DU PLAN D'ENTREPRISE 2022-2026 ET BUDGETS D'EXPLOITATION ET D'IMMOBILISATIONS DE 2022

Le 8 novembre 2022

Table des matières

SOMMAIRE.....	3
1. RÉSUMÉ.....	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.....	9
2.1 Stratégie de relance du service	9
2.2 Contexte externe	9
2.3 Contexte à l'interne.....	13
3. OBJECTIFS, ACTIVITÉS, RISQUES, RÉSULTATS ATTENDUS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	15
3.1 Train à grande fréquence	15
3.2 Programme de remplacement de la flotte Héritage	15
3.3 Accès à l'infrastructure de tiers.....	15
3.4 Déficit d'entretien des installations de VIA Rail.....	16
3.5 Autres activités stratégiques et auxiliaires	16
4. APERÇU FINANCIER	18
4.1 Aperçu du Plan financier 2022-2026	18
4.2 Performance financière de l'exploitation – 2020 à 2021	21
4.3 Autres revenus et charges.....	22
4.4 Précédents programmes d'immobilisations – 2014 à 2020	23
4.5 Énoncé économique de l'automne 2020 – Fonds d'aide en réponse à la COVID-19.....	23
4.6 Régime de vérification	23
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	39
ANNEXE 5. : CONFORMITÉ AUX EXIGENCES LÉGISLATIVES ET POLITIQUES	43
ANNEXE 6. : PRIORITÉS ET DIRECTIVES DU GOUVERNEMENT	49

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 permettent de jeter un regard positif sur 2022 et l'avenir.

VIA Rail poursuit le travail quant à son plan stratégique et ses grands chantiers, comme le train à grande fréquence, le renouvellement de la flotte du Corridor, la modernisation de la flotte Héritage, les mises à niveau de gares et le nouveau système de réservation, tout en composant avec la pandémie et en gérant ses finances avec prudence. Les fonds lui ayant été octroyés dans les budgets de 2021 et 2022 contribueront aussi à faire progresser la transformation qui s'opère à VIA Rail.

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 projets prioritaires de VIA Rail sont les suivants : soutien au train à grande fréquence, programme de remplacement de la flotte Héritage, et renouvellement de la flotte du Corridor.

Ces projets ne suffisent cependant pas : pour mettre à profit les emprises et le matériel roulant afin de transformer les services ferroviaires voyageurs intervilles, VIA Rail doit repenser et moderniser les aspects fondamentaux de ses activités, ce qui suppose notamment de conclure de nouvelles ententes d'accès à l'infrastructure de tiers (voies ferrées et gares) et d'investir pour rénover ses installations.

Au fil 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.

Train à grande fréquence (TGF)

Depuis juin 2019, le gouvernement du Canada, de concert avec différents partenaires comme la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC), a consacré des sommes considérables à l'étude et au perfectionnement de la proposition de TGF de VIA Rail.

Au nombre de ces investissements figurent les 490 millions de dollars versés à VIA Rail dans le budget fédéral de 2021. Ces fonds serviront aux projets d'investissement ciblé pour améliorer la fluidité actuelle et future dans la grande région de Montréal.

Conformément à la demande d'expression d'intérêt annoncée par Transports Canada en mars 2022, VIA Rail fournira du soutien dans un certain nombre d'activités liées au projet du TGF, tel que la création de la filiale en propriété exclusive (« Filiale »), qui fonctionnera comme une Société de la couronne parente avec certaines exceptions et qui servira à développer et mettre en œuvre le projet du TGF, conformément aux décrets 2022-0259, 2022-0260 et 2022-0261 du 24 mars 2022.

Programme de remplacement de la flotte Héritage

La flotte Héritage de VIA Rail compte plus de 250 voitures et locomotives, mais seulement une quantité limitée d'entre elles sont remises à neuf dans le cadre du Programme de modernisation de la flotte Héritage. Les voitures et locomotives vieillissantes qui n'étaient pas incluses dans le programme de modernisation de la flotte Héritage ont besoin d'investissements pour leur permettre d'opérer avec fiabilité jusqu'à la possibilité de la réception d'une nouvelle flotte. VIA Rail planifiera un programme d'immobilisations pour améliorer la fiabilité des voitures qui n'ont pu être intégrées au Programme de modernisation de la flotte Héritage.

Accès à l'infrastructure de tiers

Pendant la période de planification en cours, VIA Rail doit renouveler trois contrats d'accès (un avec le CN et deux avec Metrolinx), contrats dont dépendent ses activités normales ainsi que ses projets de modernisation prioritaires : soutien au train à grande fréquence, programme de remplacement de la flotte Héritage, et renouvellement de la flotte du Corridor.

Les négociations relatives à la gare Union se poursuivent et VIA pourrait avoir du mal à obtenir un accès ou à augmenter le nombre de départs de Toronto en raison de la pression découlant du projet d'expansion de Metrolinx.

VIA Rail et le CN continuent de respecter les termes du contrat de service existant en vue de conclure un nouveau contrat.

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.

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.

Renouvellement de la flotte du corridor Québec – Windsor

Dans le Corridor, le premier train a été livré et les essais ont débuté. Les livraisons des trains qui seront mis en service devraient commencer dans la seconde moitié de 2022; à partir de ce moment, des millions de passagers de VIA Rail empruntant la liaison la plus populaire au Canada entreront dans une nouvelle ère des services ferroviaires voyageurs.

Pour faciliter le renouvellement de la flotte du Corridor et adapter les activités aux nouveaux trains, VIA Rail effectuera des travaux de modernisation dans les centres de maintenance de Montréal et de Toronto. Les fonds pour ces travaux proviendront de crédits des budgets de 2018 et 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 pensés pour appuyer le programme de modernisation, lequel changera la façon dont les Canadiennes et Canadiens vivent et voyagent, créant ainsi un avenir sous le signe de l'accessibilité et de la durabilité pour toutes et tous.

Gestion financière rigoureuse

La prudence dont a fait preuve la société d'État lui a permis de répartir l'aide financière reçue en raison de la pandémie (187,5 millions de dollars) sur trois exercices plutôt qu'un seul. VIA Rail a utilisé 90,4 millions de dollars en 2020-2021 et 67,5 en 2021-2022. Les 29,6 millions de dollars non utilisés seront remis au gouvernement.

VIA Rail s'attend à ce que la demande de transport de passagers continue de reprendre progressivement en 2022 et dans les années qui suivront. Il faudra peut-être attendre 2024 pour voir la demande atteindre ou dépasser le niveau de 2019. En pareil cas, VIA Rail – tout en continuant de fournir avec diligence les services de transport dont la population canadienne a besoin comme en 2020 et 2021 – se verrait dans l'obligation de solliciter des fonds supplémentaires pour le dernier trimestre de l'exercice du gouvernement 2022-2023 ainsi que pour les exercices 2023-2024 et les suivants.

Mesures de sécurité liées à la pandémie

Depuis le début de la pandémie, la sécurité des passagers, du personnel et du public constitue la priorité absolue de VIA Rail. Certaines mesures demeurent en place et sont régulièrement revues pour s'assurer qu'elles cadrent avec les directives et lignes directrices du gouvernement et des autorités sanitaires.

VIA Rail a instauré plusieurs mesures de sécurité, comme en fait état le dernier plan d'entreprise. Il convient de souligner que depuis la publication du plan d'entreprise 2021-2025, une politique de vaccination a été adoptée et est

entrée en vigueur, le passeport vaccinal a été exigé pour les passagers et le personnel, et des tests rapides sont utilisés. Puisque les directives et lignes directrices du gouvernement et des autorités sanitaires se sont assouplies, VIA Rail a revu ses mesures et a levé l'exigence du passeport vaccinal et de la politique de vaccination.

VIA Rail réévaluera régulièrement ses positions, assurera l'encadrement qui s'impose, et communiquera les dernières nouvelles opérationnelles au public et aux parties prenantes, et les dernières nouvelles financières aux principaux représentants gouvernementaux.

Conclusion

Plus que jamais auparavant, VIA Rail continue de s'adapter à cette situation qui touche toutes les Canadiennes et tous les Canadiens. La société d'État est prête à jouer un rôle déterminant dans la relance canadienne en se servant des crédits octroyés par le gouvernement fédéral pour poursuivre son travail de modernisation. Sa résilience, sa flexibilité, et ses stratégies de relance du service et de limitation des coûts assureront sa pérennité et celle des services ferroviaires intervilles si indispensables au bien-être de la population canadienne.

1. RÉSUMÉ

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

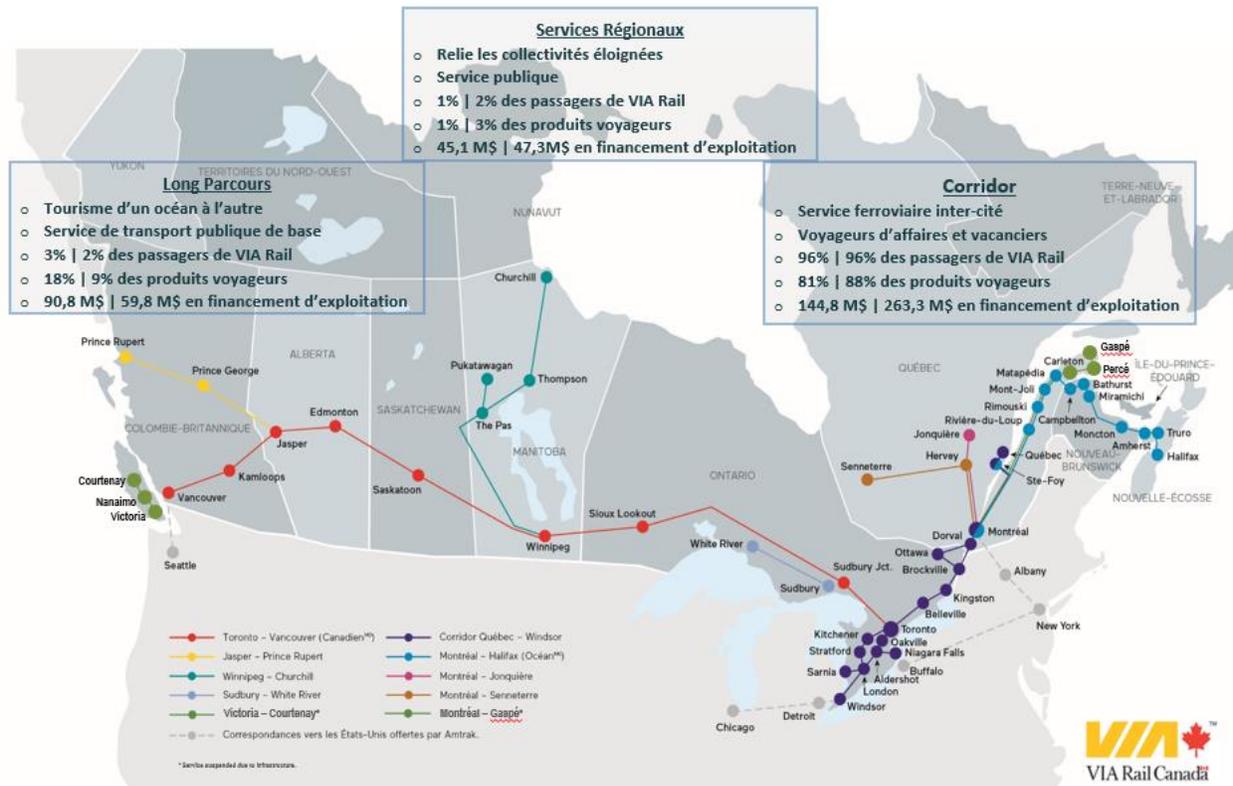
Pour jeter les bases des réalisations à venir, VIA Rail a élaboré un plan stratégique qui s'étendra jusqu'en 2025. Dans le cadre de sa planification stratégique annuelle, la Société revoit ses orientations stratégiques et s'assure que la feuille de route des initiatives et des projets essentiels cadre 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 | 2021

5,0 | 1,5 millions de passagers
12 500 | 12 500 km de voies ferrées
3 234 | 2 763 employés

411,1 M\$ | 133,5 M\$ en recettes
280,7 M\$ | 370,4M\$ en financement d'exploitation gouvernemental
430 | 430 voitures, 73 | 73 locomotives



Habituellement, VIA Rail fait rouler plus de 450 trains chaque semaine sur environ 12 500 km d'infrastructure ferroviaire dans les différentes régions du Canada. Cependant, 2020 et 2021 ont été des années atypiques, grandement influencées par la pandémie de COVID-19, dont les effets ont été tels que la Société n'a eu d'autre choix que de modifier ses activités, et par conséquent n'a pas pu reproduire ou améliorer le bilan des dernières années. En 2021, VIA Rail a en effet transporté 1,5 million de passagers, pour un total de 3,6 millions de trains-milles et de 328 millions de voyageurs-milles, comparativement à 5,0 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 tout mis en œuvre pour limiter la croissance de son déficit d'exploitation, et donc de sa dépendance au financement public. La Société établit des stratégies commerciales pour accroître son achalandage, la pertinence de ses services et ses revenus, mais il est impératif que celles-ci n'aient pas d'incidence négative sur son résultat net.

Son bilan de 2019 témoigne des résultats de ces efforts : les revenus avaient augmenté d'année en année depuis 2013 pour atteindre un sommet de 411,1 millions de dollars. De plus, le déficit d'exploitation par voyageur-mille avait chuté à environ 26 cents, ce qui représente une baisse de 28 % par rapport à 2013 et le niveau le plus bas enregistré depuis cette année-là.

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 intervalles 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 intervalles 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.



1.4.3 Liaisons régionales

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

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 et en territoire autochtone. 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 Stratégie de relance du service

Pour composer avec le revirement de situation sans précédent qu'a engendré la pandémie, la Société s'est dotée d'une grande stratégie directrice qui prévoit une relance graduelle et encadrée du service. Elle surveille la demande et ajuste la capacité pour assurer un bon équilibre entre la sûreté, les niveaux de service et le rendement financier. Cette approche, guidée par un processus décisionnel, est assortie d'un ensemble bien défini d'indicateurs et de déclencheurs encadrés par un groupe de travail multidisciplinaire représentant toutes les fonctions de VIA Rail. Pour chacune de ses liaisons, VIA collaborera avec les autorités de santé publique et les gouvernements fédéral et provinciaux en vue de les rétablir complètement.

Voici l'état d'avancement de cette stratégie de relance du service :

Opérations ferroviaires

- Dans le Corridor, les services ferroviaires sont ajustés en fonction de la demande escomptée.
 - Dans ce marché, où normalement plusieurs départs sont offerts chaque jour, VIA Rail augmente ou diminue leur nombre pour bien équilibrer la sûreté, les niveaux de service et le rendement financier. Les services ferroviaires dans le Corridor ont augmenté en début mars et devraient augmenter de nouveau en juin 2022. Le Corridor pourrait connaître une reprise à des niveaux qui ressemblent à ceux de 2019 d'ici la fin de 2022. Toutefois, la Société devra trouver une façon de concilier reprise des services et capacité matérielle.
- Les liaisons longs parcours sont partiellement opérationnelles.
 - Le service du *Canadien* a repris en partie le 11 décembre 2020, avec un seul départ hebdomadaire, de Winnipeg à Vancouver. Depuis, le train se rend à Toronto (avec voiture-lits) et d'autres services ont repris. Les contraintes liées au matériel ont forcé VIA Rail à revoir le plan de reprise complète pour ce train.
 - Le service de l'*Océan* a repris avec un seul départ hebdomadaire le 11 août 2021; la fréquence est ensuite passée à deux départs par semaine en décembre 2021, puis à trois en juin 2022.
- Les services ferroviaires régionaux sont partiellement opérationnels.
 - Seule la liaison Winnipeg – Churchill demeure actuellement offerte plus d'une fois par semaine, comme c'était le cas avant la pandémie. Tous les autres services ferroviaires régionaux ont repris leur nombre de départs habituels depuis l'été 2022, puisque la situation a continué de s'améliorer.

Capacité d'accueil à bord des trains

Depuis le début de la pandémie, pour assurer la sécurité des passagers et du personnel, VIA Rail a réduit le nombre de places à bord des trains d'après les directives des gouvernements et des autorités sanitaires. Avec l'arrivée du variant Omicron en décembre 2021, VIA a également réduit la capacité à bord des trains par rapport à ce qu'elle était à l'automne 2021. La situation s'étant depuis améliorée, les trains accueillent maintenant le nombre de passagers habituel. VIA Rail continue de se tenir au courant des directives des autorités sanitaires et des meilleures pratiques dans le monde pour déterminer s'il faudra modifier cette capacité et si oui, à quel moment.

2.2 Contexte externe

Quand on parle de transport de passagers, les principaux facteurs qui influencent la demande sont le produit intérieur brut (PIB), la croissance de la population et le tourisme. De 2013 à 2019, le PIB réel du Canada a connu une hausse de 2,1 % par année, pour un total de 13,2 %. Sur la même période, la population du Canada a augmenté de 1,2 % par année, pour un total de 6,1 %, et on a pu observer un taux de croissance de 17,1 % du PIB (nominal) pour le tourisme canadien et de 33,9 % pour le tourisme étranger.

En toile de fond de ce bilan positif, soulignons une hausse continue de la congestion sur les routes et dans les aéroports, une sensibilisation de plus en plus grande à l'écologie et une augmentation constante des coûts de l'énergie, et 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 tirer profit des circonstances favorables.

En 2020 et 2021, le contexte externe a pris une tournure sans précédent. La demande de services de transport voyageurs et touristiques – tous modes confondus – était pratiquement nulle au plus fort de la pandémie, et ces deux secteurs ont continué de tourner au ralenti au début de 2022. Les chiffres du PIB réel indiquent que le déclin de 2020 a été contrebalancé par les gains enregistrés en 2021, pour une croissance nette de 1,0 % entre 2019 et 2021. Pendant cette période, la population a augmenté de 1,7 %, le PIB pour le tourisme canadien (nominal) a diminué de 34,8 % et le tourisme étranger, de 86,2 %. L'inflation 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. Le prix des produits énergétiques, des marchandises, des aliments et des services (entretien et construction des infrastructures ferroviaires) a été grandement affecté par l'inflation, ainsi que par la pression exercée sur les chaînes d'approvisionnement et le marché du travail. VIA Rail doit donc composer avec une importante hausse de ses dépenses dans les catégories liées à ces produits et services.

Si 2021 a tout de même été une année difficile avec une demande sous la moyenne et les variants Delta et Omicron qui ont fait en sorte qu'il a été difficile de prévoir à quel point le virus se propagerait, VIA Rail s'attend que la reprise progressive de la demande de transport de passagers se poursuive en 2022. La reprise devrait d'abord s'articuler autour de l'activité locale, puis, progressivement et sur le long terme, autour des déplacements interprovinciaux, et enfin des voyages à l'étranger. D'autres conditions faisant hausser la demande en transport ferroviaire, comme la congestion routière et les enjeux environnementaux, redeviendront également d'importants moteurs de croissance.

2.2.1 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 de VIA Rail est l'automobile, qui accapare 90 % du marché total des déplacements. Selon des études sur des corridors internationaux achalandés, VIA Rail pourrait augmenter sa part de marché, qui représente actuellement 5 % de tous les déplacements en voiture et en train, en améliorant ses services (plus de départs, correspondances plus pratiques, temps de déplacement réduits, etc.).

Les corridors internationaux possèdent un avantage certain sur la voiture : l'accès au cœur du centre-ville sur une emprise sans congestion. 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 de VIA Rail.

Voici une comparaison de la compétitivité actuelle et future de VIA Rail par rapport à l'automobile dans le Corridor.

	Automobile	Offre actuelle de VIA Rail	Projet de TGF de VIA Rail
Commodité	Départ possible en tout temps	Très peu de départs	Quantité de départs accru
Fiabilité	Risque de congestion routière	Risque d'engorgement des voies par les trains de marchandises	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 attendue 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 son 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.

2.2.2 Accès à l'infrastructure de tiers

VIA Rail dépend, aujourd'hui comme demain, de l'accès à des éléments cruciaux d'infrastructure comme les voies ferrées appartenant au CN ainsi que les voies ferrées et les quais de Metrolinx et d'InfraMTL. La Société a besoin de

ces infrastructures pour assurer la prestation de services ferroviaires voyageurs intervilles au nom du gouvernement du Canada.

En effet, 83 % du réseau qu'utilise la Société appartient au CN; en tout, c'est 97,5 % du réseau qui appartient à des tiers, ce qui fait que tous les trains de VIA Rail doivent circuler sur des voies dont elle n'est pas propriétaire à un moment ou un autre de leur trajet. Elle doit donc partager les voies avec des sociétés ferroviaires hôtes (CN, Canadien Pacifique, etc.), ce qui l'oblige à négocier des contrats de service avec celles-ci.

Comme elle n'a pas le gros bout du bâton dans ces négociations, VIA 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 2022. À l'exception de la liaison Sudbury – White River, toutes les liaisons longs parcours, régionales et en régions éloignées dépendent de l'accès à l'infrastructure du CN.

Selon de nombreuses études et les conclusions du Bureau du vérificateur général (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, pour sa part, est un opérateur de transport en commun et de transport régional qui connaît une rapide expansion et acquiert ses propres voies ferrées, en les achetant auprès de chemins de fer de marchandises ou en les construisant, comme il l'a fait dans le cadre de son projet de service régional express (SRE). 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 pourrait avoir du mal à obtenir un accès ou à augmenter le nombre de départs de Toronto en raison de la pression découlant du projet d'expansion de Metrolinx.

VIA Rail et Metrolinx ont signé un contrat de service transitoire, valide jusqu'au 31 juillet 2022, qui prépare le terrain pour la conclusion d'une nouvelle entente globale sur les services ferroviaires et l'accès aux voies ferrées en 2022. 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.

2.2.3 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 compenser les retards des trains. De plus, en raison des travaux prévus par le CN – 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 durant l'année, a entraîné de graves difficultés financières.

La piètre ponctualité des trains constitue un problème récurrent depuis 2002 et qui 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 de fonctionnement 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 pour exécuter cette solution et former la cinquième rame nécessaire au rétablissement temporaire et partiel du service du *Canadien* entre Toronto et Edmonton durant la haute saison de 2022. Enfin, VIA ne dispose d'une chambre

accessible que dans quatre voitures Parc, ce qui restreint sa capacité à instaurer une cinquième rame tout en offrant des services accessibles.

En plus des pressions découlant de la durée de trajet allongée, vu la nécessité de remplacer la flotte, c'est là l'occasion de se pencher sur le temps de déplacement, le nombre de départs limité et les conséquences des retards pour offrir un meilleur service aux passagers interilles, tout en permettant aux touristes de mieux profiter des grands attraits à l'heure et pour la durée prévues, et d'améliorer l'état du matériel roulant qui répond de moins en moins aux attentes de la clientèle.

L'Océan

Dans les 10 dernières années, l'infrastructure ferroviaire s'est dégradée à un point tel qu'en 2014, un tronçon de 44 miles appartenant au CN au Nouveau-Brunswick a été 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 modifiée en 2020, lorsque Halterm a résilié le contrat de VIA Rail qui lui donnait accès à la boucle d'Halifax. Qui plus est, 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 retours 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.

2.2.4 Liaisons régionales

Les liaisons régionales assurent un service de transport essentiel dans les collectivités où les autres moyens de transport abordables sont limités ou inexistants. Soulignons que les renseignements qui suivent ne tiennent pas compte des actuelles réductions ou suspensions de service qui découlent de la pandémie. 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), administrée par la Keewatin Railway Company;
- Sudbury – White River (Ontario), Canadien Pacifique;
- Montréal – Senneterre/Jonquière (Québec);
- 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, et grâce à des améliorations et initiatives proactives, les revenus ont augmenté de 12,4 % entre 2014 et 2016, avant la suspension de la liaison avec Churchill (qui a été rétablie en décembre 2018).

Néanmoins, étant donné la nature même de ces services, leur potentiel et le contexte concurrentiel sont bien entendu limités, ces services représentant 1 % 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. Un segment de la liaison Winnipeg – Churchill, soit celui reliant Amery (au nord-est de Gillam, au Manitoba) à Churchill, a aussi été suspendu pendant 18 mois en 2017 et 2018.

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 annoncé des travaux d'amélioration visant le rétablissement des services voyageurs. 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. Le train à destination de Gaspé poursuivait alors son chemin dans cette direction, tandis que le train *Océan* se dirigeait vers Halifax.

2.2.5 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 et de trois ans pour ceux qui ne le sont pas.

L'infrastructure de VIA Rail est déjà conforme au règlement, mais cette prorogation pourrait permettre plus de temps pour la conclusion d'une entente de partage des coûts équitable et transparente avec le CN.

2.2.6 Examens spéciaux du Bureau du vérificateur général

Les rapports d'examen spécial de 2008 et 2016 ont mis au jour des lacunes importantes : le vérificateur général 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 départs ni de réduire la durée des trajets, malgré une augmentation des coûts.

2.2.7 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 soient consignés comme des charges d'exploitation. Cette obligation exacerbera les pressions sur les coûts d'exploitation de VIA Rail.

VIA Rail demandera un transfert d'allocation pour les exercices 2023-2024 et 2024-2025 afin d'effectuer des investissements qui, selon les IFRS, constituent des charges d'exploitation, mais pour lesquelles la Société a obtenu du financement en capital.

2.3 Contexte à l'interne

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

Matériel roulant

Les principales voitures utilisées hors du Corridor (voitures AES) ont 65 ans ou plus; certaines présentent des conditions inattendues et toutes ont dépassé les 30 à 40 ans d'utilisation, la norme dans le secteur.

Une nouvelle flotte est requise 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 exigences matérielles. Il faudra investir dans l'entretien des voitures et des locomotives pour améliorer la fiabilité des équipements jusqu'à ce que la possibilité de la réception d'une nouvelle flotte. VIA Rail planifiera un programme d'immobilisations pour améliorer la fiabilité des voitures qui n'ont pu être intégrées au Programme de modernisation de la flotte Héritage. Ces investissements amélioreront la fiabilité de la flotte Héritage pour quelques temps durant la transition envers une nouvelle flotte potentielle.

Installations

VIA Rail a été créée en 1977 et la plupart de ses gares lui ont été transférées à ce moment. 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, VIA Rail disposera de suffisamment de fonds pour ne pas avoir à axer entièrement ses dépenses pour les installations sur des réparations, imprévues ou à court terme. Le financement en capital provenant de cette enveloppe permettra à VIA de planifier à long terme et de faciliter son travail de

modernisation. Par conséquent, un programme d'investissement à court et moyen terme a été mis au point pour les installations du pays. Ce financement est le premier du genre pour VIA Rail 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, freineraient le travail de modernisation de la Société.

2.3.2 Réduction de l'effectif découlant de la pandémie

L'effectif de VIA Rail a été durement touché par la pandémie de COVID-19. La Société n'a eu d'autre choix que de réduire ses coûts d'exploitation, et a donc adopté de nombreuses mesures touchant le personnel.

Depuis le début de cette crise, VIA Rail a compensé ces mesures en s'alignant sur les actions gouvernementales, notamment en matière de compassion sociale, tout en gardant à l'esprit ses obligations envers l'actionnaire. Les compensations salariales étaient elles-mêmes harmonisées au Plan d'intervention économique du Canada pour répondre à la COVID-19, qui visait à prévenir les mises à pied et à éviter que les travailleurs et leurs familles perdent leur revenu.

2.3.3 Main-d'œuvre

Au 31 décembre 2021, VIA Rail comptait 2 763 employées et employés actifs. Sur tout l'effectif, 2 006 personnes sont membres d'un des deux syndicats suivants :

- La Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC) est le syndicat qui représente les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive. La convention collective arrive à terme en décembre 2022.
- Unifor représente un vaste éventail de travailleuses et de travailleurs, soit 300 000 personnes au total au Canada. La convention collective arrive à terme en décembre 2024.

Distinctions

Le magazine Forbes a classé VIA Rail parmi les 50 meilleurs employeurs au Canada en 2021. La Société s'est en effet classée au 49^e rang de cette prestigieuse liste, et au 4^e rang dans le secteur des transports. Il s'agit d'une importante remontée, puisqu'elle se classait auparavant au 109^e rang.

L'école de commerce Gustavson de l'Université de Victoria a quant à elle désigné VIA Rail compagnie de transport la plus digne de confiance au pays pour une quatrième année consécutive (indice Gustavson de 2022). Les résultats de l'étude Réputation 2022 de Léger témoignent d'ailleurs de la confiance de la population canadienne à l'égard de VIA Rail, qui est 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.

VIA Rail a également reçu le prestigieux Prix Canada pour l'excellence dans la catégorie « Santé mentale au travail », la plus haute distinction d'excellence organisationnelle au pays. La Société travaille sans relâche à améliorer ses ressources de bien-être pour aider le personnel à protéger son atout le plus précieux : sa santé.

Sondage sur la mobilisation

En 2021, le taux de mobilisation global de VIA Rail a chuté par rapport à 2020. Ce résultat représente toutefois une amélioration par rapport au score de 2019. VIA continue d'agir de façon concertée pour rappeler aux membres du personnel de prendre soin de leur bien-être psychologique et physique, tout en demeurant consciente des efforts et de l'adaptation que nécessite constamment la situation actuelle.

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

3.1 Train à grande fréquence

Depuis juin 2019, le gouvernement fédéral a investi des sommes considérables pour faire avancer le projet de train à grande fréquence (TGF) de VIA Rail.

Le projet de TGF prévoit la construction de nouvelles voies ferrées réservées aux services ferroviaires voyageurs entre Toronto et Montréal, via Peterborough, et entre Montréal et Québec, via Trois-Rivières. Pour ce faire, il faudra construire de nouvelles voies et moderniser l'infrastructure qui appartient déjà à VIA Rail entre Smiths Falls, Ottawa et Montréal.

Conformément à la demande d'expression d'intérêt annoncée par Transports Canada en mars 2022, VIA Rail fournira du soutien dans un certain nombre d'activités liées au projet du TGF, tel que la création de la filiale en propriété exclusive qui servira à développer et mettre en œuvre le projet du TGF conformément aux décrets 2022-0259, 2022-0260 et 2022-0261 du 24 mars 2022. VIA Rail devra conseiller et soutenir sur les aspects techniques et opérationnels des services ferroviaires passagers, et fournir des informations relatives à ses opérations actuelles dans le Corridor.

VIA Rail exécutera aussi des investissements ciblés (490 millions du budget de 2023) pour réduire l'engorgement et améliorer la fluidité et la connectivité du réseau et le projet de TGF.

3.2 Programme de remplacement de la flotte Héritage

La flotte Héritage compte plus de 250 voitures et locomotives, mais uniquement une partie d'entre elles sont remises à neuf dans le cadre du Programme de modernisation de la flotte Héritage. Pour compléter les investissements faits au titre du programme, la Société planifie un nouveau programme et prend les mesures qui s'imposent pour acquérir le matériel qui remplacera la flotte Héritage.

Les voitures AES ont 65 ans ou plus, certaines présentent des conditions inattendues et toutes ont dépassé les 30 à 40 ans d'utilisation, la norme dans le secteur. Par conséquent, une nouvelle flotte sera nécessaire pour assurer les liaisons longs parcours, régionales et en régions éloignées.

VIA Rail entreprendra une analyse sur le remplacement potentiel de la flotte Héritage et cherchera à garantir la sûreté et l'intégrité du matériel roulant d'ici la mise en service d'une nouvelle flotte potentiel.

Même si le travail de modernisation de la flotte Héritage a été compliqué par les conditions qui la touchent, l'équipe du projet continue d'atteindre les objectifs de remise à neuf des voitures et voitures-restaurant. Le projet de voitures AES 2 dans le Corridor a été achevé en 2021. Il s'agit du premier projet du Programme de modernisation de la flotte Héritage ayant été mené à terme : ce sont 16 voitures, remises à neuf au Centre de maintenance de Montréal, qui ont été remises en service. La même année, VIA Rail a aussi octroyé le contrat de remise à neuf de 17 voitures AES 1 de la Southeastern Pennsylvania Transportation Authority qui servent aux liaisons longs parcours, régionales et en régions éloignées.

En 2020 et 2021, VIA Rail est intervenue rapidement lors de la découverte des conditions inattendues de la flotte Héritage en lançant un programme d'inspection rigoureux, encore en place à ce jour. Un programme est en développement par les équipes techniques de VIA Rail avec l'aide d'experts externes. Les voitures et les locomotives vieillissantes ont besoin d'investissements pour améliorer la fiabilité de celles qui n'ont pu être intégrées au Programme de modernisation de la flotte Héritage.

3.3 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 essentielles qui appartiennent à des tiers. 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. VIA Rail devra conclure des contrats d'accès pour toutes ces infrastructures si elle veut pouvoir exploiter son réseau.

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

- Contrat de service avec le CN
- Contrat de service avec Metrolinx
- Entente de services ferroviaires avec Metrolinx

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 ont conclu un contrat de service transitoire qui prendra fin le 31 janvier 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. Il prépare le terrain pour la conclusion d'une nouvelle entente globale sur les services ferroviaires et l'accès aux voies ferrées en 2022. VIA Rail pourrait 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.

3.4 Déficit d'entretien des installations de VIA Rail

Pour que VIA Rail puisse tirer le maximum du travail accompli en lien avec le TGF, 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.

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.

3.5 Autres activités stratégiques et auxiliaires

3.5.1 Renouvellement de la flotte du Corridor

À la fin du troisième trimestre de 2021, VIA Rail a reçu le premier train; il comprend deux locomotives, quatre voitures et une voiture à cabine de commande. Cette grande étape a été franchie dans les délais malgré les répercussions de la pandémie et marque le début de la phase d'essais opérationnels. Les premières livraisons devant se faire dans la seconde moitié de 2022, ce sont des millions de passagers de VIA Rail empruntant la liaison la plus populaire au Canada qui entreront dans une nouvelle ère des services ferroviaires voyageurs.

Pour faciliter le renouvellement de la flotte du Corridor et s'adapter aux exigences des nouveaux trains, VIA Rail effectue des travaux de modernisation dans les centres de maintenance de Montréal et Toronto. Les fonds pour ces travaux proviendront de crédits des budgets de 2018 et de 2022.

Les projets restants liés au renouvellement de la flotte du Corridor progressent comme prévu, mais les effets de la pandémie sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement demeurent une source d'inquiétudes.

3.5.2 Amélioration des services ferroviaires 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. Elle investira également dans la gare de London ainsi dans différents projets aux gares de Brantford, Chatham, Sarnia, Stratford et Woodstock. Les fonds 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.

3.5.3 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, qui peuvent tous deux être consultés sur son site Web. Ces plans pluriannuels sont pensés pour appuyer le programme de modernisation, lequel changera la façon dont les Canadiennes et les Canadiens vivent et voyagent, créant ainsi un avenir sous le signe de l'accessibilité et de la durabilité pour toutes et tous.

Son plan d'accessibilité pluriannuel permettra à VIA Rail 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. VIA s'est notamment engagée à ajouter des vidéos en langue des signes sur son site Web, à offrir des formations sur l'accessibilité et à rendre son processus d'approvisionnement accessible.

VIA Rail devra présenter également un rapport en conformité avec les recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GIFCC), ce qu'elle fera sous forme de rapport autonome portant sur les résultats de 2022. Qui plus est, VIA est récemment devenue la première compagnie de transport terrestre du pays à adhérer au Pacte mondial des Nations Unies et à se fixer plusieurs objectifs de durabilité, comme réduire les émissions de GES de 30 % par rapport à 2005, avoir des trains zéro déchet dans le Corridor et atteindre un taux de 80 % de fournisseurs ayant adopté la politique d'approvisionnement responsable.

3.5.4 Liaisons longs parcours, régionales et en régions éloignées

VIA Rail fera avancer les préparatifs et les analyses du programme de remplacement de la flotte Héritage. Pour éviter que ce processus ne retarde de potentielles activités d'approvisionnement pour une nouvelle flotte, la Société recommande de mener l'analyse en parallèle avec les préparatifs et de se doter d'une stratégie d'approvisionnement flexible pour que les résultats d'analyse puissent être utilisés pour orienter, en temps opportun, les autres éléments du processus d'approvisionnement potentiel (composants définitifs des voitures, nombre de voitures pour chaque type, etc.).

3.5.5 Initiatives de rentabilité

VIA Rail s'attend à réaliser des gains d'efficacité en instaurant le nouveau système de réservation, dans le cadre du projet de mise en circulation ayant trait au renouvellement de la flotte du Corridor et en misant sur le télétravail pour le personnel de bureau et des centres d'appels grâce aux nouvelles technologies et modifications à la réglementation.

3.5.6 Amélioration de la satisfaction de la clientèle et de l'expérience de réservation

La modernisation de ReserVIA est en cours; l'objectif est de faciliter les activités de VIA Rail, de mettre à jour le système qui a presque 30 ans et de permettre l'augmentation des réservations de billets. Le nouveau système de réservation permettra aux gens de choisir leurs sièges et de voir du contenu personnalisé, sera intégré aux médias sociaux et pourra être utilisé sans difficulté sur différentes plateformes et avec des téléphones intelligents. Le nouveau système devrait être opérationnel au début de 2023.

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, limiter sa dépendance au financement du gouvernement et améliorer son ratio de recouvrement des coûts. Toutefois, la crise sanitaire a gravement nui au bilan financier de la Société, minant à la fois le chiffre d'affaires et les résultats nets. Les prévisions financières ci-dessous témoignent donc d'une croissance marquée par rapport aux résultats de 2019 (d'avant-pandémie).

VIA Rail a été contrainte de poser de nombreuses hypothèses pour estimer les résultats financiers des années à venir. La Société est d'avis que ses activités pourraient retrouver leurs niveaux d'avant-pandémie en 2024, mais il est bien possible que cette supposition ne se concrétise pas, particulièrement à la lumière de la disponibilité réduite du matériel roulant et de la pression accrue qui pourrait s'exercer sur le bilan financier dans les prochaines années.

La section qui suit (4.1) présente le Plan financier 2022-2026.

4.1 Aperçu du Plan financier 2022-2026

Revenus

Nous prévoyons une augmentation du total des revenus variables de 251 % sur l'ensemble de la période du Plan (de 117,7 à 413,7 millions de dollars de 2021 à 2026), puisque VIA Rail s'attend à un retour des voyageurs à bord de ses trains à la fin de la pandémie et d'ici 2023.

Les revenus semi-variables et fixes devraient connaître une croissance de 80 % (de 15,8 à 28,4 millions de dollars de 2021 à 2026) 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.

Le tableau ci-dessous présente le détail des fluctuations à partir de 2019 (avant la pandémie) pour les revenus variables, semi-variables et fixes sur la période du Plan (ces données supposent que la flotte Héritage est entièrement opérationnelle).

Charges

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 (projet de remplacement de la flotte du Corridor, nouveau système de réservation). L'amélioration continue demeurera une priorité de la Société pour toute la durée du Plan d'entreprise.

En 2020 et 2021, VIA Rail a considérablement réduit ses charges pour traverser la pandémie et avoir les moyens d'adapter son offre de services dans un contexte en constante évolution. Pour ce faire, elle a adopté 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 d'avant la pandémie.

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 surpassé de loin la cible nationale de 2 % 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 s'attend à ce que ces charges deviennent prévisibles grâce à la signature d'ententes pluriannuelles (main-d'œuvre et accès aux voies ferrées) pour les périodes qu'elles visent.

Nous prévoyons ainsi une croissance des charges variables de 118 % sur l'ensemble de la période (de 211,9 à 463,2 millions de dollars de 2021 à 2026). Cette augmentation est largement attribuable à la reprise des services, laquelle est associée au relâchement des mesures sanitaires.

Les charges semi-variables et fixes devraient augmenter de 45 % (de 270,0 millions à 392,8 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 et aux activités générales.

Le tableau ci-dessous rend compte du détail des variations à partir de 2019 (avant la pandémie) pour les charges variables, semi-variables et fixes pendant la période du Plan.

4.1.1 Corridor

Revenus variables

Nous prévoyons que les revenus variables du Corridor augmenteront de 208 % (de 109,0 à 335,3 millions de dollars) sur l'ensemble de la période du Plan. L'arrivée de la nouvelle flotte dès 2022 contribuera à accroître l'achalandage, et donc, les revenus.

Charges variables

Une croissance des charges variables du Corridor de 102 % (de 153,7 à 311,1 millions de dollars) est prévue sur l'ensemble de la période.

4.1.2 Le Canadien

Revenus variables

Nous prévoyons que les revenus variables du *Canadien* augmenteront de 1 017 % (de 5,4 à 60,3 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 202 % (de 27,1 à 81,9 millions de dollars) sur l'ensemble de la période. 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 659 % (de 1,7 à 12,9 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 326 % (de 7,2 à 30,7 millions de dollars) sur l'ensemble de la période. 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 206 % des revenus variables des liaisons régionales (de 1,7 à 5,2 millions de dollars) sur l'ensemble de la période. Cette augmentation est essentiellement attribuable à la croissance du PIB, à l'inflation et au retour attendu aux niveaux de services d'avant la pandémie dans les prochaines années.

Charges variables

Les charges variables des liaisons régionales devraient augmenter de 65 % (de 24,0 à 39,5 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, le manque à gagner 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. Elle est aussi locataire de 11 gares dans le Corridor et de 24 gares hors Corridor.

Le programme des gares quinquennal prévoit 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 des centres de maintenance, qui s'étend aussi sur cinq ans prévoit quant à lui des investissements pour le maintien en bon état de ces quatre 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, notamment du projet de loi C-81 sur l'accessibilité (*Loi visant à faire du Canada un pays exempt d'obstacles*) et du *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*. VIA Rail fournira des renseignements supplémentaires à ce sujet dans ses prochains plans d'entreprise.

Dans les trois prochaines années, il sera impératif d'accroître le financement en capital pour protéger plusieurs actifs immobiliers critiques qui approchent de leur fin de vie utile. S'ils sont approuvés, ces fonds serviront à régler des problèmes urgents (santé et sécurité, détérioration majeure, fin de vie utile), à préserver les installations nécessaires à la flotte existante et à procéder à la remise en état obligatoire des systèmes primaires pour qu'ils soient prêts pour les projets.

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 (IFRS) 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 feront augmenter les coûts d'exploitation de VIA Rail de 15 millions de dollars; pour pallier cette situation, la Société devra effectuer des transferts entre ses budgets d'exploitation et d'immobilisations.

Programme pour le matériel roulant

La flotte du Corridor compte 97 voitures LRC, 33 voitures AES 2, 15 voitures Renaissance, 7 voitures AES 1 et 45 locomotives. La flotte ne desservant pas le Corridor compte 197 voitures AES, 6 autorails diesel (RDC), 38 voitures Renaissance et 28 locomotives F40.

Le programme quinquennal prévoit des investissements pour le maintien en bon état du matériel roulant.

Programme de renouvellement de la flotte du Corridor

La nouvelle flotte du Corridor sera opérationnelle au milieu de 2022 et les livraisons de trains se poursuivront jusqu'en 2024. Pendant cet intervalle, VIA Rail veillera à maintenir les capacités dans le Corridor et les 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. VIA Rail éliminera des voitures excédentaires, dont la valeur totale devrait être négligeable.

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

Le budget fédéral de 2021 allouait 490,1 millions de dollars à VIA Rail pour qu'elle investisse dans des infrastructures qui concourent 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 2022

Le budget fédéral de 2022 propose d'investir dans les installations, dans le but de remédier aux déficits d'entretien cumulatifs et de procéder aux travaux de sécurité nécessaires dans les gares et centres de maintenance.

4.2 Performance financière de l'exploitation – 2020 à 2021

4.2.1 Corridor

Revenus variables

En 2021, 1,4 million de passagers ont emprunté le Corridor, ce qui représente 96 % de l'achalandage total de VIA Rail et 92,8 % de ses produits voyageurs. Avec la hausse de l'achalandage de 2020 (1,1 million de passagers) à 2021 (1,4 million de passagers), les revenus ont augmenté de 39,1 millions de dollars, passant de 69,9 à 109,0 millions de dollars de 2020 à 2021 (+55,9 %).

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. 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 2021, les charges variables liées au Corridor ont augmenté de 1,3 million de dollars, passant de 152,4 à 153,7 millions de dollars (+0,8 %). 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

Le déficit du Corridor a diminué de 37,8 millions de dollars en 2021, passant de 82,5 à 44,7 millions de dollars de 2020 à 2021. Le ratio d'exploitation variable (revenus variables par rapport aux charges variables) a quant à lui atteint 71 %, comparativement à 46 % en 2020.

4.2.2 Le *Canadien*

Revenus variables

En 2021, les revenus variables du *Canadien* ont augmenté de 2,0 millions de dollars, passant de 3,4 à 5,4 millions de dollars de 2020 à 2021 (+58,8 %), ce qui s'explique principalement par la reprise des services.

Charges variables

Les charges variables du *Canadien* ont augmenté de 3,7 millions de dollars, passant de 23,4 à 27,1 millions de dollars de 2020 à 2021 (+15,8 %), en raison de la reprise des services.

Déficit et efficacité

La marge sur coût variable du *Canadien* s'est accrue de 1,7 million de dollars, passant de 20,1 à 21,7 millions de dollars de 2020 à 2021. Le ratio d'exploitation variable (revenus variables par rapport aux charges variables) a quant à lui atteint 20 %, par rapport à 14 % en 2020.

4.2.3 L'*Océan*

Revenus variables

En 2021, les revenus variables de l'*Océan* ont augmenté de 0,5 million de dollars, passant de 1,2 à 1,7 million de dollars de 2020 à 2021 (+41,7 %), essentiellement en raison de la reprise des services.

Charges variables

En 2021, les charges variables de l'*Océan* ont diminué de 6,3 millions de dollars, passant de 13,5 à 7,2 millions de dollars de 2020 à 2021 (-46,6 %), en raison des mesures de limitation des coûts.

Marge sur coût variable et efficacité

La marge sur coût variable de l'*Océan* a diminué de 6,8 millions de dollars, passant de 12,3 à 5,5 millions de dollars de 2020 à 2021. Le ratio d'exploitation variable (revenus variables par rapport aux charges variables) a quant à lui atteint 23 %, par rapport à 9 % en 2020.

4.2.4 Liaisons régionales

Revenus variables

En 2021, les revenus variables des liaisons régionales ont augmenté de 0,5 million de dollars, passant de 1,2 à 1,7 million de dollars de 2020 à 2021 (+41,7 %), essentiellement en raison de la reprise des services.

Charges variables

En 2021, les charges variables des liaisons régionales ont diminué de 6,0 millions de dollars, passant de 30,0 à 24,0 millions de dollars de 2020 à 2021, en raison des mesures de limitation des coûts.

Marge sur coût variable et efficacité

La marge sur coût variable des liaisons régionales a diminué de 6,5 millions de dollars, passant de 28,8 à 22,3 millions de dollars de 2020 à 2021. Le ratio d'exploitation variable (revenus variables par rapport aux charges variables) a quant à lui atteint 7 % en 2021, par rapport à 4 % en 2020.

4.3 Autres revenus et charges

4.3.1 Politique concernant les voyages et reddition de comptes

VIA Rail prévoit 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, ces dépenses se chiffraient à 1,5 million de dollars, mais avec la pandémie et le télétravail, elles ont considérablement diminué. 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 – 2014 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 : 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. 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 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 2021, 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 2021, 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 Canada 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 2021, VIA Rail avait dépensé 0,2 million de dollars de cette enveloppe; il lui reste donc 489,9 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.

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 et transmet ses conclusions et ses recommandations au Comité de vérification et de placement des régimes de retraite du Conseil

d'administration de la Société. 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 intervalle de quelques années. Le dernier examen spécial date de 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 du 12 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><https://pm.gc.ca/en/mandate-letters/2021/12/16/minister-transport-mandate-letter>

ANNEXE 2. : STRUCTURE DE GOUVERNANCE DE VIA RAIL

Conseil d'administration

Comme toutes les sociétés d'État, 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 non mandataire, VIA est dotée d'un conseil d'administration qui encadre :

- (i) son orientation stratégique et sa gestion,
- (ii) l'examen des analyses de rentabilité et des niveaux de service,
- (iii) les charges d'exploitation ainsi que les fonds pour dépenses en capital accordés par le gouvernement, et
- (iv) 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.

En mars 2022, Françoise Bertrand a été renommée présidente du Conseil d'administration pour un mandat de 18 mois. 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. En 2022, le Conseil prévoit se réunir le 3 février, les 16 et 17 février, les 21, 22 et 23 mars, les 17, 18 et 19 mai, les 22, 23 et 24 août, et les 16, 17 et 18 novembre.

Cynthia Garneau a été nommée présidente et chef de la direction en mai 2019 pour un mandat de cinq ans. Elle dirige, avec l'équipe de direction de VIA Rail, les activités de la Société. Le 20 mai 2022, Cynthia Garneau a quitté ses fonctions. Le ministre des Transports, Omar Alghabra, a annoncé que Martin R Landry était nommé pour assurer la continuité des affaires.

Composé de sa présidente, de la présidente et chef de la direction ainsi que de 11 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 février 2022 ainsi que des précisions sur les administratrices et administrateurs. Noter qu'une demande de renouvellement du mandat de Daniel Gallivan a été soumise le 2 août 2022; et qu'il n'y a pas eu de demande de renouvellement des mandats de Jane Mowat et Kenneth Tan. Tel que 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	Lieu de résidence	Date de nomination	Fin du mandat	Durée du mandat	Mandat
Françoise Bertrand	Montréal (Québec)	12 avril 2017	11 octobre 2023	5 ans + 1,5 an	Deuxième
Kathy Baig	Laval (Québec)	21 juin 2017	24 février 2024	4 ans + 3 ans	Deuxième
Grant Christoff	Vancouver (Colombie-Britannique)	28 mars 2019	27 mars 2023	4 ans	Premier
Daniel Gallivan	Halifax (Nouvelle-Écosse)	21 juin 2017	29 septembre 2022	3 ans + 2 ans	Deuxième

Jonathan Goldbloom	Montréal (Québec)	21 juin 2017	24 février 2026	4 ans + 4 ans	Deuxième
Miranda Keating Erickson	Calgary (Alberta)	28 mars 2019	27 mars 2023	4 ans	Premier
Jane Mowat	Toronto (Ontario)	29 septembre 2013	30 septembre 2021	4 ans + 3 ans + 1 an	Troisième
Glenn Rainbird	Belleville (Ontario)	21 juin 2017	24 février 2024	4 ans + 2 ans	Deuxième
Gail Stephens	Victoria (Colombie-Britannique)	21 juin 2017	24 février 2026	4 ans + 4 ans	Deuxième
Kenneth Tan	Richmond (Colombie-Britannique)	21 juin 2017	29 septembre 2022	3 ans + 2 ans	Deuxième
Vianne Timmons	St-John's (Terre-Neuve-et-Labrador)	28 mars 2019	27 mars 2023	4 ans	Premier

Les biographies des membres du Conseil d'administration se trouvent à l'adresse suivante : <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 quatre comités : i) le Comité des ressources humaines, ii) le Comité sur le train à grande fréquence et relations avec les parties prenantes, iii) le Comité des projets majeurs et sur la modernisation de la flotte, et iv) le Comité de vérification et de placement des régimes de retraite.

(i) Le Comité des ressources humaines chapeaute et encadre ce qui suit :

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.

Membres :

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

(ii) Le Comité sur le train à grande fréquence et relations avec les parties prenantes chapeaute et encadre ce qui suit :

1. L'élaboration et l'application d'une stratégie pratique et réalisable visant à transformer les services ferroviaires voyageurs pour les Canadiennes et Canadiens dans le corridor Québec – Windsor en reliant plus de municipalités, en ajoutant des départs, en améliorant les horaires et la ponctualité des trains, en réduisant le temps de déplacement et en mettant en service de nouveaux trains grâce au projet de renouvellement de la flotte du Corridor (le « projet de train à grande fréquence [projet de TGF] »).
2. Le plan de communication 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 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.
3. Les principaux rapports d'entreprise, y compris ceux annuels et trimestriels.
4. Les normes d'intégrité et de conduite adoptées par la Société.
5. La détermination, l'évaluation et l'atténuation des risques liés à ce qui précède.

Membres :

- Jonathan Goldbloom, président
- Vianne Timmons
- Grant Christoff
- Daniel Gallivan
- Jane Mowat
- Kathy Baig

(iii) Le Comité des projets majeurs et sur la modernisation de la flotte chapeaute et encadre ce qui suit :

1. Les programmes et projets majeurs indiqués comme tels par le Comité.
2. 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 »).
3. 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).
4. Les politiques, pratiques et procédures de gestion des projets et programmes majeurs.
5. Le suivi des dépenses en immobilisations.
6. La détermination, l'évaluation et l'atténuation des risques liés à ce qui précède.

Membres :

- Glenn Rainbird, président
- Miranda Keating Erickson
- Jane Mowat
- Kenneth Tan
- Kathy Baig

(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.

Membres :

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

(v) Le comité de la gouvernance chapeaute et encadre ce qui suit :

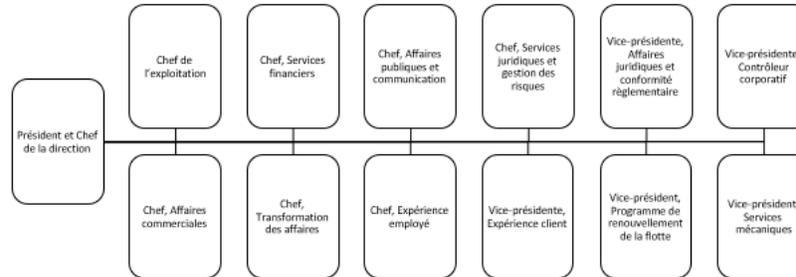
1. La mise en place des politiques et des meilleurs pratiques en matière de gouvernance, prenant en considération le statut de Société de la Couronne Fédérale et la filiale TGF en tant qu'agent de la Couronne;
2. L'efficacité du conseil et de ses comités;
3. Nomination et reconduction des administrateurs 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 (L.R.C); et
4. Tous éléments reliés à la gouvernance du projet de Train à grande fréquence.

Membres :

- Daniel Gallivan, président
- Gail Stephens;
- Jonathan Goldbloom

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 supérieures et cadres supérieurs

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

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

Programme d'avantages indirects	Présidente et chef de la direction	Cadres supérieures et cadres supérieurs
Allocation de véhicule	45 000 \$	24 000 \$
Adhésion à des clubs sociaux et sportifs		
Plan de remboursement des frais médicaux		
Bilan de santé annuel		
Services de planification financière		

1. Au 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.
2. 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 2022-2026
BUDGET D'EXPLOITATION ET D'IMMOBILISATIONS

EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL SE TERMINANT AU 31 DÉCEMBRE								
(MILLIONS DE DOLLARS)	ACTUEL		PLAN					TOTAL
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2022-2026
Exploitation	507.8	504.0	690.0	823.9	809.4	848.1	884.7	4,056.1
Immobilisations	252.9	226.4	512.2	920.8	683.1	260.9	196.5	2,573.5
Total	760.7	730.4	1,202.1	1,744.7	1,492.5	1,109.1	1,081.2	6,629.7

SURPLUS OU DÉFICIT PRÉVU

EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL SE TERMINANT AU 31 DÉCEMBRE								
(MILLIONS DE DOLLARS)	ACTUEL		PLAN					TOTAL
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2022-2026
Financement disponible (appropriations gouvernementales)	668.8	729.8	1,096.7	1,175.2	782.7	295.1	243.3	3,593.0
Fonds de renouvellement des actifs - Fonds d'exploitation	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9
Produits externes prévus	91.9	133.5	320.7	391.0	424.4	433.2	442.1	2,011.4
Produits totaux	760.7	863.3	1,418.3	1,566.2	1,207.2	728.3	685.4	5,605.3
Charges prévues (Exploitation et Immobilisations)	760.7	730.4	1,202.1	1,744.7	1,492.5	1,109.1	1,081.2	6,629.7
Surplus prévu (Déficit)	0.0	132.9	216.2	(178.5)	(285.4)	(380.8)	(395.8)	(1,024.3)
Proposition de report des fonds	0.0	(132.9)	(186.5)	93.3	188.7	37.4	0.0	132.9
Surplus prévu (Déficit) après report des fonds ⁽¹⁾	0.0	0.0	29.6	(85.2)	(96.7)	(343.4)	(395.8)	(891.5)
Trésorerie	12.2	4.4	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0	50.0

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

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2022-2026
ÉTAT DU FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION

(MILLIONS DE DOLLARS)	ACTUEL		PLAN				TOTAL 2022-2026	% Changement 2026 vs 2021	
	2020	2021	2022	2023	2024	2025			2026
PRODUITS									
Produits Totaux	91.9	133.5	320.7	391.0	424.4	433.2	442.1	2,011.4	231.3%
CHARGES									
Charges totales	488.7	481.9	676.4	802.0	783.9	822.1	858.1	3,942.4	78.0%
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	396.7	348.5	355.8	411.0	359.4	388.9	416.0	1,931.0	19.4%
Financement d'exploitation approuvé du gouvernement du Canada	375.6	327.8	372.5	307.5	262.6	143.2	146.8	1,232.7	
Utilisation du Fonds de renouvellement des actifs	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	
Transfert de financement en immobilisations en exploitation	4.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	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	(16.9)	(20.7)	17.7	(103.5)	(96.8)	(245.6)	(269.1)	(697.4)	
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	19.1	22.0	13.5	21.9	25.6	26.1	26.6	113.7	
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	36.1	42.8	25.4	40.2	25.7	3.7	0.0	95.1	
Surplus / (déficit) d'exploitation de la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel	16.9	20.7	11.9	18.3	0.1	(22.4)	(26.6)	(18.6)	
Surplus / (déficit) d'exploitation après le financement d'exploitation approuvé du gouvernement du Canada ⁽¹⁾	0.0	0.0	29.6	(85.2)	(96.7)	(268.0)	(295.7)	(716.0)	

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

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2022-2026
SOMMAIRE - INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS TOTAUX
EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL SE TERMINANT AU 31 DÉCEMBRE

(MILLIONS DE DOLLARS)	ACTUEL		PLAN					TOTAL
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2022-2026
Projets en immobilisations majeurs								
Projets de matériel roulant	199.5	158.6	319.5	499.9	361.1	69.3	14.6	1,264.4
Projets d'infrastructures	12.3	6.8	75.3	190.9	186.9	118.6	122.0	693.7
Sous-total projets majeurs	211.8	165.4	394.8	690.8	548.0	187.9	136.6	1,958.1
Autres projets en immobilisations	41.1	61.0	117.4	230.0	135.1	73.0	59.9	615.4
Total des investissements en immobilisations	252.9	226.4	512.2	920.8	683.1	260.9	196.5	2,573.5
Financement en immobilisations requis du gouvernement du Canada	252.9	226.4	512.2	920.8	683.1	260.9	196.5	2,573.5
Financement en immobilisations approuvé du gouvernement du Canada	252.9	226.4	512.2	920.8	683.1	185.5	96.5	2,398.1
Financement en immobilisations additionnel requis du gouvernement du Canada⁽¹⁾	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.4	100.0	175.4

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

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2022-2026
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL SE TERMINANT AU 31 DÉCEMBRE							
(MILLIONS DE DOLLARS)	ACTUEL		PLAN				
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Activités d'exploitation							
Fonds nets générés (utilisés pour) les activités d'exploitation	(50.9)	15.3	8.6	3.7	2.3	1.9	2.0
Activités d'investissement							
Fonds nets générés (utilisés pour) les activités d'investissement	62.5	(20.5)	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Activités de financement							
Fonds nets générés (utilisés pour) les activités de financement	(2.8)	(2.6)	(4.9)	(3.7)	(2.3)	(1.9)	(2.0)
Trésorerie							
Augmentation (diminution)	8.8	(7.8)	5.6	0.0	0.0	0.0	0.0
Solde, au début de l'exercice	3.4	12.2	4.4	10.0	10.0	10.0	10.0
Solde, à la fin de l'exercice	12.2	4.4	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2022-2026
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL SE TERMINANT AU 31 DÉCEMBRE							
(MILLIONS DE DOLLARS)	ACTUEL		PLAN				
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Perte d'exploitation avant la subvention gouvernementale	(415.8)	(370.5)	(369.3)	(432.9)	(385.0)	(414.9)	(442.6)
Items (ne nécessitant pas) ne fournissant pas de financement d'exploitation	(137.2)	(121.0)	(171.5)	(190.0)	(182.6)	(220.1)	(206.5)
Charge d'impôts sur le résultat	-	(12.3)	-	-	-	-	-
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada	(553.0)	(503.8)	(540.8)	(622.9)	(567.6)	(635.0)	(649.1)
Financement d'exploitation approuvé du gouvernement du Canada	415.8	370.5	398.0	347.7	288.3	146.9	146.8
Amortissement du financement en capital reporté	121.2	107.0	149.1	176.2	173.7	212.1	198.9
Résultat net (perte nette) de l'exercice	(16.0)	(26.3)	6.3	(99.0)	(105.6)	(276.0)	(303.4)

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

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2022-2026
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL SE TERMINANT AU 31 DÉCEMBRE

(MILLIONS DE DOLLARS)	ACTUEL		PLAN				
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Actifs courants	79.0	115.0	145.2	154.0	159.5	161.6	163.8
Actifs non courants	1,606.7	2,062.4	2,368.2	3,063.0	3,529.0	3,574.8	3,569.4
TOTAL DES ACTIFS	1,685.7	2,177.4	2,513.4	3,217.0	3,688.5	3,736.4	3,733.2
Passifs courants	159.1	192.6	155.9	191.9	319.9	595.4	898.0
Charges à payer	16.8	22.2	40.0	60.0	0.0	0.0	0.0
Passif d'impôt sur le revenu différé	0.0	22.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Obligations locatives	32.1	86.3	82.3	78.6	76.3	74.4	72.4
Passifs au titre des avantages du personnel	97.9	41.6	53.7	59.4	61.4	62.9	64.9
Financement en capital reporté	1,538.7	1,658.1	2,021.2	2,765.8	3,275.2	3,324.0	3,321.6
TOTAL DES PASSIFS	1,844.6	2,023.4	2,353.1	3,155.7	3,732.8	4,056.7	4,356.9
Capital-actions	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3
Solde au début de l'exercice	(146.2)	(168.2)	144.7	151.0	52.0	(53.6)	(329.6)
Résultat net (perte nette) de l'exercice	(16.0)	(26.3)	6.3	(99.0)	(105.6)	(276.0)	(303.4)
Autres éléments du résultat global	(6.0)	339.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Solde à la fin de l'exercice	(168.2)	144.7	151.0	52.0	(53.6)	(329.6)	(633.0)
AVOIR (DÉFICIT) DE L'ACTIONNAIRE	(158.9)	154.0	160.3	61.3	(44.3)	(320.3)	(623.7)
TOTAL DES PASSIFS ET DE L'AVOIR (DÉFICIT) DE L'ACTIONNAIRE	1,685.7	2,177.4	2,513.4	3,217.0	3,688.5	3,736.4	3,733.2

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

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2022-2026
INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE

EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL SE TERMINANT AU 31 DÉCEMBRE								
	Unité	ACTUEL		PLAN				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE								
Produits totaux divisés par le nombre de sièges-milles offerts (PSMO)	cents	18.11	19.97	21.76	22.48	24.16	24.41	24.67
Charges d'exploitation totales, divisées par le total des sièges-milles offerts (CSMO)	cents	100.00	75.40	46.81	47.37	46.08	47.80	49.37
PSMO / CSMO	%	18.1%	26.5%	46.5%	47.5%	52.4%	51.1%	50.0%
Ponctualité des trains	%	71	72	72	72	72	72	72
Incidents de train	#	2	4	5	5	5	5	5
Assiduité des employés	%	94	94	94	94	94	94	94
STATISTIQUES								
Trains-milles parcourus (en milliers)	#	2,870	3,647	6,266	7,394	7,467	7,542	7,618
Voitures-milles (en milliers)	#	14,583	18,472	34,927	41,214	41,626	42,042	42,462
Siège-milles (en millions)	#	508	668	1,474	1,739	1,757	1,774	1,792
Nombre moyen de passagers par train	#	79	90	146	128	128	129	130
Consommation de carburant (litres 000)	#	-	-	38,952	45,963	46,123	46,283	46,444
Litres de carburant consommés par trains-milles	#	-	-	6.2	6.2	6.2	6.1	6.1
Coefficient d'occupation moyen (%)	%	45	49	62	54	54	55	55
Moyenne du nombre d'employés équivalents temps plein durant l'exercice	#	2,826	2,370	3,300	3,450	3,558	3,583	3,628

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2022-2026
RAPPROCHEMENT DE L'EXERCICE FINANCIER DE VIA RAIL À L'EXERCICE FINANCIER DU GOUVERNEMENT

	ACTUEL		PLAN					TOTAL
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2022-2026
(MILLIONS DE DOLLARS)								
Perte d'exploitation pour l'exercice financier de VIA Rail	379.8	327.8	372.5	307.5	262.6	143.2	146.8	1,232.7
Ajustement*	(13.5)	61.1	(86.2)	(32.4)	19.6	3.8	(0.1)	(95.2)
Perte d'exploitation pour l'exercice financier du gouvernement	366.2	388.8	286.4	275.1	282.3	147.0	146.8	1,137.5
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel pour l'exercice financier de VIA Rail	36.1	42.8	25.4	40.2	25.7	3.7	0.0	95.1
Ajustement*	4.9	(7.4)	3.4	(14.9)	(2.8)	(3.7)	0.0	(18.1)
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel pour l'exercice financier du gouvernement	41.0	35.4	28.8	25.3	22.9	0.0	0.0	77.0
Budget en immobilisations pour l'exercice financier de VIA Rail	252.9	359.3	698.7	827.5	494.4	148.1	96.5	2,265.2
Ajustement*	(8.6)	116.5	77.3	(84.3)	(72.8)	(62.1)	3.5	(138.3)
Budget en immobilisations pour l'exercice financier du gouvernement	244.3	475.8	776.0	743.2	421.6	86.0	100.0	2,126.9
Total du financement approuvé pour l'exercice financier de VIA Rail	668.8	729.8	1,096.7	1,175.2	782.7	295.1	243.3	3,593.0
Ajustement*	(17.2)	170.2	(5.5)	(131.5)	(55.9)	(62.1)	3.4	(251.6)
Total du financement approuvé pour l'exercice financier du gouvernement	651.6	900.0	1,091.2	1,043.7	726.8	233.0	246.8	3,341.4
Perte d'exploitation pour l'exercice financier de VIA Rail	396.7	348.5	355.8	411.0	359.4	388.9	416.0	1,930.1
Ajustement*	(8.5)	22.6	35.1	(39.1)	7.9	3.7	(11.8)	(4.3)
Perte d'exploitation pour l'exercice financier du gouvernement	388.2	371.1	389.9	371.9	367.3	392.5	404.1	1,925.8
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel pour l'exercice financier de VIA Rail	19.1	22.0	13.5	21.9	25.6	26.1	26.6	113.7
Ajustement*	(0.1)	1.4	(3.0)	3.3	0.1	0.1	0.1	0.6
Charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel pour l'exercice financier du gouvernement	19.0	23.5	10.5	25.2	25.7	26.2	26.7	114.3
Budget en immobilisations pour l'exercice financier de VIA Rail	252.9	226.4	512.2	920.8	683.1	260.9	196.5	2,573.5
Ajustement*	(8.6)	7.9	278.6	(1.9)	(210.5)	(74.9)	3.5	(5.3)
Budget en immobilisations pour l'exercice financier du gouvernement	244.3	234.3	790.8	918.9	472.6	186.0	200.0	2,568.3
Total du financement requis pour l'exercice financier de VIA Rail	668.8	596.9	880.5	1,353.7	1,068.1	675.9	639.1	4,617.3
Ajustement*	(17.2)	32.0	310.7	(37.7)	(202.5)	(71.1)	(8.2)	(8.9)
Total du financement requis pour l'exercice financier du gouvernement	651.6	628.9	1,191.1	1,316.0	865.6	604.8	630.9	4,608.4

* 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

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2022-2026
EXIGENCES ET SOURCES DE FINANCEMENT

EXERCICE FINANCIER DU GOUVERNEMENT SE TERMINANT AU 31 MARS									
	(MILLIONS DE DOLLARS)		ACTUEL		PLAN				TOTAL
	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027	2022-2026	
	146.8	146.8	146.8	146.8	146.8	146.8	146.8	733.8	
Niveau de référence du financement d'exploitation	219.5	242.1	139.6	128.4	135.5	0.2	0.0	403.7	
Financement d'exploitation additionnel approuvé	366.2	388.8	286.4	275.1	282.3	147.0	146.8	1,137.5	
Financement d'exploitation total - Approuvé									
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	41.0	35.4	28.8	25.3	22.9	0.0	0.0	77.0	
Financement de la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et autres avantages du personnel - Approuvé	41.0	35.4	28.8	25.3	22.9	0.0	0.0	77.0	
Financement des immobilisations total approuvé	244.3	475.8	776.0	743.2	421.6	86.0	100.0	2,126.9	
Financement des immobilisations total - Approuvé	244.3	475.8	776.0	743.2	421.6	86.0	100.0	2,126.9	
Financement du gouvernement total - Approuvé	651.6	900.0	1,091.2	1,043.7	726.8	233.0	246.8	3,341.4	
Financement d'exploitation requis	388.2	371.1	389.9	371.9	367.3	392.5	404.1	1,925.8	
Financement de la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel requis	19.0	23.5	10.5	25.2	25.7	26.2	26.7	114.3	
Financement des immobilisations total requis	244.3	234.3	790.8	918.9	472.6	186.0	200.0	2,568.3	
Financement du gouvernement total - Requis ⁽¹⁾	651.6	628.9	1,191.1	1,316.0	865.6	604.8	630.9	4,608.4	
Surplus (déficit) de financement d'exploitation	(22.0)	17.7	(103.5)	(96.8)	(85.0)	(245.6)	(257.4)	(788.3)	
Surplus (déficit) de financement de la charge au titre des avantages postérieurs à l'emploi et des autres avantages du personnel	22.0	11.9	18.3	0.1	(2.8)	(26.2)	(26.7)	(37.3)	
Surplus (déficit) de financement en immobilisations	0.0	241.5	(14.8)	(175.7)	(51.0)	(100.0)	(100.0)	(441.5)	
Surplus (déficit) de financement total ⁽¹⁾	0.0	271.2	(100.0)	(272.4)	(138.8)	(371.8)	(384.1)	(1,267.1)	
Financement d'exploitation additionnel requis	0.0	(29.6)	85.2	96.7	87.8	271.8	284.1	825.6	
Financement en immobilisations additionnel requis	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	200.0	
Financement total additionnel requis	0.0	(29.6)	85.2	96.7	87.8	371.8	384.1	1,025.6	
Proposition de report des fonds (Exploitation)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Proposition de report des fonds (Immobilisations)	0.0	(241.5)	14.8	175.7	51.0	0.0	0.0	241.5	
Proposition totale de report des fonds	0.0	(241.5)	14.8	175.7	51.0	0.0	0.0	241.5	

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, les simulations de Monte Carlo 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.

Le tableau qui suit présente les principaux risques stratégiques de VIA Rail, qui ont chacun leur stratégie d'atténuation des risques à l'interne. Chaque stratégie est déterminée après un examen de la probabilité, des répercussions et de la maîtrise des risques. Voici les quatre stratégies :

- Amélioration : Forte exposition, avec niveaux limités d'atténuation et de maîtrise = risque à prioriser aux fins d'amélioration.
- Mise à l'essai : Forte exposition, avec niveaux élevés d'atténuation, de maîtrise et de gestion = risque à prioriser pour l'audit afin d'assurer la pertinence et l'efficacité des mesures de contrôle.
- Optimisation : Faible exposition, avec niveau modéré d'atténuation et de maîtrise = risque pouvant être délibérément accepté ou susceptible de devoir être priorisé pour optimiser les processus et les mesures en vue d'accroître l'efficacité.
- Surveillance : Faible exposition, avec niveau plus faible d'atténuation et de maîtrise = risque souvent considéré comme étant nouveau et devant continuer à être analysé et surveillé.

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 de la technologie
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

N.B. : Le numéro du risque correspond à celui du registre des risques de VIA Rail. La numérotation et l'ordre de présentation ne reflètent aucunement la priorité.

Les risques sont associés à diverses initiatives stratégiques entreprises par la Société 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 VIA.

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. La section suivante n'examinera pas en détail chaque risque de la Société. L'accent est mis sur la sécurité opérationnelle et la sûreté, l'accès aux actifs de tiers, le positionnement, la gestion des talents et le projet de renouvellement de la flotte du Corridor.

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, 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.

VIA Rail applique de nombreuses mesures rigoureuses d'atténuation et de maîtrise 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 considère la possibilité de répercussions sur les services opérationnels à court et long terme si l'on accède aux actifs de tiers.

Le caractère raisonnable des conditions commerciales de l'accès, un accès suffisant pour permettre une flexibilité dans les horaires et la ponctualité des trains est important dans le cadre des services opérationnels. L'utilisation du cadre réglementaire, surveillance continue des exigences et des occasions d'amélioration, participation à des forums de l'industrie sont quelques-unes des nombreuses mesures d'atténuation en place pour contrer ce risque.

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. Ses décisions et ses initiatives stratégiques peuvent avoir un impact sur sa capacité de contribuer à ce développement.

Pour mitiger ce risque, VIA Rail se positionne pour faire de la société le responsable de la mobilité durable du gouvernement du Canada grâce à son plan sur les enjeux d'environnement, de société et de gouvernance. VIA Rail développe aussi des partenariats clés avec les autres ordres de gouvernement et œuvre à garantir que les futurs investissements gouvernementaux dans la mobilité comprennent VIA Rail comme partenaire potentiel d'un réseau inter-mobilité.

Gestion des talents

Ce risque considère la possibilité que les opérations de VIA Rail soit touchée par la capacité d'attirer et de maintenir en poste des personnes qualifiées.

Pour mitiger ce risque, VIA Rail travail à l'actualisation des offres faites au personnel, l'ajustement de la stratégie d'embauche (particulièrement après la COVID-19) et la modification du positionnement et de la marque de la Société.

Renouvellement de la flotte du Corridor

VIA Rail a des fonctions de gestion des risques distinctes spécialement pour ce programme, pour lesquelles elle a nommé une personne responsable dès le départ.

Cette personne s'occupe de la gestion des risques et joue un rôle de premier plan dans l'orientation et le bon déroulement du processus, l'évaluation et l'analyse des risques, la présentation de rapports sur le sujet et l'introduction d'une culture de gestion des risques dans le programme. Elle est en outre chargée de cerner activement les risques à l'échelle de la Société et du programme et de bien les communiquer au sein de ce dernier.

Les personnes suivantes ont aussi des rôles et responsabilités dans la gestion des risques :

- les directrices et directeurs du programme et des projets, qui veillent à l'exécution de chaque projet et à ce que les responsables des risques gèrent activement les risques sous leur supervision;
- les responsables des risques, c'est-à-dire les membres de l'équipe du programme les mieux qualifiés et placés pour gérer les risques et appliquer les stratégies d'atténuation appropriées.

Les principaux éléments de la gestion des risques (du programme et des projets) comprennent, mais sans s'y limiter :

- le plan directeur du programme;
- les mesures de dotation en personnel;
- les échéances interdépendantes et événements critiques (projet d'acquisition de matériel roulant);
- la gouvernance et les mesures de contrôle internes et externes;
- le projet d'intégration des systèmes d'information;
- le projet de mise à niveau des installations de maintenance.

Autres risques

Le tableau qui suit décrit brièvement les risques dont il n'a pas été expressément question dans ce qui précède. Chacun de ces risques a été rigoureusement évalué et est géré au moyen des mesures d'atténuation appropriées.

Capacité d'exécution et efficacité
Atteinte de l'équilibre entre la poursuite des activités courantes et la gestion des initiatives transformationnelles, ce qui influe sur la capacité de VIA à respecter les priorités stratégiques.
Offre de services
Capacité de VIA Rail à répondre aux besoins du marché des déplacements au moyen des services existants et à venir pour générer des revenus.
Relations du travail
Conventions collectives complexes et capacité à les adapter influant sur les activités opérationnelles et les priorités transformationnelles de VIA Rail.
Éthique et conformité réglementaire
Capacité de VIA Rail à prévoir les changements dans la réglementation et à les respecter tout en menant ses activités selon son Code d'éthique et en préservant la confiance de son actionnaire et des parties prenantes.
Utilisation de la technologie
Utilisation de la technologie pour soutenir les activités et les initiatives transformationnelles de la Société.
Cybersécurité
Brèche dans la confidentialité, l'intégrité ou la disponibilité des données personnelles, de la Société ou du gouvernement du Canada.
Gestion des actifs
Matériel, flotte et infrastructures existants permettant d'assurer les activités opérationnelles en cours et à venir.
Viabilité financière
Modification importante du revenu, du financement ou des charges d'exploitation, ce qui influe sur la capacité à concrétiser les initiatives stratégiques et à poursuivre la viabilité financière.

Responsabilité environnementale et sociale, et gouvernance

Définition de la durabilité écologique et de la responsabilisation sociale, et intégration aux activités de la Société.

ANNEXE 5. : CONFORMITÉ AUX EXIGENCES LÉGISLATIVES ET POLITIQUES

Récents changements législatifs

(1) 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 :
 - La ou le Commissaire à l'information est habilité à rendre des ordonnances.
 - Les institutions peuvent demander à la ou au Commissaire de ne pas donner suite à une demande pour certains motifs.
 - Les rapports visés par la *Loi* 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 ou à l'adresse <https://open.canada.ca/fr>;
- publiera le rapport annuel visé par la *Loi* sur son site ou à l'adresse <https://open.canada.ca/fr> dans les 30 jours suivant 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 de la ou du chef des services juridiques depuis 2010.

(2) 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 préparé 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, soit celle de 2021.

Il importe de noter qu'actuellement, tous les trains de VIA Rail sont accessibles aux personnes handicapées. 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 durant la période d'approvisionnement. Elle est en outre conçue pour répondre aux besoins d'accessibilité de la clientèle, que nous continuerons de consulter tout au long de la conception. Jusqu'ici, les commentaires reçus sont très positifs.

(3) **Code canadien du travail**

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

Le projet de loi C-86 propose certains changements à la réglementation fédérale sur les relations de travail. Ces changements sont entrés en vigueur progressivement en 2019.

Depuis le 1^{er} septembre 2019, le changement le plus pertinent à l'environnement d'exploitation de VIA Rail est que les employés et employées 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. Les postes touchés se trouvent essentiellement dans le domaine de l'exploitation, et bon nombre comprennent un volet de service à la clientèle, que ce soit dans les trains ou les gares. Si ces personnes s'absentent, il faudra, pour assurer la continuité du service, les remplacer par du personnel du tableau de remplacement, possiblement aux taux majorés, ce qui entraînera des coûts supplémentaires.

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, ce qui 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.

(4) **Équité salariale**

Projet de loi C-86 – Loi d'exécution du budget de 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*. Le but : 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.

(5) 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. Le projet de loi C-65 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.

(6) 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. La Société 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. Mais surtout, ils sont essentiellement fournis le jour et le soir, ce qui réduit fortement le risque de fatigue par rapport aux 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. Le tableau suivant présente quelques éléments clés.

(7) 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* en exigeant que les compagnies de chemin de fer munissent leur matériel ferroviaire d'appareils d'enregistrement. En effet, 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 d'ici le 2 septembre 2022.

Les appareils installés aux termes du *Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive* fourniront des données sur les actions du personnel d'exploitation dans les cabines, information qui ne serait pas disponible

autrement. Le *Règlement* permettra de produire des données pour améliorer proactivement les systèmes de gestion de la sécurité, ce qui atténuera les risques en prévenant les accidents.

Le *Règlement* définit les exigences techniques des systèmes d'enregistrement audio et vidéo de locomotive, notamment les normes environnementales et de résistance aux impacts, les exigences de qualité audio et vidéo, la disposition des caméras et des microphones, et la synchronisation des données.

Le *Règlement* prévoit aussi des mesures de protection de la vie privée concernant l'accès aux données audio et vidéo et leur utilisation, notamment des exigences pour le choix aléatoire des données et l'accès à celles-ci, leur collecte, leur communication et leur élimination. Certaines dispositions portent sur la communication, par les sociétés ferroviaires, des données au Bureau de la sécurité des transports et à Transports Canada, y compris le logiciel et le matériel à leur fournir pour qu'ils accèdent aux données.

Le travail préparatoire avance bien, les exigences techniques étant respectées et le prototype prêt (la production commencera en janvier). Les autres devis descriptifs avancent bien aussi. De plus, les essais de qualité audio et vidéo se poursuivent en Ontario et au Québec. VIA Rail a l'intention de se conformer pleinement au *Règlement*.

Règlement concernant la sécurité de la voie

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

L'ACFC a procédé à la révision prévue à l'étape 1, qui a été approuvée par Transports Canada et prendra effet le 1^{er} février 2022. L'équipe d'infrastructure de VIA Rail revoit les lignes directrices et normes internes ainsi que l'application des nouvelles normes de VIA concernant les voies ferrées d'après ce qui s'est fait à l'étape 1. Ces nouvelles normes devraient être applicables dès la mi-décembre pour tous les entrepreneurs de la Société qui inspectent et entretiennent les voies ferrées, ce qui permettra à VIA Rail d'assurer sa conformité aux exigences réglementaires à la date de prise d'effet.

L'ACFC a communiqué le résultat de l'étape 2 aux syndicats pour consultation avant de le transmettre à Transports Canada, puis a entamé l'étape 3 en octobre 2021.

Il faut prévoir des répercussions minimales sur VIA Rail pour les étapes 2 et 3.

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 1^{er} août 2020.

Voici quelques-uns de ces changements :

- Supprimer dans la politique le passage sur la publication proactive des frais de déplacement et d'accueil (article 4.1.2), car cette exigence se trouve maintenant dans la [Loi sur l'accès à l'information](#). Les dirigeantes principales et dirigeants principaux des finances demeureront responsables de l'exactitude des données proactivement publiées selon la *Loi*, 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 (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 toutes et de tous;
- 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 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;
- veiller à ce que la composition de son effectif reflète la cohabitation des deux communautés de langue officielle dans chaque groupe de travail, à tous les échelons et quel que soit le lieu de travail;
- coopérer pleinement avec le gouvernement et les autres organisations afin de mettre de l'avant les deux langues officielles.

Par son Énoncé sur les langues officielles, VIA Rail Canada reconnaît le statut de langues officielles du français et de l'anglais. La Société s'engage à prendre des mesures positives pour servir le public et sa clientèle dans la langue de leur choix.

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 lui ordonnait également 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 se conforme aux lois suivantes, qui régissent diverses facettes de ses opérations :

Lois pour les sociétés

- *Loi canadienne anti-pourriel*
- *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 (2^e 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 (4^e suppl.)

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.

- *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

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 Plus.

Favoriser la diversité à l'interne

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

Le bien-être du personnel a été une priorité en 2020, alors que VIA a introduit une application de télémédecine pour faciliter l'accès aux services médicaux. Elle a aussi acquis de nouveaux outils pour soutenir ses employées et employés, comme la plateforme SynerVie par Morneau Shepell, 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.

L'équipe de direction de la Société a instauré un programme pour augmenter la représentation des femmes à tous les échelons, notamment aux postes non traditionnels. VIA Rail a obtenu certaines reconnaissances notables à la suite de la mise en place de ce programme : la Certification Parité Or de La gouvernance au féminin; un conseil d'administration composé de six femmes et cinq hommes; une équipe de direction composée de cinq femmes et six hommes (quasi-parité); et un pourcentage en hausse du nombre de femmes composant la main-d'œuvre totale (se chiffrant actuellement à 33 %).

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 de manière à transcender les genres biologiques et socioculturels. 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 :

- une ou un spécialiste de la diversité et de l'inclusion à temps plein;
- une approche triennale de diversité et d'inclusion et un plan d'action pour que VIA Rail gagne en maturité sur le plan de la diversité;
- la création d'un comité de diversité et d'inclusion ayant des responsabilités et rôles précis dans le soutien et la promotion de la stratégie de diversité et d'inclusion;
- l'annonce de la déclaration et de l'engagement de leadership pour la diversité et l'inclusion;
- le lancement d'un site SharePoint accessible à tout le personnel sur la diversité et l'inclusion, qui comprend des lexiques, des ressources de formation, la stratégie et des enregistrements d'événements;
- la préparation et la diffusion d'un plan de communication sur la diversité et l'inclusion pour faire connaître la stratégie et les objectifs à tout le personnel, y compris « Ta voix, ton histoire » utilisé par la conseillère principale ou le conseiller principal pour la diversité et l'inclusion;
- la révision du processus de recrutement de VIA Rail dans une optique de diversité, d'inclusion et d'accessibilité.

Emploi d'anciennes combattantes ou anciens combattants et de réservistes

VIA Rail continue de travailler avec Anciens Combattants Canada, La Compagnie Canada (dans le cadre de son Programme d'aide à la transition de carrière) et Mission Emploi pour faire connaître ses possibilités d'emploi aux membres des Forces armées canadiennes et aux anciennes combattantes et anciens combattants.

La Société 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.

ACS Plus – Statistiques au 31 décembre 2021

INDICATEUR GRI / VIA RAIL		2021	2020	2019	2018	2017
EMPLOYEES						
102-7	Nombre d'employés actifs à la fin de l'année civile	2 763	2 312	3 234	3 115	2 899
405-1	Nombre d'employés actifs de sexe masculin	1 865	1 655	2 149	2 074	1 913
405-1	% des employés actifs de sexe masculin	67%	72%	66%	67%	66%
405-1	Nombre d'employés actifs de sexe féminin	898	657	1 085	1 041	986
405-1	% des employés actifs de sexe féminin	33%	28%	34%	33%	34%
102-41	% d'employés syndiqués	73%	68%	77%	78%	81%
401-1	Nouveaux employés	289	140	587	697	545
VIA Rail	Nouveaux employés des Forces armées canadiennes	6	3	21	31	22
401-1	Taux de roulement des employés (%)	12%	9%	11%	11%	11%
VIA Rail	Taux d'assiduité (%)	94%	95%	94%	94%	94%
405-1	Nombre d'employés actifs issus des peuples autochtones	48	38	53	54	54
405-1	% d'employés actifs issus des peuples autochtones	2%	2%	2%	2%	2%
405-1	Nombre d'employés actifs issus des minorités visibles	436	317	466	376	350
405-1	% d'employés actifs issus des minorités visibles	16%	14%	13%	12%	11%
405-1	Nombre d'employés actifs ayant un handicap	42	28	61	60	67
405-1	% d'employés actifs ayant un handicap	2%	1%	2%	2%	2%
405-1	Nombre d'employés actifs étant des anciens combattants	59	56	90	79	50
405-1	% d'employés actifs étant des anciens combattants	2%	2%	3%	3%	2%
405-1	Employés de plus de 50 ans (%)	30%	34%	31%	32%	35%
405-1	Employés entre 30 et 50 ans (%)	59%	57%	54%	53%	50%
405-1	Employés de moins de 30 ans (%)	11%	9%	15%	16%	15%
102-22	Membres du conseil d'administration de sexe féminin (%)	58%	59%	58%	60%	50%

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.

En 2021, VIA Rail a officialisé un nouveau plan de durabilité après avoir mobilisé les parties prenantes. Ce plan de durabilité vise à contribuer aux objectifs et priorités énoncés dans la Stratégie pour un gouvernement vert du Conseil du Trésor du Canada. Il repose sur six piliers environnementaux, sociaux et de gouvernance, chacun avec des stratégies, objectifs et plans d'action précis. Le plan détaillé, qui comprend les objectifs de 2025, sera publié sur le site Web de VIA Rail en 2022.

Toutes les grandes priorités susmentionnées seront soutenues jusqu'à leur réalisation par des communications et une responsabilisation, ce qui permettra d'évaluer le résultat des mesures de durabilité prises par VIA Rail.

Écologisation des opérations

En tant que fournisseur national de services ferroviaires voyageurs, VIA Rail Canada s'emploie à répondre aux besoins actuels et futurs de sa clientèle de manière écologiquement durable et responsable. Les services ferroviaires voyageurs constituent l'un des modes de transport les plus écologiques, et contribuent donc à réduire l'incidence du secteur des transports sur les changements climatiques. Préférer le train aux autres modes de transport, c'est voyager de façon écoresponsable.

Devant la crise climatique et la hausse sans précédent de la demande pour une mobilité durable, les services ferroviaires voyageurs n'ont jamais été aussi pertinents partout dans le monde. Qui plus est, vu les objectifs ambitieux que s'est donné le Canada en matière d'action climatique, VIA Rail a un rôle important à jouer dans la transition vers une économie à faible émission de carbone.

Les indicateurs de performance environnementale de VIA Rail se trouvent dans les anciens rapports sur le développement durable de la Société et seront sur son site Web dès 2022. Le rapport d'inventaire des GES respecte

la norme internationale ISO 14064 sur la quantification et la déclaration des émissions de GES. Cet inventaire couvre les émissions de portées 1 et 2. En 2019, VIA Rail a atteint son objectif de réduction des émissions de GES de 20 % d'ici 2020 par rapport à 2005. Bien que la Société travaille actuellement à son objectif de réduction des émissions de GES de 30 % d'ici 2030 par rapport à 2005, elle reverra sa cible en 2022 pour vérifier qu'elle concorde avec l'Accord de Paris ainsi que les objectifs de réduction récemment annoncés par le Canada pour 2030 et l'engagement envers la carboneutralité d'ici 2050.

Sécurité

Chaque année, VIA Rail participe à la Semaine de la sécurité ferroviaire d'Opération Gareautrain, qu'elle juge particulièrement importante. Le personnel tient et anime, dans plus de 25 villes au pays, des kiosques et 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

En accord avec le mandat qu'a le ministère de « travailler avec VIA Rail pour rendre les occasions de voyages aux parcs nationaux plus accessibles et abordables », VIA Rail et Parcs Canada ont commencé à discuter des plans préliminaires et partenariats en vue de l'offre de divers modes de transport dans les parcs nationaux. Les premières phases de la planification comptent déjà des excursions potentielles dans des parcs comme le parc national de la Pointe-Pelée, le parc national des Mille-Îles et le parc national de la Mauricie.