Rapport 2025

Les risques et occasions liés aux changements climatiques

Suivi des recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques

VIA Rail Canada

Table des matières

1. Introduction **3**

1.1 À propos de VIA Rail 4

2. Du risque à la résilience **6**

2.1 Aperçu de l’approche d’analyse des scénarios climatiques 7

3. Risques physiques **9**

3.1 Carte thermique préliminaire utilisée pour orienter l’analyse de 2025 10

3.2 Estimation des répercussions financières en termes quantifiés 12

3.3 Résilience de VIA Rail face aux risques physiques 13

3.4 Études de cas : Préparation hivernale 13

3.5 Risques et occasions liés à la transition 13

4. Décarbonation de nos activités **15**

4.1 Profil de GES 16

4.2 Plan de transition 18

4.3 Optimisation de la consommation de carburant 18

4.4 Plan de décarbonation à long terme aligné sur la feuille de route canadienne 19

4.5 Étude de cas : intégration de critères de décarbonation dans les exigences liées à la nouvelle flotte de VIA Rail 20

5. Gouvernance et gestion des risques **21**

5.1 Supervision du conseil d’administration et de la direction 22

5.1.1 Conseil d’administration 22

5.1.2 Comité de direction 23

5.2 Gestion des risques 24

5.3 Cadre de gestion des risques 25

5.3.1 Déterminer et évaluer les risques liés aux changements climatiques 26

5.3.2 Mise en place et opérationnalisation du cadre d’évaluation des risques climatiques de VIA Rail 27

6. Regard vers l’avenir **28**

1. Introduction

1. Introduction

1.1 À propos de VIA Rail

VIA Rail assure les services ferroviaires voyageurs nationaux au nom du gouvernement du Canada, en offrant des liaisons interurbaines ainsi que du transport vers les régions et les collectivités éloignées. Société d'État indépendante, VIA Rail a pour objectif de fournir un service ferroviaire voyageur sécuritaire, accessible, efficace, fiable, durable et respectueux de l'environnement. L'entreprise relie plus de 400 collectivités à travers un réseau de 12 500 kilomètres. Chez VIA Rail, nous sommes engagés envers le développement durable et envers les collectivités que nous desservons.

En 2025, nous avons conclu notre Plan de développement durable 2021-2025, avec une attention particulière portée, au cours de la dernière année, à l'amélioration de l'efficacité opérationnelle, notamment par l'optimisation de l'utilisation du carburant et l'intégration de la priorisation des risques climatiques à la gestion des actifs. Nous avons également déployé notre nouveau plan stratégique, **VIAction 2030**. Ce plan ambitieux, fondé sur des objectifs concrets, vise à faire de VIA Rail un opérateur de premier plan en Amérique du Nord et un chef de file en matière de mobilité intégrée au cœur du parcours des voyageurs au Canada.

L'environnement constitue l'un des cinq piliers de notre plan stratégique, renforçant notre engagement à devenir un champion de l'environnement, tant dans les services que nous offrons que dans nos pratiques opérationnelles. Le présent rapport fournit également un aperçu de certaines des mesures que VIA Rail met actuellement en œuvre pour progresser vers cette ambition.

Nous reconnaissons l'importante responsabilité qui nous incombe de réduire les répercussions environnementales de nos propres activités et d'assurer la résilience de nos bâtiments et infrastructures face aux changements climatiques. C'est pourquoi l'action climatique constitue l'une des priorités clés de notre nouveau plan stratégique et repose sur trois stratégies complémentaires :

- **Renforcer nos cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) afin de soutenir l'ambition de carboneutralité d'ici 2050 du Canada.**
- **Améliorer l'efficacité énergétique et la consommation de carburant dans l'ensemble de nos activités.**
- **Analyser les risques liés aux changements climatiques et mettre en œuvre un plan d'action adapté aux besoins de l'organisation.**

Au-delà des répercussions opérationnelles et financières, les changements climatiques représentent un risque stratégique pour la viabilité à long terme de VIA Rail en tant que service ferroviaire voyageurs national. L'augmentation des perturbations liées au climat pourrait nuire à la fiabilité et à la prévisibilité des services et, si ces risques ne sont pas gérés de manière proactive, miner la confiance de la clientèle et affaiblir le rôle de VIA Rail comme solution de mobilité durable et viable pour les Canadiennes et les Canadiens.

Le présent rapport vise à mieux informer nos parties prenantes des risques et occasions liés aux changements climatiques qui touchent les activités de VIA Rail, ainsi que de la façon dont nous y répondons. Il s'inscrit dans notre engagement à fournir une information pertinente et transparente sur notre rendement en matière de développement durable. Il répond également à l'exigence du gouvernement du Canada demandant aux sociétés d'État de démontrer un leadership climatique en rendant compte de leurs risques et occasions liés aux changements climatiques, conformément aux recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GIFCC). VIA Rail tient également compte, en vue de ses rapports futurs, des lignes directrices récemment publiées par l'International Public Sector Accounting Standards Board (IPSASB) en matière d'informations financières liées au climat.

Nous améliorons activement notre compréhension des risques et des occasions liés aux changements climatiques, tout en travaillant à une meilleure intégration des considérations climatiques dans notre gouvernance et nos processus internes. Dans ce rapport, nous présentons nos progrès pour l'année 2025.

Principaux faits marquants de 2025 :

- **En s'appuyant sur le cadre d'évaluation des risques physiques élaboré l'an dernier, VIA Rail a évalué les risques touchant un premier groupe de gares et a affiné l'analyse de la vulnérabilité des actifs en fonction de leurs caractéristiques propres.**
- **VIA Rail a lancé des initiatives visant à améliorer l'efficacité opérationnelle, notamment par l'optimisation de la consommation de carburant.**

2. Du risque à la résilience

2. Du risque à la résilience

En 2023, VIA Rail a analysé la façon dont les risques et occasions liés aux changements climatiques pourraient évoluer au fil du temps et avoir une incidence sur ses activités selon deux scénarios climatiques et deux horizons temporels (2030 et 2050). Dans le cadre d'ateliers réunissant des représentantes et représentants des principaux départements, nous avons cartographié les catégories potentielles de répercussions financières découlant de ces risques et occasions.

Cet exercice a également permis à VIA Rail de consolider les interventions opérationnelles actuellement en place ou planifiées, tout en cernant des mesures supplémentaires pouvant être envisagées afin de renforcer la résilience organisationnelle.

2.1 Aperçu de l'approche d'analyse des scénarios climatiques

En 2023, VIA Rail a analysé la manière dont les risques et occasions liés aux changements climatiques pourraient évoluer au fil du temps et avoir une incidence sur ses activités dans le cadre de deux scénarios climatiques et de deux horizons temporels (2030 et 2050). Dans le cadre d'ateliers réunissant des représentantes et représentants des principaux services, nous avons cartographié les catégories potentielles de répercussions financières découlant de ces risques et occasions. Cet exercice a également aidé VIA Rail à consolider les interventions opérationnelles actuellement en place ou planifiées, ainsi qu'à déterminer les mesures supplémentaires que VIA Rail pourrait envisager, pour améliorer de ce fait sa résilience

VIA Rail a étudié les deux scénarios climatiques suivants.

- **Décarbonation profonde :** Un scénario de faibles émissions qui définit une trajectoire de transition vers une économie sobre en carbone, avec pour objectif la carboneutralité des émissions de GES d'ici 2050. Ce scénario vise à limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale à 1,5 °C d'ici 2100 afin d'éviter les pires effets des changements climatiques. Il prévoit une croissance exponentielle des énergies renouvelables, une électrification soutenue, le déploiement de technologies à faible teneur en carbone ainsi que des changements de comportement importants. Il génère généralement des risques et des occasions de transition plus élevés, et des risques physiques plus faibles.

- **Crise climatique :** Un scénario de fortes émissions dans lequel peu de progrès supplémentaires sont réalisés pour freiner les émissions mondiales de GES, qui continuent d'augmenter sans relâche, et où le réchauffement moyen de la planète dépasse 4 °C d'ici 2100. Une telle hausse des températures entraîne de graves répercussions climatiques. Ce scénario produit généralement des risques et des occasions de transition moindres, et des risques physiques plus élevés.

Scénario de décarbonation profonde	Scénario de crise climatique
Entreprises plus touchées par les risques et les occasions de transition	**Entreprises plus touchées par les risques et les occasions physiques**

VIA Rail Canada

Suivant les conseils du GIFCC, VIA Rail examine les risques et occasions liés aux changements climatiques sous deux angles :

1. **les risques physiques découlant des changements climatiques, qui peuvent être aigus (découlant de phénomènes météorologiques) ou chroniques (à long terme);**

2. **les risques et les occasions associés à la transition nécessaire vers une économie sobre en carbone.**

L'analyse des scénarios climatiques menée en 2023 a examiné les principaux risques et occasions liés au climat selon deux scénarios climatiques et deux horizons temporels, ce qui a donné lieu à la liste suivante :

Risques physiques :

- **Aigus (phénomènes météorologiques extrêmes)**
- **Chroniques (variabilité des conditions météorologiques)**

Risques de transition :

- **Prix des combustibles fossiles**
- **Efficacité énergétique et disponibilité**
- **Transition du matériel roulant**

Occasions de transition :

- **Efficacité énergétique et disponibilité**
- **Transition du matériel roulant**
- **Demande de solutions de transport sobres en carbone**

Pour une description complète de l'analyse des scénarios climatiques réalisée par VIA Rail, ainsi qu'un tableau détaillé des risques et occasions, veuillez consulter notre Rapport 2023 sur les risques et occasions liés aux changements climatiques. Les constats issus de cette analyse ont fourni des intrants essentiels pour orienter les initiatives entreprises par VIA Rail en 2024 et en 2025.

3. Risques physiques

3. Risques physiques

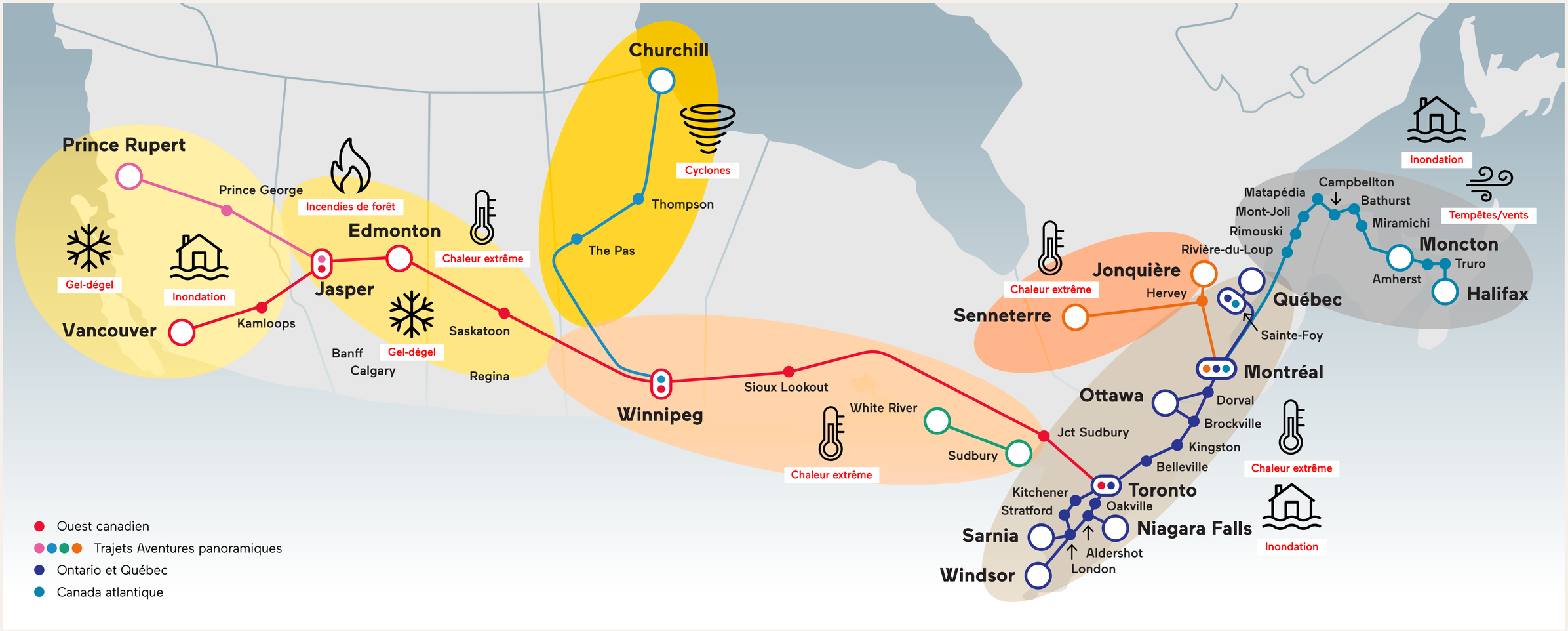
3.1 Carte thermique préliminaire utilisée pour orienter l’analyse de 2025

En 2024, VIA Rail a fait progresser la façon dont les risques physiques étaient évalués grâce à une approche plus approfondie pour comprendre les vulnérabilités des différents groupes d’actifs. Cela nous a permis de mieux comprendre les répercussions opérationnelles potentielles de divers dangers climatiques dans les régions d’exploitation. La cote d’exposition pour chaque danger a été déterminée à l’aide de données climatiques régionales, tandis que la cote de vulnérabilité était basée sur les caractéristiques du groupe d’actifs (matériel roulant, immobilier et infrastructure ferroviaire). Pour cette évaluation, seuls le scénario de crise climatique et le délai de 2050 ont été pris en compte.

- **L'incidence de la chaleur extrême sur l’infrastructure ferroviaire en Alberta–Saskatchewan**
- **L’incidence des inondations sur les bâtiments du corridor Québec–Windsor.**

Pour de plus amples renseignements sur la méthodologie utilisée, veuillez vous référer au Rapport 2024 sur les risques et occasions liés aux changements climatiques. En 2025, VIA Rail a poursuivi le raffinement de ces évaluations et intégré ces considérations aux processus de gestion des actifs de l’organisation.

Risques physiques ayant le plus fort potentiel d'incidence pour chaque région étudiée



VIA Rail Canada

Dangers	Répercussions physiques potentielles
Chaleurs extrêmes	Augmentation des retards ou des interruptions dans les opérations et les services, touchant la livraison des biens et des matériaux nécessaires aux opérations ferroviaires et réduisant la productivité et la disponibilité de la main-d'œuvre.
Inondations	Les pluies intenses et la fonte rapide des neiges peuvent causer des inondations, ce qui peut endommager les bâtiments, emporter les voies, affaiblir les infrastructures et entraîner des interruptions de service.
Vents forts/cyclones tropicaux	Les vents violents et les tempêtes peuvent faire tomber des arbres sur les voies, endommager les bâtiments et les lignes aériennes, et présenter des risques pour les trains, augmentant la fréquence de l'entretien et des réparations ainsi qu'un risque accru de blessures au personnel et aux passagers.
Incendies de forêt	Les incendies de forêt peuvent endommager les voies, l'équipement de signalisation et d'autres infrastructures, augmentant la fréquence de l'entretien et des réparations, ainsi que des risques pour la sécurité des voyageurs.
Cycles de gel-dégel	Les cycles de gel et de dégel peuvent causer un soulèvement ou une déformation de l'alignement de la voie et endommager les bâtiments. Dans les zones nordiques, le dégel du pergélisol peut déstabiliser le sol sur lequel les voies et les structures sont construites.

3.2 Estimation des répercussions financières en termes quantifiés

En 2025, VIA Rail a poursuivi l'avancement des travaux visant à estimer les répercussions financières des risques physiques. Un comité de niveau direction a été mis sur pied au sein de l'équipe des finances afin de recueillir des données historiques sur les opérations ferroviaires et d'estimer les répercussions associées à des événements climatiques modélisés.

Le comité a examiné douze projets susceptibles de fournir des données pertinentes, puis en a retenu trois pour une analyse approfondie. À partir de ces projets, l'objectif est d'établir un coût unitaire par kilomètre pour les réparations des voies et des ponceaux à la suite d'événements climatiques, en tenant compte des coûts de réparation, des dépenses en immobilisations (CAPEX), ainsi que des pertes de revenus et des dépenses d'exploitation (OPEX) sur une période de quatre ans. Ce coût unitaire pourra ensuite être utilisé pour estimer les répercussions financières d'événements climatiques modélisés.

3.3 Résilience de VIA Rail face aux risques physiques

Alors que VIA Rail poursuit l'évaluation des répercussions des risques physiques, nous affinons notre capacité à élaborer des réponses efficaces visant à renforcer la résilience de l'organisation. Conformément au rapport de l'année précédente, VIA Rail évalue les interventions opérationnelles selon des perspectives stratégiques, opérationnelles et de mesure d'urgence afin de faire face aux risques émergents.

Les interventions de VIA Rail relèvent des opérations ferroviaires, de l'immobilier, des finances et de l'équipe de gestion des risques. Elles visent à améliorer la préparation et l'atténuation et comprennent à la fois des mesures à court terme, telles que la surveillance et l'amélioration des protocoles de communication établis avec les administrateurs de voies hôtes, et des efforts de planification à long terme, notamment l'investissement dans des mesures d'adaptation et leur priorisation pour les gares situées dans des zones exposées à des aléas climatiques plus élevés. À mesure que notre compréhension de ces aléas évolue, les stratégies d'intervention continueront d'être adaptées.

3.4 Études de cas

Préparation hivernale

Chaque année, VIA Rail réalise un exercice exhaustif afin d'évaluer son plan de préparation hivernale. Cet exercice vise à confirmer que des mesures d'urgence adéquates sont en place pour faire face aux températures extrêmes. En 2025, des améliorations ont été apportées afin de permettre l'ajustement des horaires ou la réduction des niveaux de service lors d'événements météorologiques extrêmes, dans le but de maintenir la prévisibilité des services ferroviaires.

Ces améliorations visent notamment à :

- **Maximiser l'expérience des voyageurs;**
- **Réduire au minimum les répercussions des perturbations opérationnelles et des retards causés par des conditions météorologiques sévères;**
- **Mieux gérer l'affectation des ressources nécessaires au soutien des services, notamment la gestion du personnel.**

3.5 Risques et occasions liés à la transition

À la suite de l'analyse des scénarios climatiques réalisée en 2023, qui a permis de cerner les risques et occasions les plus importants associés à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone, VIA Rail a réuni des représentantes et représentants de différentes unités opérationnelles de l'organisation afin de discuter de l'intégration des risques et occasions climatiques aux processus opérationnels.

À l'issue de ces échanges, VIA Rail a mis en œuvre diverses mesures immédiates, notamment des initiatives visant à améliorer l'efficacité énergétique dans les opérations ferroviaires, et a amorcé des travaux de planification prospective, incluant l'évaluation du coût et de la disponibilité de carburants de remplacement, comme décrit à la section 4.

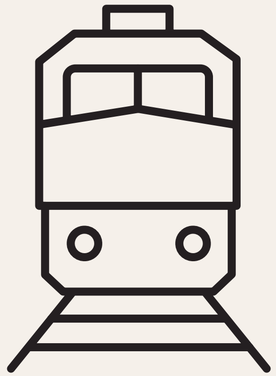
Résumé visuel : Risques de transition

Scénario de décarbonation profonde

Demande de solutions de transport efficaces et sobres en carbone

Mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique et de substitution des carburants

Remplacement du matériel roulant pour les services longs parcours et liaisons régionales et en régions éloignées



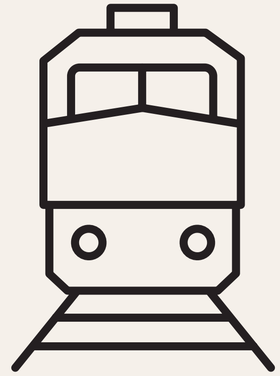
Nouvelles réglementations prescrivant une électrification de la flotte et l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone

Augmentation de la tarification du carbone

Complexité de la transition du matériel roulant vers une technologie sobre en carbone

Scénario de crise climatique

Complexité de la transition du matériel roulant vers une technologie sobre en carbone



Diminution de la demande pour des solutions de transport efficaces et sobres en carbone

VIA Rail Canada

Risque
Occasion

4. Décarbonation de nos activités

4. Décarbonation de nos activités

4.1 Profil de GES

Un inventaire précis et exhaustif des émissions de gaz à effet de serre (GES) constitue une base essentielle pour la mise en œuvre d'un plan de transition et l'atteinte des cibles de décarbonation. À cette fin, la reddition de comptes de VIA Rail en matière d'émissions de GES est basée sur la norme ISO 14064 et applique les facteurs d'émission tirés du plus récent Rapport d'inventaire national d'Environnement et Changement climatique Canada : sources et puits de gaz à effet de serre.

L'inventaire des émissions de GES de VIA Rail comprenait initialement les émissions directes (champ d'application 1) et les émissions indirectes liées à l'énergie (champ d'application 2). En 2022, nous avons élargi le périmètre de cet inventaire afin d'y intégrer d'autres émissions indirectes (champ d'application 3), reconnaissant que notre impact climatique dépasse largement les limites de nos activités directes.

Dans ce contexte, VIA Rail a réalisé un exercice de présélection des émissions de GES couvrant l'ensemble de sa chaîne de valeur. Une méthode de calcul fondée sur les dépenses a été utilisée afin d'estimer les émissions associées à chaque catégorie du champ d'application 3 et d'identifier celles jugées les plus importantes. Pour les catégories considérées comme matérielles, un calcul plus détaillé a été effectué, en privilégiant l'utilisation de données d'activité primaires lorsque celles-ci étaient disponibles.

Champ d'application 1 : Émissions directes provenant de la combustion de combustibles fossiles et des rejets de réfrigérants dans les installations détenues ou contrôlées par VIA Rail (centres d'entretien, gares et bureaux) et les sources mobiles (locomotives et véhicules routiers).

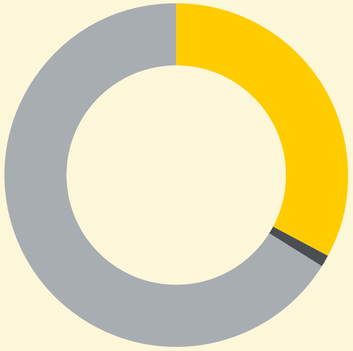
Champ d'application 2 : Émissions indirectes provenant de la production d'électricité et de vapeur achetées et consommées dans les installations détenues ou contrôlées par VIA Rail.

Champ d'application 3 : Émissions indirectes comprenant toutes les autres émissions indirectes qui ne sont pas incluses dans les champs d'application 1 et 2 et qui se produisent dans la chaîne de valeur de VIA Rail, y compris les émissions en amont et en aval.

1 Rapport d'inventaire national (2025), Rapport d'inventaire national : sources et puits de gaz à effet de serre au Canada.

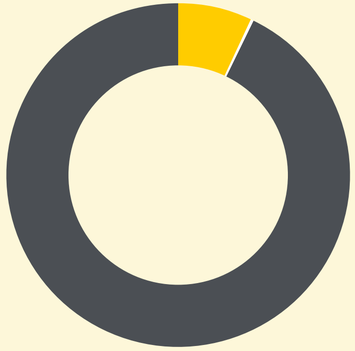
Répartition des émissions de GES de VIA Rail

Émissions totales de GES



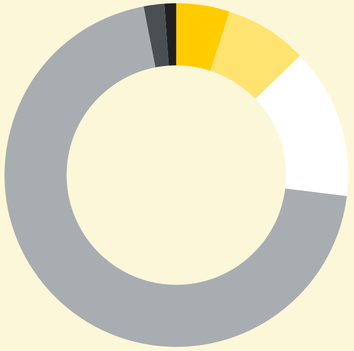
- **33 %** Champ d'application 1
- **0,5 %** Champ d'application 2
- **66 %** Champ d'application 3

Émissions de GES
Champ d'application 1
(% de la répartition)



- **7 %** Bâtiments
- **0,3 %** Véhicules routiers
- **93 %** Locomotives et wagons

Émissions de GES
Champ d'application 3
(% de la répartition)



- **5 %** Déplacements des employés
- **8 %** Déplacements des passagers
- **14 %** Production et transport de combustibles et d'énergie
- **70 %** Produits et services achetés
- **2 %** Déchets générés
- **1 %** Autres (inclut toutes les autres émissions de champ d'application 3 non significatives)

VIA Rail Canada

*Rapport 2023 sur les risques et occasions liés aux changements climatiques Rapport 2023 sur les risques et occasions liés aux changements climatiques 2020, page 20

4.2 Plan de transition

Le secteur ferroviaire représente moins de 4 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports au Canada, tout en transportant près de 80 millions de personnes chaque année. Il s'agit ainsi du mode de transport terrestre à plus faible intensité d'émissions de GES. À ce titre, le transport ferroviaire de voyageurs joue un rôle essentiel dans la réduction de l'empreinte carbone du secteur des transports. VIA Rail est résolument engagée à soutenir la transition vers une économie à faibles émissions de carbone et à contribuer à l'atteinte des objectifs climatiques du Canada.

VIA Rail poursuit son objectif de réduire de 50 % ses émissions absolues de GES d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005. Bien que le Plan de développement durable 2021-2025 ait été confronté à certaines contraintes opérationnelles et à des défis imprévus, l'organisation continue de renforcer son rendement opérationnel en donnant la priorité à l'optimisation de la consommation de carburant, en intégrant des critères de durabilité pour certaines catégories d'approvisionnement clés et en faisant progresser des initiatives numériques visant à soutenir la viabilité financière à long terme.

Cette attention portée au court terme jette les bases de l'atteinte de nos objectifs de décarbonisation à long terme. En priorisant l'efficacité énergétique dans l'ensemble de nos activités, nous visons à réduire les émissions tout en améliorant la performance globale. À moyen terme, VIA Rail poursuivra le raffinement du rendement énergétique de la nouvelle flotte, évaluera des mesures d'efficacité additionnelles et mettra à l'essai des carburants de remplacement dans le cadre de son plan global de décarbonation.

4.3 Optimisation de la consommation de carburant

La stratégie à court terme de VIA Rail vise à réduire la consommation de carburant au moyen d'initiatives d'amélioration continue, notamment la réduction du ralenti non nécessaire et l'analyse du cycle de vie du carburant selon l'approche du « réservoir à la roue ». VIA Rail s'attaque aux causes fondamentales en examinant les comportements des opérateurs, les tableaux de bord de performance, l'équipement ainsi que les pratiques de ravitaillement. Par ailleurs, l'organisation déploie des programmes de formation et des mécanismes incitatifs afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle et de réduire les émissions de GES.

4.4 Plan de décarbonation à long terme aligné sur la feuille de route canadienne

Le plan de décarbonation de VIA Rail s'aligne sur la trajectoire décrite dans la Feuille de route pour la décarbonation du transport ferroviaire au Canada, élaborée par l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada. Selon cette feuille de route, la trajectoire proposée vers la carboneutralité du secteur ferroviaire devrait se déployer en trois étapes se chevauchant :

1. **Amélioration de l'efficacité :** La poursuite des améliorations en matière d'efficacité demeure une priorité absolue, puisque les gains d'efficacité contribuent à réduire le fardeau associé à la décarbonation des carburants et des technologies de propulsion. VIA Rail continuera notamment d'explorer des moyens de réduire la consommation d'énergie de traction et de maximiser l'efficacité énergétique à bord.

2. **Carburants de remplacement :** L'utilisation de contenu renouvelable dans le diesel est actuellement réglementée par les gouvernements fédéral et provinciaux à un minimum de 5 %. Des taux de mélange plus élevés sont désormais techniquement possibles et devraient être de plus en plus autorisés et utilisés d'ici 2030. La nouvelle flotte récemment mise en service sur le corridor Québec–Windsor est conçue pour accepter une plus forte teneur en carburants de remplacement, offrant ainsi une plus grande flexibilité future dans l'utilisation des mélanges de carburants à mesure que VIA Rail poursuit la décarbonation de ses activités.

   Un projet pilote visant l'intégration de carburant renouvelable (R100) sur la nouvelle flotte a été lancé en 2025. Toutefois, la gestion de différents types de carburant a entraîné des défis opérationnels importants ainsi qu'une augmentation des coûts. Par conséquent, l'adoption de carburants renouvelables a été mise en pause pour 2026, dans l'attente d'un dossier d'affaires plus robuste.

3. **Technologies de propulsion alternatives :** Les technologies de propulsion alternative, telles que l'électrification par des systèmes de batteries ou de caténaires, ou les piles à combustible à hydrogène, devraient éventuellement devenir disponibles sur le plan commercial et s'imposer à plus long terme, à mesure que les limites des carburants à faible teneur en carbone et des mesures d'efficacité seront atteintes pour réduire les émissions de GES. À long terme, VIA Rail se préparera et s'adaptera au déploiement de ces technologies.

L'échéancier de ces étapes s'aligne sur la stratégie climatique du Canada et sur son engagement à atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

VIA Rail a également identifié la décarbonation du réseau électrique, les rénovations énergétiques, l'efficacité opérationnelle et la transition vers des véhicules zéro émission comme des leviers de décarbonation importants pour atteindre ses objectifs climatiques.

4.5 Étude de cas

Intégration de critères de décarbonation dans les exigences liées aux nouveaux trains de VIA Rail

VIA Rail a intégré des critères de durabilité dans les processus d'approvisionnement des locomotives et des voitures voyageurs par l'entremise de deux demandes de propositions (DP), afin d'appuyer l'atteinte de ses objectifs de réduction des émissions. Ces critères couvrent à la fois les phases de fabrication et d'exploitation, notamment :

- **Réduction du poids des locomotives et des voitures :** Minimisation du poids total par l'utilisation de matériaux plus légers, un enjeu important puisque les locomotives modernes tendent à être plus lourdes en raison de l'intégration de systèmes électroniques avancés et de dispositifs de contrôle des émissions. L'allègement s'applique à l'ensemble des composantes, y compris les revêtements et la peinture.

- **Normes d'émissions Tier 4 :** Exigences visant le respect des normes d'émissions Tier 4, principalement axées sur la réduction des contaminants atmosphériques réglementés, tels que les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines, et contribuant ainsi à la réduction de la formation d'ozone troposphérique.

- **Possibilité de conversion :** Prise en compte de la possibilité de convertir les locomotives vers des configurations plus écologiques, modulaires ou hybrides, y compris l'intégration éventuelle de technologies de traction à hydrogène ou à batteries.

- **Matériaux recyclables :** Exigence que la flotte soit composée de 90 à 95 % de matériaux recyclables, calculés en proportion du poids total du véhicule.

- **Autonomie énergétique :** Exigence d'une autonomie minimale de deux heures en mode batteries seulement, afin de réduire les émissions lors des phases d'exploitation à faible vitesse ou en gare.

- **Gestion des matières résiduelles :** Exigences visant à encadrer et optimiser la gestion des matières résiduelles associées à l'exploitation et à l'entretien du matériel roulant.

Par ailleurs, VIA Rail a exigé des fournisseurs et partenaires qu'ils démontrent des engagements en matière de carboneutralité, fournissent des prévisions détaillées de consommation d'énergie et de carburant, des données vérifiables sur la consommation de carburant, un inventaire complet des substances accompagné de déclarations environnementales de produits, ainsi que des plans de gestion de l'eau et des matières résiduelles.

5. Gouvernance et gestion des risques

5. Gouvernance et gestion des risques

5.1 Supervision du conseil d'administration et de la direction

5.1.1 Conseil d'administration

Le conseil d'administration (le Conseil) supervise VIA Rail et tient la direction responsable de la performance de la Société, de l'atteinte de ses objectifs et de la viabilité à long terme du service ferroviaire voyageurs. Le Conseil est redevable envers l'actionnaire de VIA Rail, soit le gouvernement du Canada, et fait rapport au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Il est notamment responsable d'approuver l'orientation stratégique et les priorités de VIA Rail, ainsi que le plan d'entreprise, et de veiller à ce que les principaux risques opérationnels soient adéquatement cernés, assortis de plans de traitement appropriés et gérés à l'aide de mécanismes de contrôle adéquats.

En ce qui concerne VIAction 2030, le Conseil surveille son élaboration et sa mise en œuvre, de même que son intégration à la gestion, aux activités et aux processus décisionnels de VIA Rail. Il surveille également la conformité de l'organisation aux exigences législatives et réglementaires ainsi qu'aux normes du secteur en matière environnementale, sociale et de gouvernance (ESG), y compris celles liées aux changements climatiques, et veille à ce que des mesures et des programmes appropriés soient en place, le cas échéant. De plus, le Conseil approuve annuellement la reddition de comptes de la direction en matière de performance ESG, laquelle inclut l'information liée au développement durable ainsi que les divulgations conformes aux recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GIFCC). L'évolution du plan de développement durable de VIA Rail et de sa priorité Action climatique fait également l'objet d'un suivi périodique par le Conseil.

Le Conseil est responsable de la supervision et de l'approbation du cadre de gestion des risques de l'entreprise (GRE) et de la politique de GRE de VIA Rail. Une fois par année, les membres du Conseil examinent l'univers des risques de l'entreprise, les réponses associées à ces risques et déterminent les principaux risques stratégiques devant faire l'objet d'une surveillance prioritaire. Une mise à jour des risques de l'entreprise est présentée trimestriellement au Conseil afin de l'informer de l'évolution et de l'état des risques stratégiques clés, incluant les risques liés à l'ESG.

Le Conseil a mis sur pied divers comités, dont ceux présentés ci-après. En plus des responsabilités spécifiques qui leur sont attribuées, chacun de ces comités est chargé de cerner, d'évaluer et de surveiller les risques relevant de ses champs de responsabilité et d'en rendre compte au Conseil.

- **Le Comité de vérification et de gestion des risques** appuie le Conseil dans la supervision de l'intégrité de l'information financière de VIA Rail, de l'efficacité des contrôles internes et des processus de divulgation, ainsi que de l'indépendance et de l'efficacité des fonctions de vérification interne et externe. Le Comité supervise également la gestion des risques à l'échelle de l'entreprise, notamment les risques financiers, réglementaires, de fraude et de cybersécurité. Il examine en outre les composantes financières, les hypothèses et les risques associés au plan d'entreprise quinquennal de la Société, ainsi qu'aux budgets annuels d'exploitation et d'immobilisations.

- **Le Comité des ressources humaines et de la durabilité organisationnelle a**ppuie le Conseil dans la supervision de la stratégie de gestion du capital humain et de la durabilité organisationnelle. Ses responsabilités comprennent notamment la gestion de la performance et de la rémunération de la haute direction, la planification de la relève, les relations de travail, la santé et la sécurité au travail, la diversité, l'équité et

l'inclusion, ainsi que la durabilité à long terme de la main-d'œuvre et de l'organisation, y compris les initiatives d'innovation et de transformation. Le Comité tient également compte des risques liés aux personnes, à la culture organisationnelle et à la résilience de l'organisation.

- **Le Comité des projets majeurs** est responsable de la supervision et du suivi des projets et programmes d'immobilisations d'envergure, notamment les initiatives de modernisation de la flotte. Le Comité fournit au Conseil l'assurance que des mécanismes appropriés de gouvernance, de gestion des risques, de contrôle et de reddition de comptes sont en place afin que ces projets soient réalisés dans le respect de la portée approuvée, des échéanciers et des budgets, et que les risques d'exécution, financiers et réputationnels qui y sont associés soient gérés de façon efficace.

- **Le Comité des opérations et du commercial** appuie le Conseil dans la supervision du rendement opérationnel, de la sûreté et de la sécurité ferroviaires et des voyageurs, de l'entretien des infrastructures et des actifs, du rendement commercial, des stratégies de marketing et de l'expérience client. Le Comité assure le suivi des principaux indicateurs opérationnels et commerciaux et veille à ce que les risques liés à la prestation de services, à la sécurité, à la fiabilité, à la satisfaction de la clientèle et à la performance des revenus soient adéquatement cernés et gérés.

- **Le Comité de gouvernance** appuie le Conseil dans l'exercice de ses responsabilités en matière de gouvernance d'entreprise. Son mandat comprend la supervision des politiques et pratiques de gouvernance, l'efficacité du Conseil et de ses comités, l'orientation et le perfectionnement des administrateurs, l'éthique et la conformité, ainsi que l'examen des principaux rapports corporatifs et divulgations publiques, à l'exception de leurs composantes financières. Le Comité veille également au respect des exigences législatives et réglementaires applicables et favorise une culture d'intégrité et de responsabilisation à l'échelle de l'organisation.

5.1.2 Comité de direction

Le Comité de direction est composé des principaux membres de l'équipe de direction de VIA Rail. Il est responsable du plan de développement durable de VIA Rail, lequel comprend la reddition de comptes sur les progrès réalisés vers l'atteinte des cibles de réduction des émissions de GES ainsi que la supervision de l'intégration des risques liés aux changements climatiques aux mécanismes de gouvernance de l'organisation. En 2025, les membres du Comité exécutif ont suivi une formation portant sur l'évolution du cadre réglementaire environnemental, couvrant divers enjeux environnementaux, dont les changements climatiques.

Au sein du comité de direction, le chef des affaires juridiques, des risques et de la sécurité supervise la mise en œuvre du programme de gestion des risques de l'entreprise (GRE). Dans le cadre de la gouvernance de la GRE, chaque thème de risque est attribué à un membre du comité de direction ou à un cadre supérieur (vice-présidence, direction principale ou direction), qui est désigné comme cadre responsable.

Faits saillants de la gouvernance 2025

- **VIA Rail travaille à intégrer la gestion des risques climatiques aux opérations courantes afin d'assurer une prise en charge collaborative des enjeux.**

- **L'objectif est d'assurer une représentation des enjeux environnementaux au sein des instances de gouvernance existantes et des discussions opérationnelles, en alignant les cibles environnementales avec les priorités d'affaires.**

- **Cette approche vise à faire évoluer l'organisation de mesures réactives vers des contrôles préventifs et à garantir que les risques liés aux changements climatiques soient pris en compte de manière systématique dans l'ensemble des processus décisionnels.**

5.2 Gestion des risques

VIA Rail gère ses risques en s'appuyant sur les processus de gestion des risques de l'entreprise (GRE), de gestion des risques de projet et de planification de la résilience. Au cours des dernières années, VIA Rail a mis en place un nouveau format de reddition de comptes en matière de GRE, structuré selon des catégories de risques et fondé sur un cadre d'appétence et de tolérance au risque. Cette structure de gouvernance améliorée permet au conseil d'administration d'exercer une surveillance accrue des niveaux de risque, de l'efficacité perçue des plans de traitement, des risques résiduels et de la responsabilité des cadres. Elle offre également une plus grande agilité dans l'évaluation et le suivi des risques et soutient une prise de décision éclairée afin d'atteindre les objectifs de la Société.

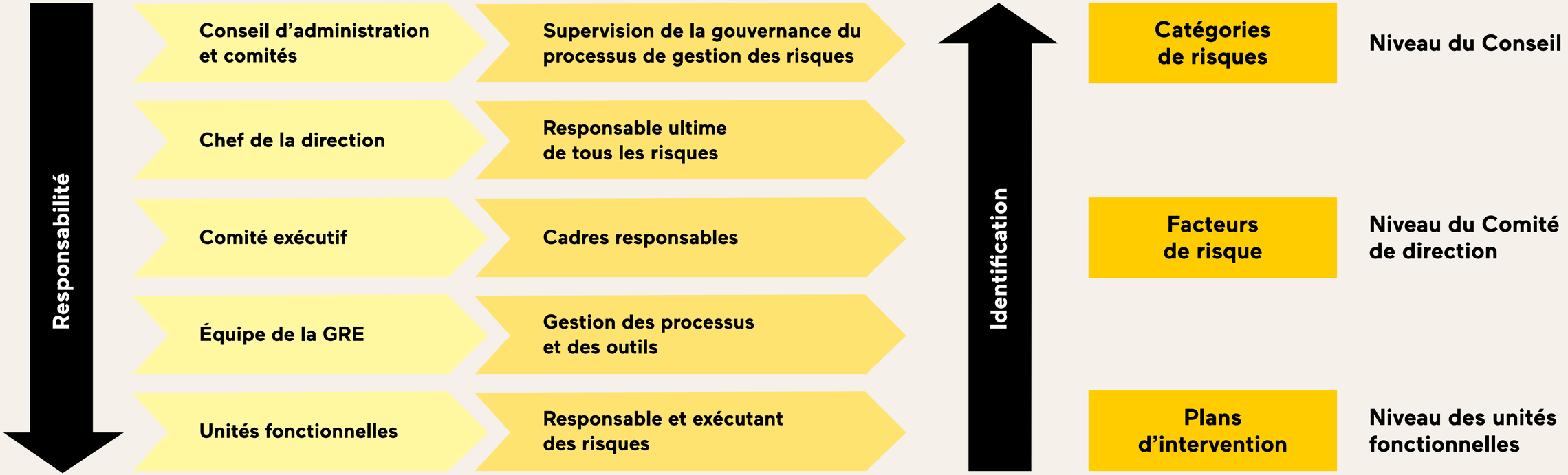
Conformément à ce cadre de gouvernance renforcé, une approche à trois niveaux a été mise en œuvre afin de cerner, d'évaluer et de traiter (1) les thèmes de risque, (2) les facteurs de risque, y compris certains événements spécifiques et (3) les plans d'intervention. Les thèmes de risque représentent les principaux risques d'entreprise, classés de faibles à critiques selon leurs répercussions potentielles sur la santé et la sécurité, les finances, l'environnement, la réputation, la clientèle, la continuité des activités et les ressources humaines. Cette approche fournit une méthode structurée pour prioriser les risques résiduels et assurer leur escalade appropriée vers le Comité de direction et le conseil d'administration. Le Comité de direction maintient la surveillance des principaux facteurs de risque et est responsable de désigner les cadres responsables afin d'assurer une gestion adéquate des risques ainsi que l'efficacité des plans d'intervention associés.

En collaboration avec l'équipe de la GRE, les cadres responsables participent à un exercice annuel de détermination des risques à l'échelle de l'entreprise afin de revoir les thèmes et les facteurs de risque existants et d'en cerner de nouveaux, au besoin. Les niveaux de risque sont également évalués et révisés sur une base annuelle. De façon trimestrielle, l'équipe de la GRE fait rapport au Comité de direction de l'état d'avancement des plans d'intervention et des contrôles en place.

Les risques liés à l'environnement, à l'ESG et à la décarbonation, de même que les risques généraux associés aux changements climatiques intégrés à ce cadre à l'échelle de l'entreprise, sont assujettis aux mêmes procédures de contrôle, de suivi et de gestion que l'ensemble des autres thèmes de risque.

L'exercice réalisé en 2025 a permis de cerner quatre risques d'ordre environnemental ou climatique jugés prioritaires, lesquels ont été portés à l'attention du Comité de direction aux fins de l'élaboration de plans d'atténuation, notamment afin de renforcer l'intégration des risques climatiques aux pratiques de gestion des actifs. VIA Rail poursuit l'analyse des causes sous-jacentes et des répercussions potentielles de ces risques afin d'élaborer des plans d'action appropriés, certaines mesures de contrôle étant déjà en place.

Cadre de gestion des risques



5.2.1 Déterminer et évaluer les risques liés aux changements climatiques

En ce qui concerne les risques physiques, une évaluation approfondie des risques d'ingénierie a été réalisée en 2019 afin de mieux comprendre les risques physiques liés aux changements climatiques susceptibles d'avoir une incidence sur les activités, les infrastructures et le personnel de VIA Rail. Cette évaluation portait sur un large éventail de bâtiments et d'infrastructures clés appartenant à VIA Rail. Toutefois, elle n'incluait pas l'équipement ni les infrastructures appartenant à nos partenaires de prestation de services, y compris la grande majorité des voies sur lesquelles circulent nos trains.

Pour les risques de transition, un exercice préliminaire a été mené en 2022 afin de cartographier les principaux risques et occasions liés à la transition vers une économie à faibles émissions de carbone. Cet exercice a pris la forme d'un atelier regroupant des représentantes et représentants de l'ensemble de l'organisation.

En s'appuyant sur ces travaux initiaux, VIA Rail a entrepris, en 2023, un exercice plus approfondi reposant sur une mobilisation interne étendue afin de réaliser une analyse qualitative détaillée des scénarios climatiques et d'identifier et d'examiner les risques et occasions liés aux changements climatiques. VIA Rail a d'abord retenu deux scénarios climatiques, soit un scénario de décarbonation profonde (faibles émissions) et un scénario de crise climatique (fortes émissions), selon deux horizons temporels (2030 et 2050). Ces scénarios couvrent un large éventail de résultats possibles et permettent d'étudier les répercussions potentielles des risques et occasions climatiques dans les régions géographiques où VIA Rail exerce ses activités.

En 2024, VIA Rail est passée à une approche quantitative afin d'approfondir l'analyse des répercussions financières de deux zones de risque, comme décrit à la section 2.2.2. Ce travail a été mené en collaboration avec les équipes responsables de la gestion des différents groupes d'actifs afin de saisir l'ensemble de l'information pertinente.

Sources d'analyse de scénarios :

Le scénario de décarbonation profonde (faibles émissions) a été élaboré sur la base des éléments suivants :

- **Le scénario SSP1-RCP2.6 du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) (profils socioéconomiques partagés (SSP) 1 profil représentatif d'évolution de concentration (RCP) 2.6), communément appelé scénario SSP1-RCP2.6 pour *l'évaluation des risques physiques*, est à peu près compatible avec**
- **Le scénario 2023 Avenir énergétique du Canada : scénario de carboneutralité à l'échelle mondiale de la Régie canadienne de l'énergie, les Perspectives énergétiques mondiales 2023 : La carboneutralité d'ici 2050 de l'Agence internationale de l'énergie, et le scénario de carboneutralité d'ici 2050 d'Energy Super Modelers and International Analysts (ESMIA) pour *l'évaluation des risques et des occasions de transition*.**

Le scénario de la crise climatique (émissions élevées) a été élaboré en fonction de ce qui suit :

- **Le scénario SSP5-RCP8.5 du GIEC pour *l'évaluation du risque physique*, à peu près compatible avec**
- **Le scénario des mesures actuelles du rapport *Avenir énergétique du Canada en 2023* de la Régie de l'énergie du Canada et le scénario de référence 2023 de l'ESMIA pour *l'évaluation des risques et des occasions de transition*.**

5.2.2 Mise en place et opérationnalisation du cadre d'évaluation des risques climatiques de VIA Rail

En 2024, VIA Rail a élaboré un cadre d'évaluation des risques climatiques visant à intégrer de façon structurée les considérations liées aux changements climatiques dans la gestion des actifs et des infrastructures. Fondé sur les analyses de scénarios climatiques antérieures et sur les évaluations des risques physiques, ce cadre attribue des cotes de vulnérabilité aux différents types d'actifs et à leurs composantes, calcule des cotes d'incidence climatique pour dix aléas climatiques, puis agrège ces résultats afin d'établir une cote globale de risque climatique (élevée, modérée ou faible).

Cet outil fournit un portrait clair des risques climatiques actuels et futurs et soutient la priorisation des activités d'entretien ainsi que la planification des immobilisations. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le Rapport 2024 conforme aux recommandations du GIFCC.

En 2025, VIA Rail s'est concentrée sur l'opérationnalisation du cadre d'évaluation des risques climatiques et sur son intégration progressive aux pratiques de gestion des actifs.

Exposition 1 à 5	x	**Vulnérabilité par défaut** 1 à 5	±	**Propre à l'actif** Ajustement par le gestionnaire des actifs	=	**Incidence ajustée sur les activités**

Les principaux progrès réalisés comprennent les éléments suivants :

- **Application initiale et ajustements :** VIA Rail a amorcé l'application du cadre aux gares, en réalisant des analyses d'exposition et en ajustant les cotes de vulnérabilité afin de mieux prioriser les actifs dans la planification de l'entretien et des rénovations.

- **Communication avec les gestionnaires d'actifs : L**'information sur les risques est actuellement partagée de manière informelle avec les gestionnaires d'actifs, tant pour les gares que pour l'infrastructure ferroviaire. Par exemple, les gestionnaires sont avisés lorsqu'un site présente un niveau de risque climatique plus élevé. Toutefois, cette information n'est pas encore pleinement intégrée aux processus quotidiens de gestion des actifs.

- **Intégration aux outils de gestion des actifs :** Des travaux sont en cours afin d'intégrer les données relatives aux risques climatiques aux systèmes de gestion des actifs de VIA Rail. Cette intégration permettra l'utilisation systématique des cotes de risque dans les processus décisionnels.

- **Défis liés à la planification des actions :** Bien que les risques inhérents aient été estimés, l'élaboration de plans d'action précis pour chaque risque demeure exigeante sur le plan des ressources. L'identification des responsables de risques est en cours afin de renforcer la responsabilisation et l'efficacité des mesures d'atténuation.

- **Prochaines étapes :** À la suite de l'analyse de l'exposition des gares, VIA Rail prévoit d'étendre l'application du cadre aux actifs d'infrastructure ferroviaire dont elle est propriétaire (dans une mesure limitée), afin d'assurer une couverture plus complète de l'ensemble du portefeuille d'actifs.

Cette étape marque le passage du développement conceptuel du cadre à sa mise en œuvre concrète, jetant ainsi les bases d'une gestion des actifs tenant pleinement compte des risques climatiques à l'échelle des activités de VIA Rail.

6. Regard vers l’avenir

6. Regard vers l’avenir

En 2025, VIA Rail a mis en œuvre un cadre renforcé de gestion des risques de l’entreprise (GRE) et a poursuivi ses travaux visant à mieux cerner et prioriser les risques physiques liés aux changements climatiques, ainsi que leurs répercussions opérationnelles et d’affaires. VIA Rail a également fait progresser l’intégration des considérations climatiques et des occasions futures dans les pratiques de gestion des actifs. Nous reconnaissons qu’il s’agit d’un processus itératif et évolutif.

Nous poursuivrons les travaux de quantification des répercussions financières des zones présentant des risques ou des occasions potentielles élevés susceptibles d’avoir une incidence sur les budgets d’exploitation et la planification des immobilisations. VIAction, notre plan stratégique quinquennal, reconnaît l’importance de ces travaux ainsi que de nos efforts de décarbonation, comme en témoignent plusieurs de nos objectifs à l’horizon 2030.

Tout en continuant à répondre à nos principaux risques et occasions, VIA Rail s’engage à maintenir un dialogue régulier avec ses parties prenantes sur les enjeux liés aux changements climatiques, afin de cerner d’autres façons optimales d’y répondre et d’assurer le suivi de l’efficacité des mesures existantes. La mise en œuvre du cadre de gestion des risques renforcé a permis de cerner quatre risques climatiques prioritaires à intégrer aux travaux relevant du plan stratégique VIAction.

En 2026, VIA Rail vise à renforcer davantage ses standards d’excellence opérationnelle. Guidée par les piliers de VIAction 2030, l’organisation abordera les principaux enjeux opérationnels au moyen d’initiatives d’amélioration continue. L’accent à court terme portera sur l’optimisation de l’utilisation des ressources et l’amélioration de la performance opérationnelle.

VIA Rail Canada