



# Rapport 2022 sur les risques et occasions liés aux changements climatiques

Conforme aux recommandations du Groupe  
de travail sur l'information financière relative  
aux changements climatiques (GIFCC)







# Rapport 2022 sur les risques et occasions liés aux changements climatiques

---

## Table des matières

---

### 1. Introduction ... 4

1.1 À propos de VIA Rail ... 4

### 2. Le point sur les risques et les occasions ... 5

2.1 Risques physiques liés au climat ... 6

2.2 Risques et occasions de transition liés au climat ... 8

### 3. La décarbonisation de nos activités ... 10

3.1 Plan de transition ... 11

3.2 Profil de GES ... 12

3.3 Études de cas sur les réductions d'émissions de GES ... 14

### 4. Gouvernance et gestion de risques ... 15

4.1 Surveillance du Conseil d'administration et de l'équipe de gestion ... 16

4.2 Gestion de risques ... 17



# 1. Introduction

## 1.1 À propos de VIA Rail

VIA Rail assure les services ferroviaires voyageurs nationaux au nom du gouvernement du Canada et répond aux besoins de sa clientèle en fournissant des services de liaisons interurbaines ainsi que de transport vers les régions et collectivités éloignées. Ainsi, la Société opère plus de 325 trajets en train sur un réseau de 12 500 kilomètres chaque semaine pour relier plus de 400 collectivités. Société d'État indépendante depuis sa création en 1977, VIA Rail vise à fournir un service ferroviaire voyageur sécuritaire, accessible, efficace, fiable, durable et écologique qui répond aux besoins de la population canadienne.

À VIA Rail, nous avons un engagement fort envers le développement durable et envers les communautés que nous desservons. Notre plan de développement durable 2021-2025 s'articule autour de six grandes priorités qui nous poussent à intégrer les performances environnementales, sociales et de la gouvernance dans toutes nos activités afin d'être prêts pour l'avenir et d'être plus résilients.

1. Selon les trajets effectués en 2022.

### Environmental

#### Action climatique

Atténuer les impacts sur les changements climatiques et assurer une capacité d'adaptation.

#### Gestion environnementale

Réduire au minimum les matières résiduelles dans nos activités et favoriser l'économie circulaire.

### Social

#### Mobilisation de nos collègues

Aider les employés et les employés à devenir des ambassadeurs du développement durable.

#### Implication des communautés

S'impliquer davantage auprès des partenaires communautaires pour étendre notre portée.

### Gouvernance

#### Approvisionnement responsable

Tirer parti de l'approvisionnement en tant que facteur clé des pratiques durables.

#### Crédibilité et reconnaissance

Faire preuve d'excellence en développement durable.



## 1. Introduction

## 2. Le point sur les risques et les occasions

## 3. La décarbonisation de nos activités

## 4. Gouvernance et gestion des risques

Nous sommes conscients de l'importante responsabilité qui nous incombe de réduire l'impact environnemental de nos propres activités et d'assurer la résilience de nos bâtiments et de nos infrastructures face aux changements climatiques. C'est pourquoi l'une des principales priorités de notre plan de développement durable est l'action climatique et repose sur trois stratégies :

1. Renforcer les cibles de réduction des gaz à effet de serre (GES) pour soutenir l'ambition de carboneutralité d'ici 2050 du Canada.
2. Améliorer l'efficacité énergétique et la consommation de carburant dans toutes les activités.
3. Analyser les risques liés aux changements climatiques et se doter d'un plan d'action.

Comme indiqué dans notre plan de développement durable, nous affinons également activement notre compréhension des risques et occasions découlant des changements climatiques et œuvrons à mieux intégrer les questions liées aux changements climatiques à nos processus internes et de gouvernance, car ces questions touchent nos activités et les services offerts à notre clientèle.

Ce rapport vise à mieux informer nos parties prenantes des risques et occasions liés aux changements climatiques affectant les activités de VIA Rail et soutient notre engagement à fournir des informations pertinentes et transparentes en développement durable à nos parties prenantes. Il répond également à l'exigence du gouvernement canadien qui veut que les sociétés d'État fassent preuve de leadership en matière de climat en rendant compte des risques et des opportunités liés aux changements climatiques, conformément aux recommandations du Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GIFCC). Il s'agit d'un premier rapport; les versions subséquentes s'étofferont à mesure que nous approfondirons nos connaissances en la matière et intégrerons ces questions à nos principaux mécanismes de décision et de gouvernance.



## 2. Le point sur les risques et les occasions



---

## 2. Le point sur les risques et les occasions

---

Notre climat évolue rapidement et les effets des changements climatiques sont vastes et systémiques. VIA Rail prévoit qu'il faudra se préparer à une aggravation des conditions météorologiques ainsi qu'à des bouleversements de la société et du contexte commercial dans la transition du Canada vers une économie sobre en carbone.

Conformément aux recommandations du GIFCC, VIA Rail considère les risques et les occasions liés aux changements climatiques sous deux angles :

- 1) Les risques physiques découlant des changements climatiques; ceux-ci pouvant 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.

Les trois tableaux suivants résument les risques et opportunités les plus importants pour VIA Rail. Nous expliquons également notre méthode d'identification et d'évaluation à la section 4.2 *Gestion des risques*.


### 2.1 Risques physiques liés au climat

VIA Rail examine et modifie ses processus opérationnels et plans de préparation sur une base régulière pour accroître sa résilience dans un contexte où les risques climatiques iront possiblement en augmentant. Son Guide de préparation à l'hiver contient un plan d'exploitation pour assurer les services malgré les conditions météorologiques difficiles et aide le personnel à bien appliquer les politiques opérationnelles pour assurer la sécurité et l'efficacité des déplacements de la clientèle. De même, le Guide de préparation saisonnière explique la marche à suivre en cas de phénomènes météorologiques difficiles au printemps, en été et à l'automne.

En décembre 2022, VIA Rail a vu ses activités grandement perturbées par une violente tempête hivernale et le déraillement d'un train de marchandises circulant sur la même voie ferrée que ses trains de passagers. À la lumière de ces événements, VIA Rail a examiné sa performance avec l'aide d'experts externes. Nous avons passé en revue un large éventail de questions, y compris notre planification en prévision de la tempête, notre réponse opérationnelle, nos protocoles en matière de service à la clientèle, et nos communications dans leur ensemble, ainsi que la façon dont nous pouvons mieux accommoder nos passagers afin de les amener à destination. Cet exercice aidera VIA Rail à renforcer sa résilience dans un contexte d'amplification des phénomènes météorologiques causés par les changements climatiques.







## Risques physiques liés au climat

| Type de risque et incidence  | Risque   | Répercussions possibles pour VIA Rail   |
|--|--|---|
| <b>Aigu</b><br> Élevée        | <p><b>Hausse des phénomènes météorologiques extrêmes</b><br/>           Le risque lié à l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des aléas climatiques – vents forts et pluies abondantes, inondations, rafales, chutes de neige, feux de forêt ou autres – pourrait causer des perturbations de service et endommager les infrastructures.</p> <p>L'augmentation des phénomènes météorologiques violents, tels que les tempêtes et les rafales de vent, pourrait avoir un impact direct sur les trains en service, augmentant le risque de défaillance des systèmes électriques et de signalisation, et de dysfonctionnement.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interruptions de services et modifications aux horaires ayant un effet négatif sur l'offre, la ponctualité des trains et les produits voyageurs.</li> <li>• Perception de la fiabilité et attrait des services ferroviaires voyageurs entachés, entraînant une baisse de la demande et des revenus.</li> <li>• Augmentation des coûts d'exploitation, incluant lors de l'utilisation de l'infrastructure des sociétés ferroviaires hôtes (VIA Rail ne possède que 3 % des voies ferrées qu'elle emprunte).</li> <li>• Augmentation des investissements dans la réparation ou l'adaptation des infrastructures – gare, centres de maintenance et voies ferrées appartenant à VIA Rail – et dans la résilience des nouvelles infrastructures.</li> <li>• Augmentation du délai d'approvisionnement et de l'instabilité des coûts causée par des perturbations liées au climat dans la chaîne d'approvisionnement.</li> </ul> |
| <b>Chronique</b><br> Élevée | <p><b>Augmentation de la variabilité du climat</b><br/>           Le risque lié à l'augmentation de la variabilité des conditions météorologiques, comme une hausse de température et une accélération des cycles de gel et de dégel, pourrait entraîner des répercussions sur les activités, les installations, les infrastructures et la main-d'œuvre de VIA Rail.</p> <p>Les conditions météorologiques extrêmes, telles que la chaleur extrême, peuvent empêcher le personnel de travailler et avoir un impact sur le système de signalisation, l'infrastructure et les matériaux de construction.</p>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interruptions de services et modifications aux horaires ayant un effet négatif sur l'offre, la ponctualité des trains et les produits voyageurs.</li> <li>• Perception de la fiabilité et attrait des services ferroviaires voyageurs entachés, entraînant une baisse de la demande et des revenus.</li> <li>• Augmentation des coûts d'exploitation rattachés aux systèmes de refroidissement, à l'entretien des voies ferrées ainsi qu'à la surveillance et au maintien en bon état des matériaux de construction, de l'infrastructure électrique et du système de signalisation.</li> <li>• Effets des températures extrêmes sur la santé ou la disponibilité de la main-d'œuvre de VIA Rail.</li> </ul>  |






## 2.2 Risques et occasions de transition liés au climat

### Risques de transition liés au climat

| Type de risque et incidence  | Risque  | Répercussions possibles pour VIA Rail   | Degré de contrôle / influence sur le risque |
|--|---|---|---|
| <b>Politique et juridique</b><br> Élevée              | <b>Augmentation de la tarification du carbone</b><br>Le risque lié à l'augmentation de la tarification du carbone ayant un effet négatif sur le coût des carburants utilisés pour le transport ferroviaire ainsi que sur d'autres besoins énergétiques et sur la chaîne d'approvisionnement (matériel roulant, repas de la clientèle, etc.).                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation des coûts d'exploitation due à l'utilisation globale de carburant diesel par VIA Rail, dont le coût pourrait augmenter en raison de la tarification du carbone.</li> </ul>  | Aucune influence                            |
| <b>Politique et juridique</b><br> Élevée              | <b>Nouveaux règlements visant une efficacité accrue</b><br>Le risque lié à de nouveaux règlements obligeant VIA Rail à moderniser ou à remplacer son matériel roulant ou sa flotte de véhicules, et entraînant ainsi une hausse des coûts.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation des investissements nécessaires pour l'achat de matériel roulant moins énergivore.</li> </ul>   | Un peu d'influence                          |
| <b>Technologie + marché + réputation</b><br> Élevée | <b>Complexité de la transition du matériel roulant vers une technologie sobre en carbone</b><br>Le risque lié au virage vers une technologie propre entraînant une complexité et des coûts importants, ou au manquement à ce virage entraînant une hausse des coûts opérationnels et ayant un effet négatif sur la réputation de transporteur sobre en carbone de VIA Rail. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation des coûts et de la complexité entraînés par les technologies propres.</li> <li>Limites des options technologiques, car VIA Rail ne possède pas la majorité des infrastructures sur lesquelles ses voitures circulent.</li> <li>Réduction de l'attractivité de VIA Rail comme transporteur sobre en carbone causée par la lenteur de sa transition vers des technologies propres.</li> </ul> | Un peu d'influence                          |
| <b>Technologie</b><br> Modérée                      | <b>Compétition pour de nouvelles sources d'énergie</b><br>Le risque que VIA Rail soit confrontée à des problèmes d'approvisionnement en énergie propre et à une augmentation des coûts, alors que de nombreuses industries cherchent à décarboniser leurs activités.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Baisse de la disponibilité des sources d'énergie propre, comme les carburants de remplacement, ce qui pourrait mettre en péril les initiatives de décarbonisation de VIA Rail.</li> <li>Hausse des coûts énergétiques.</li> </ul>  | Aucune influence                            |



## Occasions de transition liées au climat

| Type d'occasion et incidence  | Occasion  | Répercussions possibles pour VIA Rail   | Degré de contrôle / influence sur l'occasion |
|---|---|---|--|
| <b>Efficacité des ressources + sources d'énergie + produits et services</b><br> Élevée | <b>Mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique et de remplacement des carburants</b><br>L'opportunité liée aux mesures comme l'augmentation de l'efficacité, le remplacement des combustibles et l'utilisation de nouvelles technologies pouvant réduire les coûts opérationnels et les émissions de GES. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Réduction de la consommation de carburant, des émissions de GES et des coûts opérationnels.</li> <li>Augmentation de la demande et des revenus entraînée par l'attrait des services ferroviaires voyageurs en tant qu'option de transport sobre en carbone.</li> </ul> | Grande influence                             |
| <b>Produits et services</b><br> Élevée   | <b>Remplacement du matériel roulant pour les longs parcours et les services régionaux</b><br>L'occasion liée au remplacement de flotte pour les longs parcours et les liaisons régionales par des options plus écoénergétiques et moins polluantes.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Réduction des coûts opérationnels et des émissions de GES entraînée par une réduction de la consommation de carburant.</li> </ul>  | Un peu d'influence                           |
| <b>Marché</b><br> Élevée   | <b>Demande de solutions de transport sobres en carbone et efficaces</b><br>L'occasion liée à l'attraction d'une grande part du marché de voyageur grâce à des options de transport sobres en carbone, flexibles et confortables, nouvelles et existantes.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la demande et des revenus entraînée par l'attrait des services ferroviaires voyageurs en tant qu'option de transport sobre en carbone.</li> </ul>  | Grande influence                             |





### 3. La décarbonisation de nos activités



# 3. La décarbonisation de nos activités

## 3.1 Plan de transition

Les services ferroviaires voyageurs contribuent à réduire l'incidence du secteur des transports sur les changements climatiques. Vu les objectifs ambitieux du 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. VIA Rail a atteint son objectif de réduction des émissions de GES de 20 % par rapport aux niveaux de 2005 et progresse afin d'atteindre celui de 30 % pour 2030. Nous réévaluons actuellement cette cible pour nous assurer qu'elle cadre avec l'engagement de carboneutralité du Canada à l'horizon 2050.

Cependant, la route vers une décarbonisation profonde du secteur du rail au Canada continue de présenter des défis importants, accentués par la complexité des opérations et par le niveau de maturité des technologies disponibles. En 2022, dans le cadre de son plan de développement durable, VIA Rail a lancé l'élaboration d'un plan de décarbonisation pour nous aider à identifier les mesures à court, moyen et long terme, ainsi que les principaux défis opérationnels, financiers et technologiques liés à la décarbonisation de nos activités. Nous avons déjà franchi deux étapes importantes:

1. Un bilan complet de nos émissions de GES;
2. Une évaluation préliminaire des nouvelles cibles de réduction des émissions et des améliorations nécessaires qui s'y rattachent.

Le plan de décarbonisation de VIA Rail s'inscrit dans la trajectoire présentée dans la feuille de route pour la décarbonisation du secteur ferroviaire au Canada, développée par l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada. Selon cette étude, la trajectoire de carboneutralité du rail devrait se déployer en trois en trois étapes se chevauchant :

**1. « Améliorations de l'efficience » :** Les efforts de décarbonisation du rail ont jusqu'à présent été centrés sur l'amélioration de l'efficacité des équipements et des infrastructures, et cela doit rester une priorité. Toutes les améliorations de l'efficience aideront à réduire le fardeau de la décarbonisation des technologies sur les carburants et la propulsion.

**2. Carburants faibles en carbone :** L'utilisation de carburants renouvelables 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.

**3. Propulsion alternative :** Alors que les chemins de fer cherchent à dépasser les limites de ce que peuvent offrir les carburants et moteurs à combustion faibles en carbone pour réduire les émissions de GES, l'électrification par l'intermédiaire de batteries ou de systèmes caténaires, ou de piles à hydrogène, va probablement prévaloir à long terme.



Le déroulement de ces étapes s’aligne avec la stratégie climatique du Canada et son engagement envers la carboneutralité d’ici 2050.

### 3.2 Profil de GES

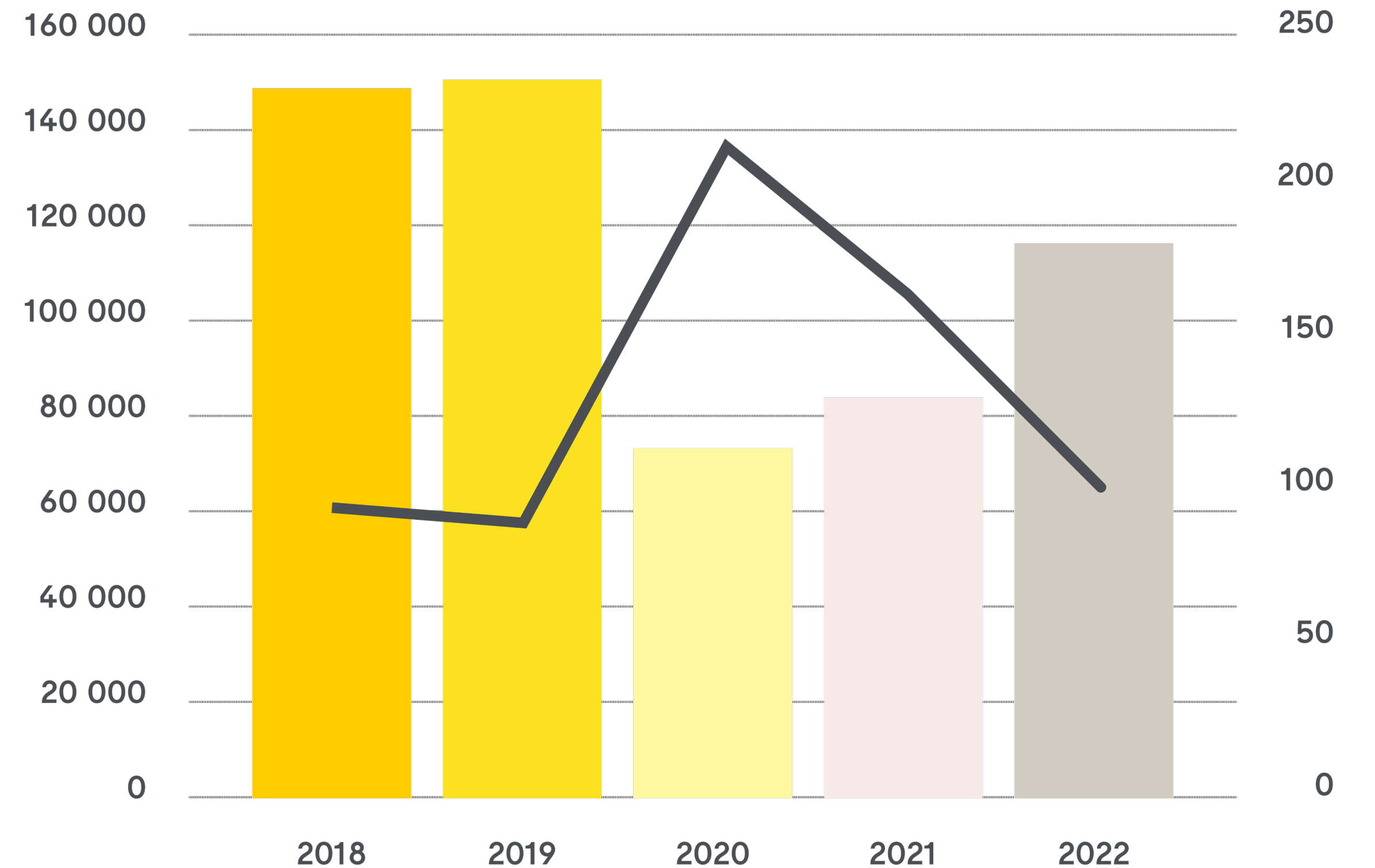
L’inventaire des émissions de GES de VIA Rail est conforme à la norme ISO 14064 et repose sur les coefficients d’émissions du plus récent *Rapport d’inventaire national : sources et puits de gaz à effet de serre au Canada*. L’inventaire recense les émissions directes (champ d’application 1) et les émissions indirectes (champ d’application 2)<sup>1</sup>. Nous sommes conscients que notre impact sur le climat dépasse largement le strict périmètre de nos activités directes. C’est pourquoi VIA Rail a complété en 2022 l’estimation des émissions pour toutes les autres émissions indirectes (champ d’application 3)<sup>2</sup> dans sa chaîne de valeur et prévoit d’intégrer progressivement les émissions pertinentes de portée 3 dans son inventaire à partir de 2023.

1. Les émissions comprises dans le champ d’application 1 regroupent les émissions de GES issues de la combustion fossile et des rejets de fluides frigorigènes qui proviennent des installations (centres de maintenance, gares et bureaux) et des sources de mobilité (locomotives et véhicules routiers) appartenant à VIA Rail. Les émissions comprises dans le champ d’application 2 regroupent les émissions de la production d’électricité et de vapeur achetées et consommées dans les installations de VIA Rail.

2. Les émissions comprises dans le champ d’application 3 regroupent toutes les autres émissions indirectes non incluses dans les champs d’application 1 et 2 et qui sont produites dans la chaîne de valeur d’une entreprise, y compris les émissions en amont et en aval.

3. Les restrictions causées par la COVID-19 ont entraîné une chute marquée des départs et services ainsi que de l’achalandage (passé de 5 millions de passagers en 2019 à 1,15 million en 2020), causant une diminution des émissions de GES absolues et une forte augmentation de l’intensité des émissions de GES.

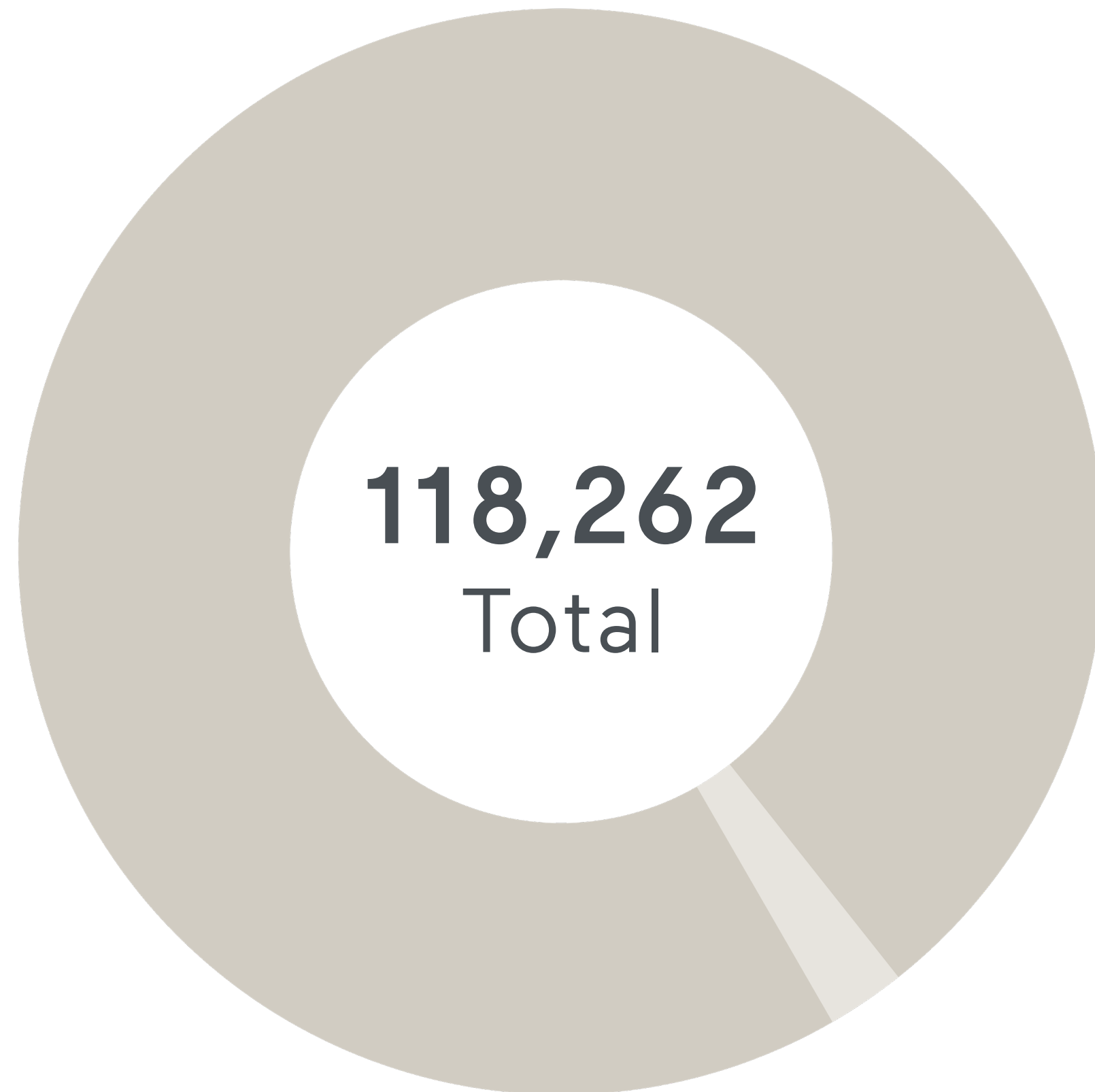
### Émissions de champ d’application 1 et 2<sup>3</sup>



**Gauche :** ■ Émissions de GES (Tonnes métriques de CO<sub>2</sub>e). **Droite :** — Intensité des émissions de GES (Tonnes métriques de CO<sub>2</sub>e/million de passagers-kilomètres)

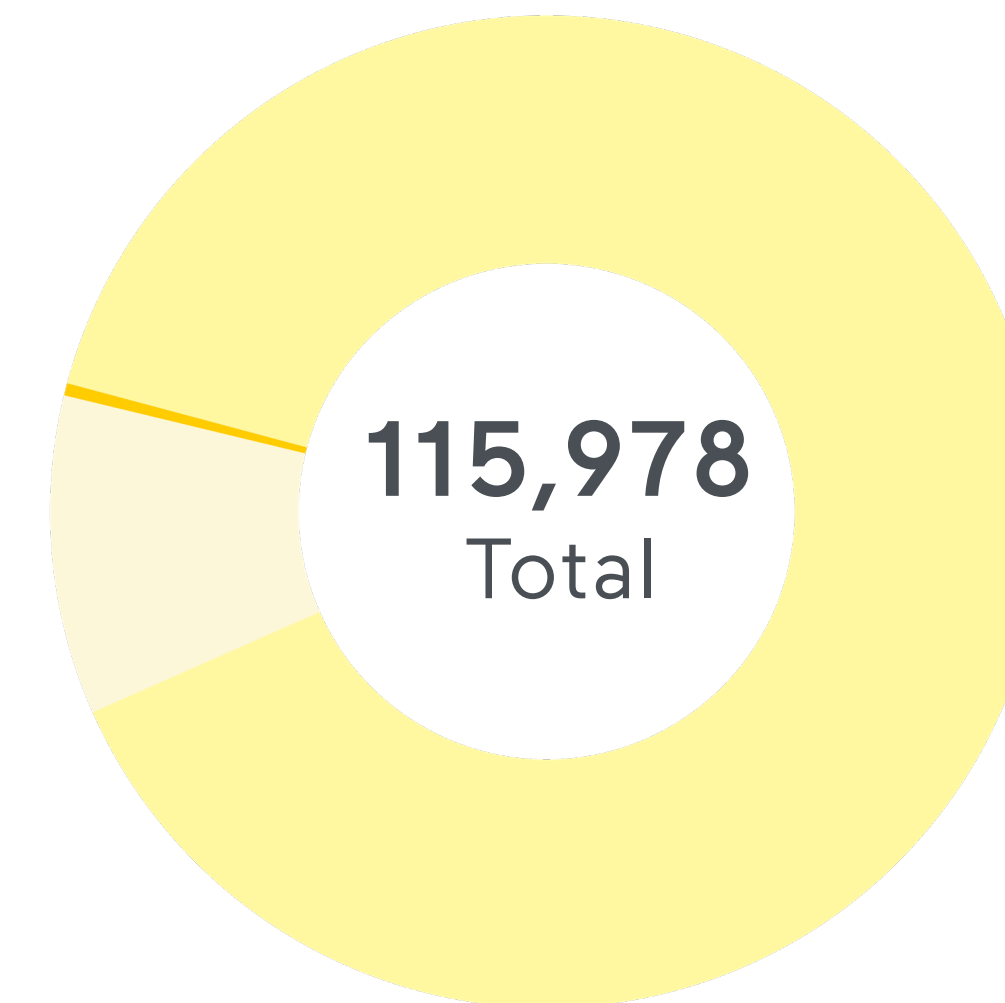


## Émissions de GES 2022 totales (Tonnes métriques de CO<sub>2</sub>e)



- **97,7 %** Émissions directes de GES (champ d'application 1)
- **2,3 %** Émissions indirectes de GES (champ d'application 2)

## Émissions directes totales (champ d'application 1)



- **89,2 %** Locomotives
- **10,4 %** Centres de maintenance et gares
- **0,4 %** Véhicules routiers



### 3.3 Études de cas sur les réductions d'émissions de GES

#### L'intelligence artificielle au service de l'économie de carburant

En 2022, VIA Rail a mené un projet pilote dans le cadre du volet mise à l'essai du programme Solutions innovatrices Canada, en collaboration avec Transports Canada et l'entreprise en démarrage RailVision Analytics, pour tester EcoRail, un logiciel propulsé par l'intelligence artificielle.

EcoRail analyse le comportement de conduite entre les arrêts en gare afin de définir les améliorations qui permettront de réduire la consommation de carburant. Le logiciel examine plusieurs facteurs tels que l'équipement utilisé, la saison et l'horaire, afin de recommander le comportement de conduite le plus économe en carburant, sans incidence sur la durée du trajet. La première période d'essai de six mois menée avec les mécaniciennes et mécaniciens de locomotive dans les simulateurs de VIA Rail a montré un potentiel de réduction allant jusqu'à 15 % de la consommation de carburant et des émissions de GES qui s'y rattachent.

Ces résultats préliminaires positifs ont incité VIA Rail à prolonger le projet à la fin de 2022 et de tester l'application pendant l'exploitation de trains en temps réel à partir de 2023.

#### Remplacement de la flotte du Corridor

Grâce au Programme de remplacement de la flotte du Corridor de VIA Rail lancé en 2018, les activités de la Société dans le corridor Québec – Windsor seront plus propres et produiront moins d'émissions.

Les locomotives de la nouvelle flotte du Corridor sont conformes aux normes d'émission de niveau 4 de l'Environmental Protection Agency (EPA) qui permettront de réduire les émissions de matières particulaires (MP) et d'oxydes d'azote (NOx) de 85 à 95%, ce qui améliorera nettement la qualité de l'air. Les locomotives sont équipées d'un système de freinage électrodynamique qui diminue la consommation de carburant. De plus, sa nature bidirectionnelle entraînera une diminution des émissions et du temps nécessaire pour faire demi-tour.

En plus de se classer parmi les plus écoresponsables en Amérique du Nord, la nouvelle flotte offrira une expérience de voyage incomparable, accessible et sans obstacle.





## 4. Gouvernance et gestion des risques



## 4. Gouvernance et gestion des risques

### 4.1 Surveillance du conseil d'administration et de l'équipe de gestion

#### Conseil d'administration

Le conseil d'administration (le Conseil) supervise VIA Rail et tient la direction responsable de la performance de la Société, de sa viabilité à long terme et de la réalisation de ses objectifs. Le Conseil est responsable de ses activités envers l'actionnaire de VIA Rail, le gouvernement du Canada, et fait rapport au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Il est notamment responsable d'approuver la direction et les priorités stratégiques de VIA Rail ainsi que son plan d'affaires; il veille à ce que les risques principaux des affaires de la Société soient identifiés et que des systèmes adéquats pour gérer ces risques soient implantés.

Le Conseil surveille l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie environnementale, sociale et de gouvernance (ESG) de VIA Rail ainsi que son intégration à la gestion, aux activités et aux décisions de VIA Rail. Il surveille également la conformité de la Société aux exigences légales et réglementaires et aux normes du secteur, y compris celles relatives aux changements climatiques, et veille à la mise en place des interventions et programmes nécessaires. De plus, le Conseil approuve chaque année la reddition de compte de l'équipe de gestion de VIA Rail en matière de performance

ESG, ce qui comprend les renseignements liés au développement durable et au GIFCC. L'évolution du plan de développement durable et de la priorité Action climatique de celui-ci est également revue par le Conseil de VIA Rail périodiquement.

Le Conseil est chargé de superviser et d'approuver le cadre général et la politique de gestion des risques de l'entreprise (GRE). Une fois par année, les membres du Conseil passent en revue l'univers de risques et les réponses à ces derniers et cernent les risques stratégiques à surveiller en priorité. Une mise à jour des risques d'entreprise est présentée de façon trimestrielle au Conseil pour l'informer de l'évolution et de l'état des principaux risques stratégiques, y compris les risques liés à l'ESG.

Le Conseil a mis sur pied divers comités, énumérés en partie ci-dessous. En plus d'effectuer les activités décrites, chaque comité relève, évalue et analyse les risques qui touchent ses responsabilités.

- **Le Comité de vérification et de placement des régimes de retraite** (Comité de vérification) surveille, entre autres, le processus de vérification externe de VIA Rail ainsi que sa reddition de compte et sa divulgation financières. Il examine également les aspects et risques financiers relatifs aux plans d'entreprise sur cinq ans et aux budgets d'exploitation et d'immobilisation annuels, lesquels pourraient notamment être influencés par les risques et occasions liés au climat, au fur et à mesure qu'ils seront intégrés à la stratégie commerciale.



- **Le Comité d'engagement des parties prenantes et communication** (Comité des parties prenantes) encadre les initiatives de mobilisation des parties prenantes de VIA Rail, comme les stratégies de communication et de marketing, les principaux rapports d'entreprise, incluant le Rapport conforme au GIFCC, la stratégie ESG ainsi que la participation de VIA Rail au projet de train à grande fréquence (TGF).
- **Le Comité des projets majeurs et sur la modernisation de la flotte** (Comité des projets majeurs) chapeaute et surveille les projets et programmes d'envergure, comme l'achat et la revitalisation d'une nouvelle flotte pour le corridor Québec – Windsor. Il supervise également les politiques, pratiques et procédures de gestion des projets majeurs, en plus de surveiller les dépenses en immobilisations.

### Comité de gestion

Le Comité de gestion est composé des principaux membres de l'équipe de direction de VIA Rail. En tant que membre du comité de gestion, la personne qui occupe le poste de chef de la direction, Communications et marketing est responsable du plan de développement durable de VIA Rail, incluant la reddition de compte sur les progrès vers l'atteinte des cibles d'émissions de GES et la surveillance de l'intégration des risques climatiques aux mécanismes de gouvernance. Cette personne relève directement du poste de président et chef de la direction.

Au sein du Comité de gestion, la personne occupant le poste de chef de la direction, Affaires juridiques et GRE supervise la mise en œuvre du programme de GRE. Dans le cadre de la gouvernance de GRE, chaque catégorie de risques est assignée à un membre du Comité de gestion ou des équipes de direction (vice-présidence, direction principale ou direction), qui est considéré comme la ou le cadre responsable.

### 4.2 Gestion des risques

VIA Rail gère ses risques en fonction des processus de GRE, de gestion des risques de projet et de la planification de la résilience. En 2021, elle a cristallisé un nouveau format de reddition de compte sur la GRE. La structure de gouvernance améliorée permet au Conseil d'avoir une vue d'ensemble renforcée des niveaux de risques, de l'efficacité perçue des plans d'intervention, des risques résiduels et de la responsabilité de la direction. Elle lui procure également plus d'agilité pour évaluer et surveiller les risques ainsi qu'étayer la prise de décisions dans l'intérêt des objectifs de la Société.

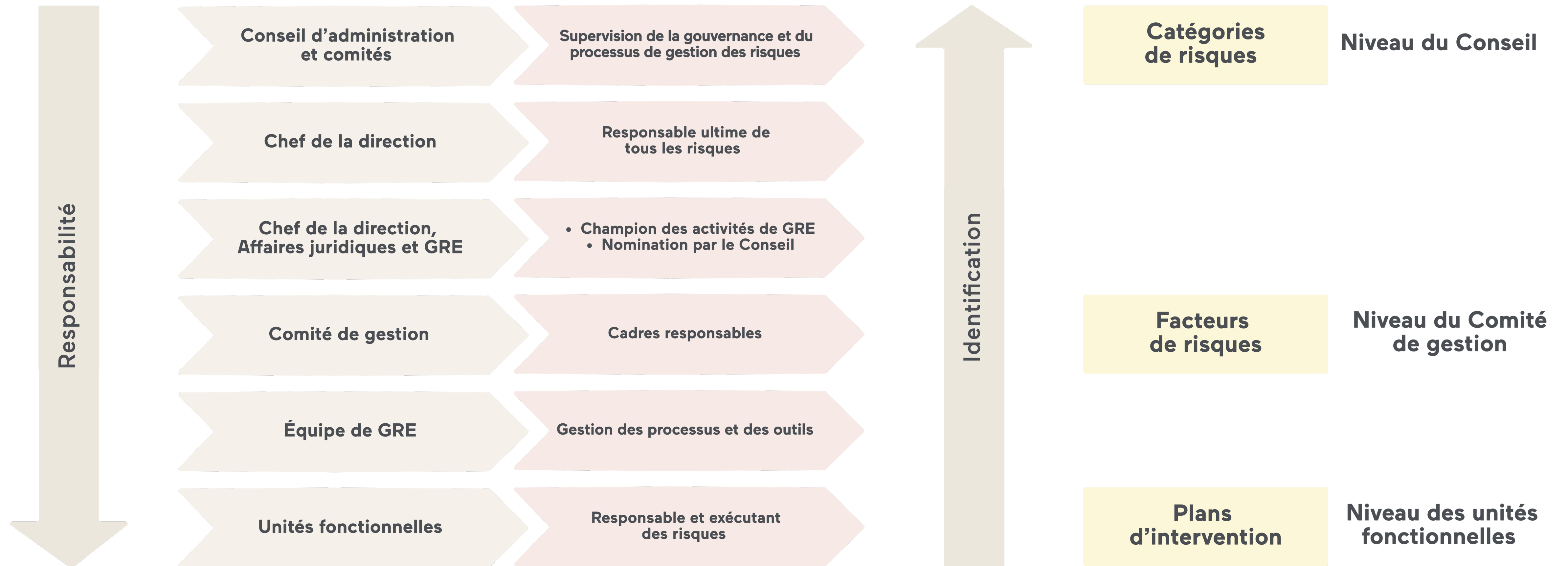
Conformément au cadre de gouvernance amélioré, une approche en trois volets a été instaurée pour cerner, mesurer et aborder (1) les catégories de risques; (2) les facteurs de risques; (3) les plans d'intervention.

Les catégories de risques renvoient aux principaux risques d'entreprise classés de faible à important selon leurs répercussions pour la santé et la sécurité, les finances, l'environnement, la clientèle et les ressources humaines. Ces catégories sont examinées par le Conseil d'administration. Le Comité de gestion voit à la surveillance des principaux facteurs de risques et les assigne aux bons responsables qui assureront la gestion appropriée des risques et l'efficacité des plans d'intervention.

En parallèle à l'équipe de la GRE, les cadres responsables effectuent chaque année un exercice de recensement pour examiner les catégories et facteurs de risques existants et en relever de nouveaux, au besoin. Ils font également une évaluation et une analyse des niveaux de risques chaque année. Chaque trimestre, l'équipe de la GRE informe le Comité de gestion du statut des plans d'intervention, des mesures de contrôle et des indicateurs clés de risque. Les risques ESG ainsi que ceux liés au climat de manière générale sont intégrés à ce cadre d'entreprise et soumis aux mêmes procédures de contrôle et de gestion que les autres catégories de risques.



**Cadre de gestion des risques**





---

## Risques ESG et risques liés aux changements climatiques

À l'heure actuelle, la catégorie de risques ESG fait partie du cadre de GRE et les risques liés aux changements climatiques de manière générale font partie de l'univers de risques de l'entreprise sous le facteur de risques Action climatique, l'un des principaux facteurs de risques identifiés par VIA Rail pour 2022-2023. Dans le cadre de son intervention initiale, des approches de recensement et d'évaluation approfondies des risques climatiques sont en cours d'élaboration afin de couvrir les risques et les opportunités physiques et de transition.

En 2019, une évaluation a été menée pour mieux comprendre les risques physiques liés aux changements climatiques qui pourraient affecter nos activités, nos infrastructures et nos effectifs. Cette évaluation visait une série d'infrastructures et de bâtiments importants appartenant à VIA Rail, dont dix gares, quatre centres de maintenance et environ 300 kilomètres de voie ferrée. Ont été exclus de cette évaluation l'équipement et les infrastructures qui appartiennent à nos partenaires de prestation des services, y compris la majorité des voies ferrées sur lesquelles nos trains circulent.

Les impacts potentiels liés aux changements climatiques ont été étudiés dans le cadre de deux scénarios climatiques différents et à travers des variables climatiques telles que les fortes chutes de neige, les pluies verglaçantes et les températures élevées. L'évaluation nous permettra d'intégrer les principales conclusions dans notre cadre de GRE et de nous concentrer sur le renforcement de la résilience de nos bâtiments et de nos infrastructures, tout en atténuant les impacts potentiels sur les services dans les régions les plus touchées.

En ce qui concerne les risques de transition, un exercice préliminaire a été mené en 2022 afin de répertorier les principaux risques et les principales occasions et d'identifier les plus importants dans le cadre d'un atelier stratégique regroupant des cadres de VIA Rail du développement durable, des communications, des services juridiques, des finances, et de la santé et sécurité, entre autres. Ce repérage constitue une première étape de l'exploration des scénarios de transition vers l'objectif de carboneutralité à l'horizon 2050.

VIA Rail sait que les risques liés au climat pourraient se répercuter sur d'autres risques déjà répertoriés dans son univers de risques. Les risques physiques qui sont de nature plus opérationnelle pourraient avoir un effet sur le niveau de risque et les plans d'intervention à l'échelle de l'unité fonctionnelle, tandis que certains risques de transition tels que le passage vers du matériel roulant de propulsion sobre en carbone sont déjà directement intégrés au cadre de GRE. Les risques et les opportunités identifiés grâce à ces deux approches sont partagés avec les différentes équipes de l'organisation afin qu'ils puissent être traités au bon échelon.

Au fur et à mesure que nous ferons évoluer notre gouvernance et nos processus pour mieux intégrer les risques liés aux changements climatiques au cours des prochaines années, nous veillerons à tenir nos parties prenantes informées par le biais de nos rapports TCFD.



la voie

de

demain