

# Rapport 2023 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)



D A

TRAIN DE  
MONTREAL 02  
Bicycle icon

2702



# Rapport 2023 sur les risques et occasions liés aux changements climatiques



## Table des matières

<b>1. Introduction</b>	<b>4</b>
1.1 À propos de VIA Rail	4
<b>2. Du risque à la résilience</b>	<b>6</b>
2.1 Analyse des scénarios climatiques	8
2.1.1 Méthode d'analyse des scénarios climatiques	8
2.1.2 Risques et occasions par scénario	8
2.2 Répercussions possibles des risques et occasions liés aux changements climatiques	9
2.2.1 Risques physiques liés aux changements climatiques	10
2.2.2 Risques de transition liés aux changements climatiques	14
2.2.3 Occasions de transition liées aux changements climatiques	15
2.3 Renforcer la résilience	16
<b>3. Décarbonisation de nos activités</b>	<b>18</b>
3.1 Profil de GES	19
3.2 Plan de transition	21
3.3 Études de cas sur la réduction des émissions de GES	18
3.3.1 Réduction du potentiel de réchauffement planétaire du béton armé structurel	22
3.3.2 Intégrer la durabilité et la décarbonisation dans l'acquisition de flottes	22
<b>4. Gestion de la gouvernance et des risques</b>	<b>24</b>
4.1 Supervision du conseil d'administration et de la direction	25
4.1.1 Conseil d'administration	25
4.1.2 Comité exécutif	25
4.2 Gestion des risques	26
4.2.1 Façon dont nous déterminons et évaluons les risques liés aux changements climatiques	28
<b>5. Regard vers l'avenir</b>	<b>30</b>

# 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. VIA Rail est une société d'État indépendante dont l'objectif est de fournir un service ferroviaire voyageurs sûr, accessible, efficace, fiable, durable et respectueux de l'environnement. VIA Rail relie plus de 400 collectivités grâce à un réseau de 12 500 kilomètres.

Chez VIA Rail, nous nous engageons en faveur du développement durable et des collectivités que nous desservons. Notre plan de développement durable 2021-2025 s'articule autour de six priorités visant 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. Nous sommes conscients qu'il est de notre devoir de réduire l'impact environnemental de nos activités et de veiller à la résilience de nos bâtiments et de nos infrastructures dans le contexte des changements climatiques. C'est pourquoi l'action climatique est l'une des principales priorités de notre plan de développement durable. Elle s'appuie sur trois stratégies :

- 1. Renforcer les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour soutenir l'ambition de carboneutralité d'ici 2050 du Canada.

### Environmental

#### Action climatique

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

#### Gestion environnementale

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

### Social

#### Mobilisation des collègues

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

#### Engagement communautaire

S'impliquer d'avantage 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.

2. Améliorer l'efficacité énergétique et la consommation de carburant dans toutes nos activités.

3. Analyser les risques liés aux changements climatiques et se doter d'un plan d'action.

La section 3 du présent rapport donne un aperçu des mesures prises pour soutenir les deux premières stratégies. Comme le souligne notre plan de développement durable, nous nous efforçons également de mieux comprendre les risques et occasions liés aux changements climatiques et de mieux intégrer les questions reliées aux changements climatiques dans notre gouvernance et nos processus internes.

Le présent rapport vise donc à mieux informer nos parties prenantes sur les risques et occasions liés aux changements climatiques qui touchent les activités de VIA Rail et sur la façon dont la Société y répond. Il soutient notre engagement à fournir des informations pertinentes et transparentes à nos parties prenantes sur notre rendement en matière de développement durable. Ce rapport répond également à l'exigence du gouvernement du Canada qui veut que les sociétés d'État fassent preuve de 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). Nous publions la présente deuxième édition de notre rapport, qui reprend les travaux que nous avons menés l'an dernier pour approfondir notre compréhension des risques et des occasions liés aux changements climatiques et les intégrer aux mécanismes essentiels de gouvernance et de décision.

## Principaux faits marquants de 2023

- Analyse de scénarios climatiques réalisée en examinant deux scénarios (émissions élevées et émissions faibles) et horizons temporels afin d'affiner notre compréhension des principaux risques et occasions climatiques et de leur impact potentiel sur VIA Rail.
- Séance de sensibilisation aux changements climatiques organisée à l'intention des principaux dirigeants de VIA Rail.
- Réponses opérationnelles identifiées pour préparer VIA Rail à faire face aux risques et aux occasions climatiques.
- Importantes catégories d'émissions de GES du champ d'application 3 (toutes les autres émissions indirectes) intégrées à notre inventaire des émissions de GES, à la suite du travail de détermination et de quantification achevé en 2022.
- Plusieurs mesures prises, notamment la mise en œuvre de protocoles opérationnels et de communication précis avec les passagers, les autorités locales, les services d'urgence et les sociétés ferroviaires hôtes, afin d'améliorer notre résilience climatique à la suite de la tempête hivernale de décembre 2022.



## 2. Du risque à la résilience

# 2. Du risque à la résilience

Notre climat évolue rapidement et les effets des changements climatiques sont vastes et systémiques. VIA Rail prévoit des conditions climatiques de plus en plus difficiles auxquelles nous devons nous préparer, ainsi que des changements dans la société et dans notre environnement commercial à mesure que le Canada passe à une économie à faible émission carbone.

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.

En 2023, VIA Rail a exploré plus en détail les principaux risques et occasions liés aux changements climatiques, définis précédemment, dans le cadre de deux scénarios climatiques et horizons temporels.

## Examen des risques et des occasions liés aux changements climatiques

<b>Risques physiques</b>	Aigus (phénomènes météorologiques extrêmes)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentation de la gravité des jours de grande chaleur</li> <li>• Augmentation de la fréquence et de la gravité des incendies de forêt</li> <li>• Augmentation de la fréquence et de l'intensité des précipitations et des inondations</li> <li>• Augmentation de la fréquence et de la gravité des tempêtes</li> <li>• Modification de la gravité des tempêtes de neige</li> <li>• Modification des épisodes de froid extrême</li> </ul>
	Chroniques (variabilité des conditions météorologiques)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentation du nombre de jours de grande chaleur</li> <li>• Modification des chutes de neige et des tempêtes de neige</li> <li>• Modification de la fréquence et de la gravité des cycles de gel-dégel</li> <li>• Élévation du niveau de la mer</li> </ul>
<b>Risques de transition</b>	Prix des combustibles fossiles	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentation de la tarification du carbone</li> </ul>
	Efficacité énergétique et disponibilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nouvelles réglementations prescrivant une électrification accrue de la flotte et l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone</li> <li>• Concurrence pour de nouvelles sources d'énergie</li> </ul>
	Transition du matériel roulant	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Complexité de la transition du matériel roulant vers une technologie sobre en carbone</li> </ul>
<b>Occasions de transition</b>	Efficacité énergétique et disponibilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique et de remplacement des carburants</li> </ul>
	Transition du matériel roulant	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remplacement du matériel roulant pour les longs parcours et les services régionaux</li> </ul>
	Demande de solutions de transport sobres en carbone	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demande de solutions de transport sobres en carbone et efficaces</li> </ul>

## 2.1 Analyse des scénarios climatiques

### 2.1.1 Méthode 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 un impact sur ses activités dans le cadre de deux scénarios climatiques et horizons temporels (2030 et 2050). Dans le cadre d'ateliers réunissant des représentants des principaux services, nous avons cartographié les catégories potentielles d'impact financier découlant de ces risques et occasions. Cet exercice a également aidé VIA Rail à consolider les réponses opérationnelles actuellement en place ou planifiées, ainsi qu'à déterminer les mesures supplémentaires que VIA Rail pourrait envisager pour améliorer sa résilience face aux risques et aux occasions liés aux changements climatiques.

L'analyse de scénarios est la technique privilégiée pour élaborer une vision et permettre aux organisations de se préparer à divers résultats présentant un degré élevé d'incertitude. Il s'agit d'un outil utile pour tester les extrêmes et cerner les domaines dans lesquels la résilience organisationnelle doit être renforcée. Les scénarios comportent une incertitude inhérente. Ils ne sont donc pas censés représenter une description complète de l'avenir, ni constituer une prévision ou une prédiction. Enfin, nous ne nous prononçons pas sur la probabilité de réalisation de chaque scénario, car nous reconnaissons que l'avenir pourrait très bien se dérouler selon n'importe quelle combinaison des scénarios retenus.

VIA Rail a étudié les deux scénarios climatiques suivants :

- **Décarbonisation profonde** : Un scénario de faibles émissions qui définit une voie de transition vers une économie sobre en carbone dans un objectif de carboneutralité d'ici 2050. Ce scénario limite l'augmentation de la température moyenne mondiale à 1,5 °C d'ici 2100 afin d'éviter les pires effets des changements climatiques. Ce scénario prévoit une croissance exponentielle des énergies renouvelables, une électrification intense, le déploiement de technologies à faible teneur en carbone et des changements de comportement importants. Il produit 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 dans la réduction des 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 augmentation de la température a de graves répercussions sur le climat. Elle entraîne généralement des risques et des occasions de transition moindres et des risques physiques plus élevés.

Voir la section 4.2.1 *Risques ESG et risques liés aux changements climatiques* pour une description plus détaillée du processus et des sources utilisés pour explorer les deux scénarios.



## 2.1.2 Risques et occasions par scénario

Grâce à l'analyse des scénarios climatiques, VIA Rail a exploré la façon dont des risques et des occasions précis pourraient se matérialiser selon les scénarios, et l'impact éventuel de ces risques et occasions sur VIA Rail. Les risques physiques sont plus généralement consolidés et présentés comme étant chroniques et aigus tout au long du présent rapport. Cependant, l'analyse a pris en compte des catégories de risques physiques plus granulaires, comme l'augmentation du nombre et de la gravité des jours très chauds ou l'évolution de la gravité des tempêtes de neige. Les trois études de cas ci-dessous représentent un échantillon des scénarios climatiques analysés.

## 2.2 Répercussions possibles des risques et occasions liés aux changements climatiques

VIA Rail a défini les principaux risques et occasions liés aux changements climatiques, ventilés selon les catégories de risque établies par le GIFCC, ainsi que les répercussions opérationnelles et financières les plus pertinentes pour chaque risque externe évalué. Bien que les risques physiques soient regroupés en tant que risques chroniques ou aigus, des catégories plus granulaires telles que la chaleur extrême ou l'élévation du niveau de la mer ont été prises en compte dans l'analyse. Quatre catégories de répercussions financières ont été définies, comme il est décrit ci-dessous.

Catégorie de répercussion financière	Description
Coûts d'exploitation	Les coûts permanents liés à la gestion des opérations quotidiennes, tels que la consommation d'énergie, les salaires des employés, l'entretien régulier et les réparations.
Dépense en immobilisations	Investissements importants réalisés pour acquérir ou moderniser des actifs physiques tels que des biens immobiliers, des infrastructures et des équipements.
Revenus	Revenus générés par la vente de billets de trains dans le cadre de l'exploitation des services ferroviaires.
Valeur des actifs	Juste valeur des actifs en fonction de leur valeur de revente future ou de leur capacité à générer des revenus.

### Légende des répercussions financières possibles



Répercussion négative



Répercussion positive



Soit positive, soit négative

## 2.2.1 Risques physiques liés au climat

Type de risque et incidence	Risque	Description	Liste non exhaustive des répercussions opérationnelles possibles pour VIA Rail	Liste non exhaustive des répercussions financières possibles pour VIA Rail
<b>Aigu</b> Élevée	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la gravité des jours de grande chaleur</li> <li>Augmentation de la fréquence et de la gravité des incendies de forêt</li> <li>Augmentation de la fréquence et de l'intensité des précipitations et des inondations</li> <li>Augmentation de la fréquence et de la gravité des tempêtes</li> </ul>	<p>Augmentation de la fréquence et de l'intensité des aléas climatiques, tels que des vents violents accompagnés de fortes précipitations (inondations), des chutes de neige, des incendies de forêt, des chaleurs extrêmes ou autres pouvant entraîner l'emportement de voies et de ponts, des défaillances des systèmes électriques, des fermetures forcées, des dommages aux infrastructures, des perturbations de services, et des problèmes de santé et de sécurité pour le personnel et les voyageurs.</p> <p>Les phénomènes météorologiques violents plus fréquents, tels que les tempêtes hivernales et les vents violents provoquant la chute de débris, pourraient endommager le matériel roulant ou bloquer les voies et entraîner des défaillances des systèmes et des dysfonctionnements du matériel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduction de la productivité et de la disponibilité de la main-d'œuvre.</li> <li>Augmentation de la fréquence des travaux d'entretien, de réparation et de prévention.</li> <li>Augmentation des retards ou des interruptions dans les opérations et les services.</li> <li>Augmentation des délais d'approvisionnement et des pénuries.</li> <li>Perte de liaisons ferroviaires et de marchés géographiques en raison de fermetures permanentes de voies.</li> </ul>	<p>↕ Coûts d'exploitation</p> <p>↑ Dépense en immobilisations</p> <p>↓ Revenus</p>
<b>Chronique</b> Élevée	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation du nombre de jours de grande chaleur</li> <li>Modification des chutes de neige et des tempêtes de neige</li> <li>Modification de la fréquence et de la gravité des cycles de gel-dégel</li> <li>Élévation du niveau de la mer</li> </ul>	<p>Des conditions météorologiques de plus en plus variables, telles que l'augmentation des températures et des cycles de gel-dégel et l'élévation du niveau de la mer, pourraient exercer une pression supplémentaire sur les opérations, les installations et l'infrastructure de VIA Rail.</p> <p>L'augmentation de la fréquence des jours très chauds pourrait également exposer les voyageurs et le personnel travaillant à l'extérieur à des risques accrus.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modification de la demande de chauffage et de climatisation.</li> <li>Réduction de la productivité et de la disponibilité de la main-d'œuvre.</li> <li>Augmentation de la fréquence de l'entretien et des réparations.</li> <li>Augmentation des retards ou des interruptions dans les opérations et les services.</li> </ul>	<p>↕ Coûts d'exploitation</p> <p>↑ Revenus</p> <p>↓ Dépense en immobilisations</p>

## Risque physique par scénario – Augmentation du nombre et de la gravité des jours très chauds

### Augmentation du nombre et de la gravité des jours très chauds

#### Description

- Le risque que la chaleur extrême provoque de l'inconfort à l'intérieur des bâtiments et des trains, et expose le personnel travaillant à l'extérieur et les voyageurs attendant sur les quais ouverts à un risque plus élevé.
- Le risque que la chaleur extrême intensifie l'usure, surchauffe les équipements électroniques, intensifie la dilatation des rails ou entraîne une réduction de la vitesse moyenne des trains.

#### Indicateur climatique

- **Jour le plus chaud** (température maximale la plus élevée de l'année<sup>1</sup>) : accent mis sur les températures extrêmes susceptibles de perturber le fonctionnement du matériel.
- **Nombre de jours très chauds** (jours où la température diurne maximale est supérieure à 32 °C<sup>2</sup>) : mettre l'accent sur la demande accrue de climatisation et l'incidence sur le personnel et les voyageurs.
- L'analyse a examiné les résultats par rapport à la période de référence 1991-2020 afin d'évaluer dans quelle mesure les régions devraient connaître un changement dans la gravité et la fréquence des jours très chauds en 2030 et en 2050 selon les différents scénarios.

#### Scénarios

##### Scénario de décarbonisation profonde

- **Augmentation de la température** : En grande partie à cause du décalage entre les émissions et leurs répercussions, même dans le scénario de décarbonisation profonde, toutes les régions subissent une augmentation des températures maximales les plus élevées d'au moins 1 °C et du nombre de jours très chauds d'au moins deux jours d'ici 2050.
- Toutefois, cette augmentation ne se produit pas de manière homogène dans l'ensemble du pays, certaines régions connaissant un réchauffement pouvant atteindre 2 °C d'ici 2050.

##### Scénario de crise climatique

- **Augmentation des températures** : L'augmentation des températures maximales et des jours très chauds est plus prononcée dans le scénario de crise climatique, toutes les régions connaissant une augmentation d'au moins 3 °C des températures maximales et au moins six jours très chauds supplémentaires d'ici 2050.

#### Déroulement des scénarios

L'augmentation du nombre et de la gravité des jours très chauds entraîne un besoin accru de climatisation à l'intérieur des trains et des bâtiments de VIA Rail, ainsi que des retards potentiels, les trains devant réduire leur vitesse en cas de températures élevées. Les régions les plus touchées sont les suivantes :

#### Quelles sont les répercussions pour VIA Rail?

- L'ouest du Canada (liaisons Toronto-Vancouver, Winnipeg-Churchill et Jasper-Prince Rupert) est la région la plus touchée par les fortes chaleurs. Dans le scénario de crise climatique, en 2050, la température maximale la plus élevée dépasse 40 °C en Colombie-Britannique, soit 3 °C de plus que durant la période de référence 1991-2020.
- Le corridor Québec-Windsor et surtout les régions de l'Alberta et de la Saskatchewan sont les plus touchés par une augmentation des jours très chauds. Dans le scénario de crise climatique, les régions de l'Alberta et de la Saskatchewan (segment Winnipeg-Edmonton) connaissent plus de 19 jours de chaleur supérieure à 32 °C, soit une augmentation de 15 jours par rapport à la période de référence 2020.

1. Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), Institut de recherche informatique de Montréal (CRIM), CLIMAtlantic, Ouranos, Pacific Climate Impacts Consortium (PCIC), Prairie Climate Centre (PCC) et HabitatSeven : Données climatiques Canada – variable Jour le plus chaud

2. Idem

## Risque de transition par scénario – Tarification du carbone

	Augmentation de la tarification du carbone	
<b>Description</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le risque que l'augmentation de la tarification du carbone ait 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, boissons et aliments servis à la clientèle, etc.).</li> </ul>	
<b>Indicateur climatique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Politiques et taxes gouvernementales liées à l'énergie</b> (telles que les projections de tarification du carbone<sup>3</sup>) : explorer l'effet des coûts liés aux émissions de GES sur le prix de l'énergie.</li> </ul>	
Scénarios	Scénario de décarbonisation profonde	Scénario de crise climatique
<b>Déroulement des deux scénarios</b>	<p>Afin de réduire les émissions de façon significative, la tarification du carbone augmente considérablement, bien au-delà des mesures actuellement annoncées.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Filet de sécurité sur la tarification du carbone</b> : Certaines provinces, comme le Québec, ont déjà mis en place des mécanismes de tarification du carbone. Les provinces qui ne disposent pas de tels mécanismes sont soumises au filet de sécurité sur la tarification du carbone, un mécanisme de tarification du carbone du gouvernement fédéral fondé sur une redevance sur les combustibles, qui passe de 50 \$/t de CO<sub>2</sub>e en 2022 à 170 \$/t de CO<sub>2</sub>e d'ici 2030.</li> <li><b>Coût global du carbone</b> : Représente l'ensemble hypothétique des politiques, réglementations et programmes nécessaires pour réduire les émissions, qui s'ajoute au filet de sécurité sur la tarification du carbone et qui commence à 0 \$/t de CO<sub>2</sub>e en 2030 et augmente progressivement jusqu'à 330 \$/t en 2050.</li> </ul>	<p>Les mesures actuelles de tarification du carbone ne sont pas maintenues dans toutes les provinces et aucune nouvelle politique n'est annoncée pour réduire les émissions.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Filet de sécurité fédéral sur la tarification du carbone</b> : Les différences sont de plus en plus nombreuses entre les provinces au fur et à mesure que des exemptions sont autorisées<sup>4</sup>.</li> </ul>
<b>Quelles sont les répercussions pour VIA Rail?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'augmentation importante de la tarification du carbone entraîne une augmentation du coût du diesel et d'autres biens achetés, comme la nourriture et l'équipement, ce qui se traduit par des coûts d'exploitation plus élevés pour VIA Rail.</li> <li>La disparité des politiques dans les diverses régions du pays exerce une pression supplémentaire sur la logistique de la chaîne d'approvisionnement et les pratiques d'achat de carburant.</li> </ul>	

3. Régie canadienne de l'énergie : Avenir énergétique du Canada en 2023.

4. Agence du revenu du Canada. FCN15 Allègement temporaire de la redevance sur les combustibles – Mazout léger pour utilisation dans le cadre d'activités de chauffage admissibles. Gouvernement du Canada, 23 novembre 2023, <https://www.canada.ca/fr/agence-revenu/services/formulaires-publications/publications/fcn15/allègement-temporaire-redevance-combustibles.html>

## Occasions de transition – Demande de solutions de transport efficaces et sobres en carbone

### Description

#### Demande de solutions de transport efficaces et sobres en carbone

- La possibilité d'attirer une part importante du marché des voyageurs grâce à des options de transport existantes et nouvelles, à faibles émissions de carbone, flexibles et confortables.

### Indicateur climatique

**Taux de changement des comportements<sup>5</sup> et consommation d'énergie finale** touchant les transports en commun et les trains de voyageurs<sup>6</sup> : explorer la demande potentielle des voyageurs pour le transport ferroviaire.

### Scénarios

#### Scénario de décarbonisation profonde

- Les préférences des consommateurs s'orientent vers des produits durables et sobres en carbone (p. ex., transports en commun, trains à grande fréquence ou à grande vitesse), soutenus par des changements de comportement rapides et systémiques.
- **Demande de transports en commun et de trains de voyageurs** : La consommation finale d'énergie des transports en commun et des trains de voyageurs augmente respectivement de 4 % d'ici 2030 et de 24 % d'ici 2050 par rapport à 2020, ce qui laisse présager une hausse importante de la demande de transports en commun et de trains de voyageurs. Cela se produit alors même que des améliorations importantes sont apportées à l'efficacité énergétique, ce qui indique une augmentation de la demande de transport ferroviaire au détriment de la voiture.

La possibilité pour VIA Rail d'augmenter la fréquentation est plus grande à court et à moyen terme, car l'effet des changements de comportement évolue avec le temps. À l'horizon 2030, les changements de comportement permettent de réduire les émissions bloquées des actifs à forte intensité de carbone, tels que les véhicules de tourisme à carburant fossile préexistants. À long terme, la nécessité de changements de comportement diminue à mesure que le système énergétique mondial devient de plus en plus propre et que la part des véhicules zéro émission sur la route augmente. Cependant, ces changements contribuent de manière importante à la réduction de la consommation d'énergie d'ici 2050.

#### Scénario de crise climatique

- On observe un certain changement de comportement, notamment une préférence pour les transports en commun, mais les développements technologiques sont à la traîne et la dépendance à l'égard des combustibles fossiles reste forte.
- **Demande de transports en commun et de trains de voyageurs** : La demande de trains de voyageurs augmente beaucoup plus lentement. La consommation finale d'énergie pour les transports en commun et les trains de voyageurs augmente plus rapidement, de 13 % d'ici 2030 et de 39 % d'ici 2050 par rapport à 2020. Toutefois, cette augmentation est davantage imputable à la poursuite de la croissance démographique et au ralentissement des progrès réalisés dans le domaine des technologies à faibles émissions de carbone et de l'efficacité énergétique qu'à des changements de comportement importants. La voiture reste le mode de transport dominant.

Le scénario de la crise climatique présente une occasion beaucoup plus modeste pour VIA Rail. La demande de trains de voyageurs n'augmente guère au-delà de la croissance démographique.

### Déroulement des deux scénarios

### Quelles sont les répercussions pour VIA Rail?

5. Agence internationale de l'énergie : Perspectives énergétiques mondiales 2023.

6. Energy Super Modelers and International Analysts (ESMIA) : Perspectives énergétiques au Canada.

## 2.2.2 Risques de transition liés au climat

Type de risque et incidence	Risque	Liste non exhaustive des répercussions opérationnelles possibles pour VIA Rail	Liste non exhaustive des répercussions financières possibles pour VIA Rail
<b>Politiques et législation</b> Élevée	<b>Augmentation de la tarification du carbone</b> L'augmentation du prix du carbone pourrait avoir un effet négatif sur le coût des carburants utilisés pour le transport ferroviaire, ainsi que sur d'autres besoins énergétiques et sur les coûts liés à la chaîne d'approvisionnement (matériel roulant, nourriture pour les clients, etc.).	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation du prix d'achat du diesel.</li> <li>Absorption interne de l'augmentation du prix des intrants.</li> </ul>	↑ Coûts d'exploitation
<b>Politiques et législation</b> Élevée	<b>Nouvelles réglementations prescrivant une électrification accrue de la flotte et l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone</b> De nouvelles réglementations pourraient obliger VIA Rail à moderniser ou à remplacer son matériel roulant ou sa flotte de véhicules, ce qui entraînerait une augmentation des coûts.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modernisation ou remplacement forcé ou accéléré du matériel roulant ou de la flotte de véhicules.</li> <li>Utilisation accrue de carburants à faible teneur en carbone pour répondre aux nouvelles normes d'efficacité.</li> <li>Mise hors service anticipée des actifs actuels les moins efficaces avant leur fin de vie.</li> </ul>	↑ Dépense en immobilisations ↑ Coûts d'exploitation ↓ Valeur des actifs
<b>Technologie + Marché + Réputation</b> Élevée à modérée	<b>Complexité de la transition du matériel roulant vers une technologie sobre en carbone</b> Le passage à une technologie plus propre pourrait s'accompagner d'une forte demande simultanée, d'une grande complexité et de coûts élevés, et le fait de ne pas le faire pourrait augmenter les coûts d'exploitation et nuire à la réputation de VIA Rail en tant que transporteur à faibles émissions de carbone.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perturbation de la planification à long terme et des budgets associés.</li> <li>Augmentation du prix des carburants en raison du remplacement des carburants lié à l'utilisation de technologies à faible teneur en carbone.</li> <li>Diminution de l'attrait si la décarbonisation de VIA Rail est compromise par une demande concurrente élevée ou une pénurie de technologies à faible teneur en carbone, ou si la transition vers des technologies plus propres est plus lente que prévu.</li> </ul>	↑ Dépense en immobilisations ↑ Coûts d'exploitation ↓ Valeur des actifs ↓ Revenus
<b>Technologie</b> Moyenne	<b>Concurrence pour de nouvelles sources d'énergie</b> VIA Rail pourrait être confrontée à des problèmes d'approvisionnement en énergie propre et à une augmentation des coûts, car de nombreuses industries cherchent à décarboniser leurs activités.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la variabilité des prix des carburants et de l'électricité.</li> <li>Possibilité accrue de pénuries de carburants à faible teneur en carbone et d'électricité.</li> <li>Diminution de l'attrait si les pénuries de carburants à faible teneur en carbone ou d'électricité compromettent la décarbonisation de VIA Rail ou si la transition vers des technologies plus propres est plus lente que prévu.</li> </ul>	↑ Coûts d'exploitation ↓ Revenus

## 2.2.3 Occasions de transition liées au climat

Type de risque et incidence	Risque	Liste non exhaustive des répercussions opérationnelles possibles pour VIA Rail	Liste non exhaustive des répercussions financières possibles pour VIA Rail
<b>Efficacité des ressources + Sources d'énergie + Produits et services</b> Élevée	<b>Mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique et de remplacement des carburants</b> Réduire les coûts opérationnels et les émissions de GES grâce à des mesures telles que l'amélioration de l'efficacité, le remplacement des carburants et l'utilisation de nouvelles technologies.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diminution de la consommation de carburant grâce à la mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique, au remplacement des carburants et à l'utilisation de nouvelles technologies.</li> <li>Augmentation de la demande de services due à l'attrait du transport ferroviaire de voyageurs en tant qu'option de transport à faibles émissions de carbone.</li> </ul>	↓ Coûts d'exploitation ↑ Revenus
<b>Efficacité des ressources + Sources d'énergie + Produits et services</b> Élevée	<b>Remplacement du matériel roulant pour les longs parcours et les services régionaux</b> Remplacement de la flotte sur les longs parcours et les liaisons régionales et en régions éloignées par une option plus efficace sur le plan énergétique et moins polluante.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diminution de la consommation de carburant et des émissions atmosphériques grâce à un matériel roulant plus efficace sur le plan énergétique.</li> <li>Augmentation de la demande de services due à l'attrait du transport ferroviaire de voyageurs en tant qu'option de transport à faibles émissions de carbone.</li> </ul>	↓ Coûts d'exploitation ↑ Revenus
<b>Marché</b> Élevée	<b>Demande de solutions de transport sobres en carbone et efficaces</b> Attirer une part importante du marché des voyageurs grâce aux options de transport existantes et nouvelles, à faibles émissions de carbone, flexibles et confortables.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la demande de services due à l'attrait du transport ferroviaire de voyageurs en tant qu'option de transport à faibles émissions de carbone.</li> <li>Besoin accru d'infrastructures et de matériel pour élargir l'offre existante et répondre à l'augmentation de la demande.</li> </ul>	↑ Revenus ↑ Dépense en immobilisations ↑ Coûts d'exploitation

## 2.3 Renforcer la résilience

L'an dernier, dans le cadre de notre exercice d'évaluation des risques climatiques, nous avons réuni des équipes de toute l'organisation dans le but de mieux intégrer les risques et les occasions liés aux changements climatiques dans les processus opérationnels et la gouvernance. Ces séances ont permis de recenser plusieurs interventions opérationnelles, qui sont en place ou en cours de mise en œuvre. Ces interventions sont au cœur de la feuille de route pluriannuelle que nous élaborons actuellement pour nous assurer que notre organisation est en mesure d'agir et d'améliorer sa résilience dans l'ensemble de ses opérations et de son modèle opérationnel.

### Interventions opérationnelles liées aux risques physiques

#### Stratégiques

- Élaborer et hiérarchiser des mesures pour améliorer la résilience climatique des nouveaux bâtiments ou des rénovations majeures (p. ex., adhérer à la dernière norme d'efficacité énergétique, atténuer l'effet d'îlot de chaleur, etc.).
- Investir en priorité dans des mesures d'adaptation dans les gares situées dans les zones les plus à risque.

#### Opérationnelles

- Surveiller l'évolution des conditions climatiques afin de mettre en œuvre les programmes de santé et de sécurité sur le lieu de travail en fonction de certains seuils de température (p. ex., pause supplémentaire pour le personnel, vêtements et équipements adaptés fournis par VIA Rail).
- Collaborer avec les partenaires d'affaires dans le cadre de l'entretien régulier et des mesures préventives (p. ex., nettoyage des caniveaux et des systèmes de drainage, gestion de la végétation).

#### Procédures

- Optimiser les systèmes de communication avec les passagers sur les retards, la durée accrue des voyages ou les mesures de précaution à prendre en cas d'événements climatiques graves.
- Veiller à ce que les mesures d'atténuation soient facilement accessibles aux voyageurs à bord (p. ex., masques N95 en cas de mauvaise qualité de l'air).
- Renforcer les plans d'intervention d'urgence en vigueur concernant les opérations ferroviaires, les bâtiments et les services publics.
- Mettre en œuvre les plans de transition vers des modes de transport de rechange lorsque les services ferroviaires ne sont pas disponibles.
- Contrôler et améliorer les protocoles de communication établis avec la société ferroviaire hôte.
- Appliquer les plans de préparation à l'hiver ou de préparation saisonnière.



## Interventions opérationnelles liées aux risques et occasions de transition

### Stratégiques

- Mettre au point et mettre en œuvre les mesures de notre plan de décarbonisation.
- Promouvoir en permanence le transport ferroviaire de voyageurs en tant qu'option à faibles émissions de carbone.
- Veiller à ce que les nouveaux bâtiments et les rénovations de bâtiments respectent les normes les plus récentes en matière d'efficacité énergétique.
- Travailler de concert avec la société ferroviaire hôte sur les plans de décarbonisation au moyen d'une collaboration industrielle.

### Opérationnelles

- Mettre en œuvre de manière continue des mesures d'efficacité énergétique dans les opérations ferroviaires.
- Réorganiser les horaires de ravitaillement en carburant pour réduire l'incidence du prix du diesel.
- Mettre en place des couvertures de carburant afin d'atténuer l'incertitude et la volatilité du coût du carburant.

### Procédures

- Mettre en œuvre les plans de secours actuels en matière d'alimentation électrique, au besoin.

## Renforcer la résilience opérationnelle à la suite de la tempête hivernale de décembre 2022

En décembre 2022, nos activités ont été gravement compromises par une violente tempête hivernale et par le déraillement d'un train de marchandises circulant sur les mêmes voies que nos trains de voyageurs. À la suite de cet événement, VIA Rail a procédé à un examen complet de son rendement. Nous avons organisé des exercices de simulation et des groupes de travail réunissant toutes les unités fonctionnelles de notre organisation, et nous avons collaboré avec des experts externes pour définir et valider les moyens d'améliorer nos interventions opérationnelles et nos communications en cas de crise. Cet exercice a conduit à la mise en œuvre des améliorations clés suivantes de nos protocoles de préparation et d'intervention.

- **Amélioration des protocoles hivernaux :** Nous avons révisé les protocoles hivernaux afin de nous assurer que des réserves supplémentaires de nourriture et de boissons se trouvent à bord des trains, et que nos employés disposent des bons outils qui sont stratégiquement déployés aux endroits clés en cas d'immobilisation du train.
- **Ajustements proactifs des services :** Nous avons mis en place de nouveaux processus pour ajuster de manière proactive les services ferroviaires lorsque des problèmes potentiels, tels que des événements météorologiques défavorables, sont anticipés.
- **Amélioration de la collaboration :** Nous avons renforcé les protocoles de collaboration avec les autorités locales, les services d'urgence et les sociétés ferroviaires hôtes.
- **Clarification de la politique d'indemnisation :** Nous avons clarifié notre politique et nos capacités en matière d'indemnisation, en particulier dans les cas d'annulations ou de retards importants de trains, afin d'assurer une communication transparente et uniforme avec les voyageurs.

A photograph of a train at a station platform during sunset. The train is on the left, and the platform with a glass-walled shelter is on the right. The sky is a mix of orange, pink, and blue. The text '3. Décarbonisation de nos activités' is overlaid in white, underlined, in the center of the image.

### 3. Décarbonisation de nos activités

# 3. Décarbonisation de nos activités

## 3.1 Profil de GES

Un inventaire précis et exhaustif des émissions de GES est une base essentielle pour exécuter un plan de transition et atteindre nos objectifs de décarbonisation. À cette fin, nos inventaires sur les émissions de GES sont basés sur la norme ISO 14064 et appliquent les facteurs d'émission du dernier Rapport d'inventaire national d'Environnement Canada : sources et puits de gaz à effet de serre<sup>7</sup>. Notre inventaire des émissions de GES comprenait initialement les émissions directes (champ d'application 1) et les émissions indirectes (champ d'application 2).

En 2022, nous avons élargi le champ d'application de l'inventaire des émissions pour y intégrer d'autres émissions indirectes (champ d'application 3), car nous reconnaissons que notre impact sur le climat va bien au-delà du périmètre de nos opérations directes. Nous avons entrepris un exercice d'évaluation des émissions de GES dans l'ensemble de notre chaîne de valeur. Nous avons identifié les catégories d'émissions considérées comme les plus importantes et avons majoritairement utilisé une méthode de calcul basée sur les dépenses afin d'estimer les émissions totales par catégories. Lorsque possible, nous avons effectué un calcul plus détaillé en priorisant l'utilisation de données primaires.

**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).

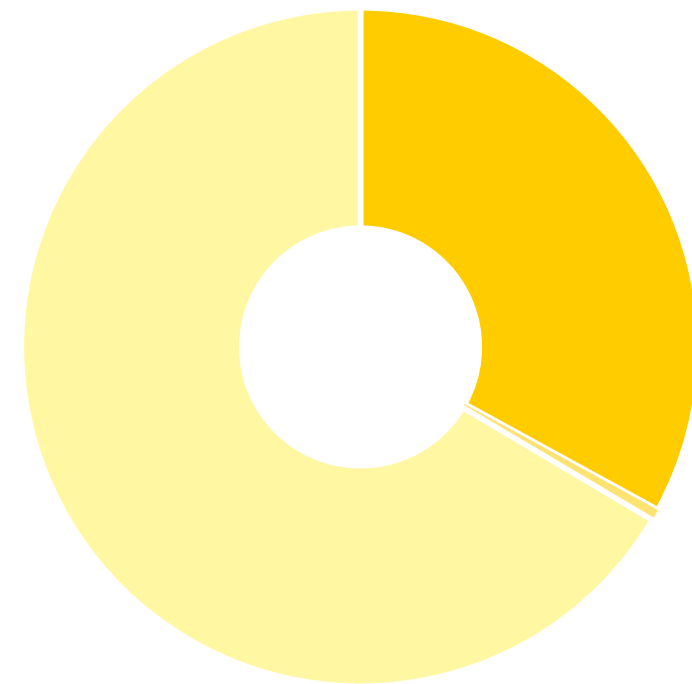
**Champ d'application 2 :** Émissions indirectes provenant de la production d'électricité et de vapeur achetées et consommées dans les installations détenues ou contrôlées par VIA Rail.

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

7. Rapport d'inventaire national (2003), En81-4-2021-1-fra.pdf (publications.gc.ca)

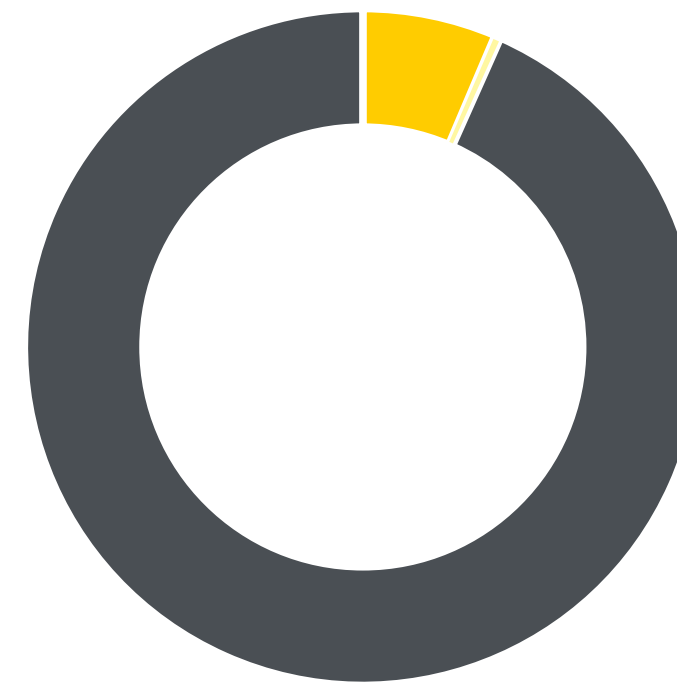
## Répartition des émissions de GES de VIA Rail

### Émissions totales de GES



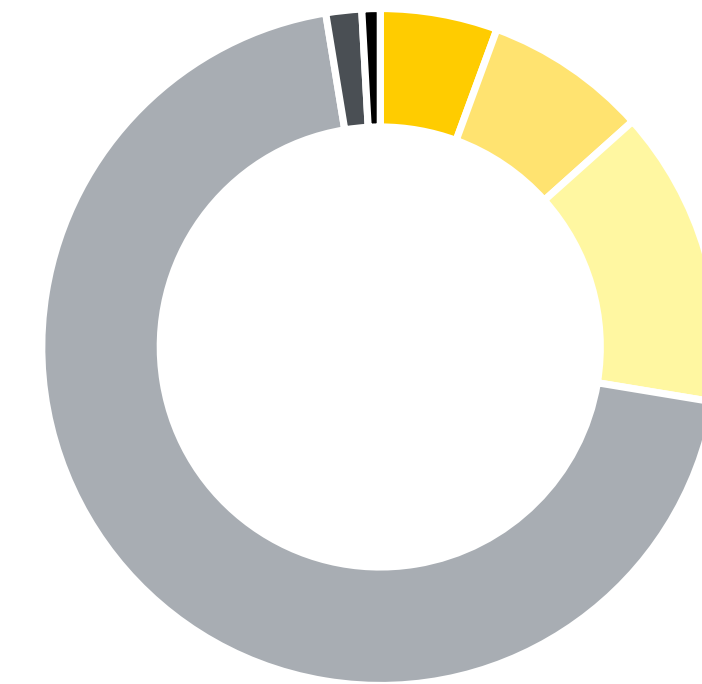
- 33 % Champ d'application 1
- 0,5 % Champ d'application 2
- 66 % Champ d'application 3

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



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

### Émissions de GES Champ d'application 3 (% de 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 % Autre (inclut toutes les autres émissions de champ d'application 3 non significatives)

## 3.2 Plan de transition

Le secteur ferroviaire représente moins de 4 % des émissions de GES du secteur des transports au Canada<sup>8</sup>. Pourtant, le secteur ferroviaire transporte plus de 100 millions de personnes par an (avant la pandémie), ce qui en fait le mode de transport terrestre à plus faible intensité de GES<sup>9</sup>. En tant que tel, le transport ferroviaire de voyageurs contribue à réduire l'impact du secteur des transports sur les changements climatiques. VIA Rail peut jouer un rôle important dans la transition vers une économie à faibles émissions de carbone et aider le Canada à atteindre ses objectifs climatiques. VIA Rail a atteint son objectif de réduction des émissions absolues de GES de 20 % d'ici 2020 par rapport à 2005 et progresse maintenant vers son objectif de réduction des émissions de GES de 30 % ou plus d'ici 2030.

Cependant, le chemin vers une décarbonisation profonde du secteur ferroviaire au Canada continue de présenter des défis importants, accentués par la complexité des opérations et le niveau de maturité des technologies disponibles. Dans le cadre de son plan de développement durable, VIA Rail a entrepris, fin 2022, l'élaboration d'un plan de décarbonisation pour nous aider à définir les mesures à court, moyen et long terme, ainsi que les principaux défis opérationnels, financiers et technologiques liés à la décarbonisation de nos activités. En 2023, nous avons achevé l'analyse de faisabilité des mesures de décarbonisation pour le matériel roulant et les infrastructures, en tirant parti de l'expertise et des connaissances des experts en interne. Nous avons également examiné les différentes voies d'intégration des carburants à faible teneur en carbone et la modélisation de la propulsion alternative.

Le plan de décarbonisation de VIA Rail s'aligne sur la trajectoire décrite dans la feuille de route pour la décarbonisation du transport ferroviaire au Canada<sup>10</sup> élaborée par

l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada. Sur la base de la feuille de route établie, la trajectoire de carboneutralité proposée pour le secteur ferroviaire devrait se dérouler en trois étapes se chevauchant.

- 1. Amélioration de l'efficacité** : La poursuite des améliorations en matière d'efficacité reste une priorité absolue, car les gains d'efficacité contribueront à réduire le fardeau de la décarbonisation des carburants et des technologies de propulsion. VIA Rail continuera, entre autres, à explorer les moyens de réduire la consommation de carburants utilisés pour le transport ferroviaire et d'optimiser l'efficacité énergétique à bord. En 2023, VIA Rail a continué de tester une application alimentée par l'intelligence artificielle qui fournit des recommandations pour une conduite des trains économe en carburant, et a obtenu des résultats initiaux prometteurs.
- 2. Carburants à faible teneur en carbone** : L'utilisation de contenu renouvelable dans le diesel est actuellement réglementée par les gouvernements fédéral et provinciaux à un minimum de 5 %; des taux plus élevés dans les mélanges sont maintenant techniquement possibles et devraient être de plus en plus autorisés et utilisés d'ici 2030. Notre nouvelle flotte récemment mise en service sur le corridor Québec-Windsor est conçue pour accepter une plus grande quantité de carburant à faible teneur en carbone, ce qui permettra une plus grande flexibilité dans l'utilisation de mélanges de carburants à mesure que nous décarboniserons nos opérations.

8. Rapport d'inventaire national (2003), En81-4-2021-1-fra.pdf (publications.gc.ca)

9. Association des chemins de fer du Canada, Tendances ferroviaires 2020, p. 13-14.

10. Association des chemins de fer du Canada Vers la carboneutralité : élaboration d'une feuille de route pour la décarbonisation du secteur ferroviaire au Canada, décembre 2022.

**3. Propulsion alternative** : 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 devenir commercialement disponibles et s'imposer à long terme, à mesure que nous atteindrons les limites de ce que les carburants à faible teneur en carbone et les mesures d'efficacité peuvent offrir pour réduire les émissions de GES. À long terme, VIA Rail se préparera et s'adaptera au déploiement de ces technologies.

Le calendrier de ces étapes s'aligne sur la stratégie climatique du Canada et sur son engagement en faveur de la carboneutralité d'ici 2050. D'ici 2030, les mesures de décarbonisation de VIA Rail devraient se concentrer principalement sur l'amélioration de l'efficacité et l'intégration progressive de carburants à faible teneur en carbone.

### 3.3 Études de cas sur la réduction des émissions de GES

#### 3.3.1 Réduction du potentiel de réchauffement climatique du béton armé structurel

En 2023, VIA Rail a mené à bien un projet pilote, en collaboration avec son fournisseur de projets Arup, afin de réduire l'empreinte carbone intrinsèque du béton utilisé dans la reconstruction des quais ferroviaires des gares de Brockville et de Brantford. Le processus de construction a utilisé deux techniques différentes pour réduire les émissions de GES liées à l'utilisation du béton.

- **Réduction de la quantité** : Tout d'abord, nous avons cherché à réduire la quantité de béton utilisée dans le cadre du projet, étant donné qu'il s'agit d'un facteur déterminant de l'empreinte carbone du projet. Nous avons donc modifié la forme des bordures de section, ce qui nous a permis de réduire de près de 50 % la quantité de béton utilisée dans le processus.
- **Optimisation du mélange** : Une fois la forme optimale déterminée, l'équipe de conception a procédé à plusieurs essais pour sélectionner un mélange de matériaux satisfaisant à tous les tests de sécurité et de stabilité, tout en ayant une empreinte carbone la plus faible possible. Le mélange devait également être compatible avec les capacités de production du fournisseur. L'utilisation de béton préfabriqué, produit dans une usine de fabrication intérieure contrôlée, puis transporté sur le site, a permis une plus grande flexibilité dans la recherche du mélange optimal.

La combinaison de ces deux techniques a permis de réduire de 50 % l'empreinte carbone du cycle de vie du béton par rapport à l'empreinte carbone moyenne de l'industrie du béton préfabriqué. Étant donné le succès du projet, VIA Rail évaluera la possibilité d'appliquer des techniques similaires à d'autres projets de rénovation et de construction de gares à l'avenir.

---

### 3.3.2 Intégrer la durabilité et la décarbonisation dans l'acquisition de flottes

En 2022, VIA Rail a soumis au gouvernement du Canada une proposition de nouvelle flotte de trains pour desservir nos longs parcours et nos liaisons régionales et en régions éloignées, car notre flotte actuelle devra être mise hors service au cours de la prochaine décennie. Une nouvelle flotte permettrait d'offrir à tous les Canadiens un service ferroviaire voyageurs plus confortable, durable, efficace et accessible.

Bien qu'il n'existe pas encore de technologies carboneutres adaptées au matériel roulant longue distance, nous avons mis en place des paramètres appropriés pour les activités préalables à l'approvisionnement, qui permettront d'ajuster la nouvelle flotte en fonction de l'évolution des technologies disponibles au fil du temps. Ces mesures comprennent :

- Atteindre une norme environnementale qui satisfait ou dépasse le niveau 4 de l'Environmental Protection Agency (EPA);
- Garantir la capacité du matériel roulant à utiliser des mélanges contenant davantage de carburants à faible teneur en carbone;
- Réduire la consommation d'énergie de chaque train;
- Se mettre d'accord sur des options technologiques et des calendriers clairs en vue de la décarbonisation.



## 4. Gestion de la gouvernance et des risques



# 4. Gouvernance et gestion des risques

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

### 4.1.1 Conseil d'administration

Le conseil d'administration (le Conseil) supervise VIA Rail et tient la direction responsable de la performance de la Société, de 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.

#### 4.1.2 Comité exécutif

Le Comité exécutif est composé des principaux membres de l'équipe de direction de VIA Rail. En tant que membre du comité exécutif, la personne qui occupe le poste de chef de la direction stratégique 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 exécutif, 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 le cadre responsable.

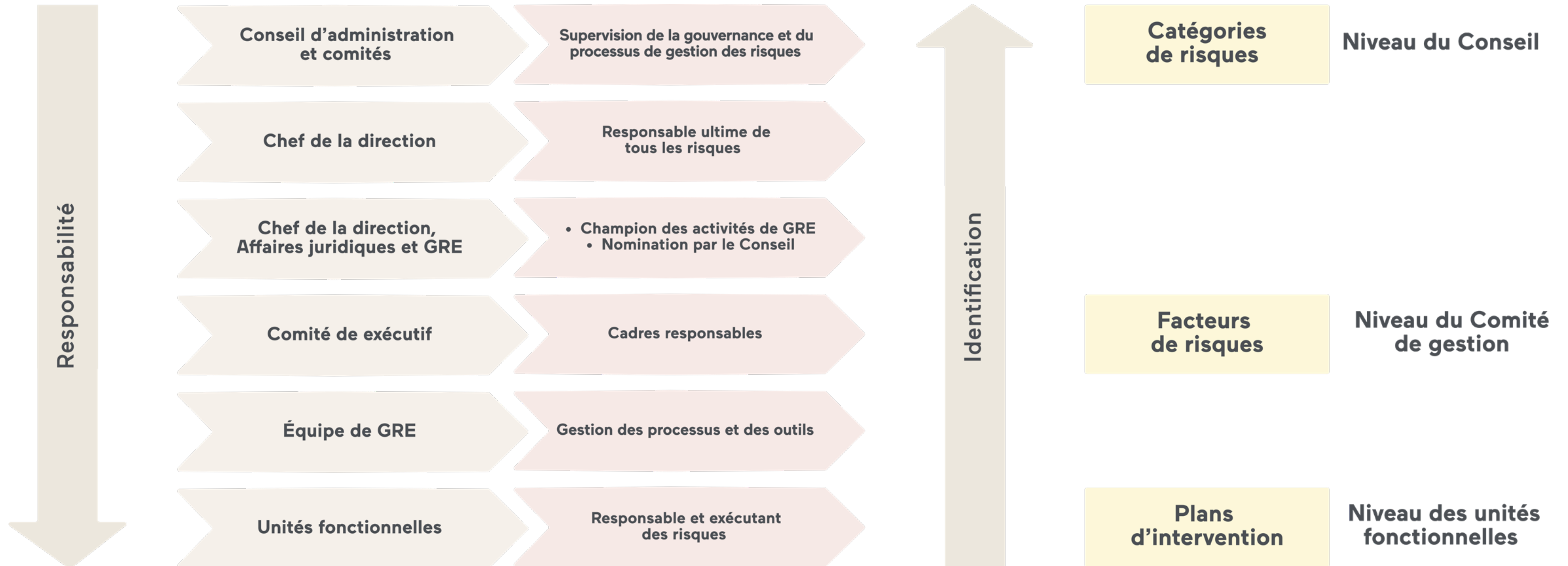
### 4.2 Gestion des risques

VIA Rail gère ses risques en s'appuyant sur les processus de GRE, de gestion des risques de projet et de planification de la résilience. Ces dernières années, VIA Rail a adopté un nouveau format d'établissement de rapports sur la GRE. La structure de gouvernance améliorée permet au conseil d'administration de mieux contrôler les niveaux de risque, l'efficacité perçue des plans de traitement, les risques résiduels et la responsabilité des dirigeants. Sa souplesse accrue permet également d'évaluer et de surveiller les risques, tout en favorisant une meilleure prise de décision afin d'atteindre les objectifs de la Société.

Conformément au cadre de gouvernance amélioré, une approche à trois niveaux a été mise en œuvre pour définir, évaluer et traiter (1) les thèmes de risque, (2) les facteurs de risque et (3) les plans d'intervention.

Les thèmes de risque représentent les principaux risques opérationnels, classés de faibles à critiques, en fonction de leur impact sur la santé et la sécurité, les finances, l'environnement, les clients et les ressources humaines. Ils sont examinés au niveau du conseil d'administration. Le comité exécutif supervise les principaux facteurs de risque et est chargé de désigner les responsables des risques afin de garantir une gestion appropriée des risques ainsi que l'efficacité des plans de traitement associés.

**Cadre de gestion des risques**



En collaboration avec l'équipe de la GRE, les cadres responsables procèdent à un exercice annuel de détermination des risques opérationnels afin d'examiner les thèmes et les facteurs de risque existants et d'en cerner de nouveaux, le cas échéant. Ils évaluent et révisent également les niveaux de risque sur une base annuelle. Tous les trimestres, l'équipe de la GRE informe le comité exécutif de l'état d'avancement des plans de traitement, des contrôles et des indicateurs de risque clés. Les risques liés à la GRE et les risques généraux liés aux changements climatiques qui sont inclus dans ce cadre à l'échelle de l'entreprise sont soumis aux mêmes procédures de contrôle et de gestion que les autres thèmes de risque.

#### 4.2.1 Comment nous déterminons et évaluons les risques liés aux changements climatiques

À l'heure actuelle, un thème de risque ESG fait partie du cadre de GRE de VIA Rail, et les risques de haut niveau liés aux changements climatiques font partie de l'univers de risque à l'échelle de l'entreprise sous le facteur de risque Action climatique, que VIA Rail a défini comme l'un de ses principaux risques stratégiques pour 2023-2024.

Pour les risques physiques, nous utilisons une évaluation des risques réalisée en 2019 pour mieux comprendre les risques physiques liés aux changements climatiques qui pourraient toucher nos activités, nos infrastructures et notre personnel. Cette évaluation des risques porte sur une sélection de bâtiments et d'infrastructures importants appartenant à VIA Rail, notamment dix gares, quatre centres de maintenance et environ 300 kilomètres de voies ferrées. Ne sont pas inclus dans cette évaluation l'équipement et les infrastructures appartenant à nos partenaires prestataires de services, notamment la grande majorité des voies sur lesquelles nos trains circulent.

#### Source d'analyse de scénario:

Le scénario de décarbonisation 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.

En 2023, VIA Rail a réalisé une analyse qualitative détaillée de scénarios climatiques afin de déterminer et d'explorer les risques et occasions liés aux changements climatiques, en s'appuyant sur les travaux antérieurs amorcés en 2019. VIA Rail a d'abord sélectionné deux scénarios, un scénario de décarbonisation profonde ou de faibles émissions et un scénario de crise climatique ou de fortes émissions, selon deux horizons temporels (2030 et 2050). Ces scénarios couvrent un large éventail de résultats potentiels afin d'étudier les répercussions possibles des risques et des occasions liés aux changements climatiques dans les régions géographiques où nous travaillons.

En ce qui concerne les risques physiques, un atelier réunissant des représentants de nos secteurs de l'exploitation ferroviaire, de l'immobilier, de la santé et de la sécurité, des services mécaniques, de l'infrastructure et des finances, entre autres, a été organisé pour étudier les répercussions possibles des changements climatiques dans le cadre de deux scénarios climatiques et en fonction de 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 l'organisation à l'avenir.

En ce qui concerne les risques liés à la transition, un exercice préliminaire a été mené en 2022 pour cartographier les principaux risques et occasions et déterminer les plus importants dans le cadre d'un atelier stratégique auquel ont participé des hauts dirigeants de VIA Rail, notamment des secteurs du développement durable, des communications, des affaires juridiques, des finances, et de la santé et de la sécurité.

Les risques et occasions définis ont constitué une première étape dans l'exploration des scénarios de transition répondant à notre engagement à l'égard de la carboneutralité d'ici 2050. L'an dernier, VIA Rail a entrepris une analyse qualitative des scénarios climatiques afin d'évaluer comment les risques et les occasions définis dans les travaux précédents pourraient influencer sur ses opérations et renforcer la résilience de sa stratégie commerciale.

Des ateliers organisés à l'interne ont permis de définir la sensibilité de notre chaîne de valeur aux différents risques et occasions et les répercussions possibles, et de déterminer les mesures d'atténuation actuelles et potentielles permettant de s'assurer que VIA Rail réduit les répercussions possibles des risques et tire le meilleur parti des occasions de transition. Ces ateliers ont porté à la fois sur les risques physiques et les risques et occasions liés à la transition.

VIA Rail comprend que les risques liés aux changements climatiques pourraient avoir une incidence sur d'autres risques auxquels l'entreprise est déjà confrontée. Les risques physiques de nature plus opérationnelle pourraient avoir une incidence sur le niveau de risque et les plans d'intervention au niveau de l'unité fonctionnelle, tandis que certains risques de transition, tels que le passage à un matériel roulant à propulsion sobre en carbone, sont déjà directement intégrés dans le cadre de la gestion des risques d'entreprise. Les risques et les occasions définis grâce à ces deux approches sont communiqués aux différentes équipes au sein de l'organisation afin qu'ils puissent être traités au bon niveau. En outre, les interventions opérationnelles déterminées sont attribuées aux équipes compétentes de VIA Rail afin de garantir l'intégration des risques et occasions liés aux changements climatiques dans l'ensemble de l'organisation.

---

## 5. Regard vers l'avenir

---

En 2023, nous avons progressé dans la définition, la compréhension et la gestion des risques et occasions climatiques auxquels nous pourrions être confrontés à l'avenir, et nous reconnaissons qu'il s'agit d'un processus itératif permanent.

Tout en continuant à mettre en œuvre les interventions opérationnelles déterminées en fonction de nos principaux risques et occasions, nous veillerons également à communiquer régulièrement avec nos parties prenantes sur la question du climat afin de déterminer d'autres moyens pour VIA Rail de répondre au mieux aux risques et occasions liés aux changements climatiques à l'avenir et de contrôler l'efficacité des mesures existantes. En outre, nous continuerons d'intégrer nos risques et occasions liés aux changements climatiques les plus importants dans notre système de GRE. Pour mieux structurer ces efforts dans l'ensemble de nos activités, nous élaborons une feuille de route pluriannuelle comportant des étapes claires à court, moyen et long terme. Ce processus contribuera à renforcer la résilience de notre stratégie opérationnelle.

la voie  
de demain