Résumé du plan d'entreprise
2024-25 – 2028-29

tgf-hfr

TABLE DES MATIÈRES

UN TRAIN DE PASSAGERS RAPIDE, FRÉQUENT ET FIABLE : UNE VOIE NÉCESSAIRE POUR ALLER DE L'AVANT 1

RÉSUMÉ 4

APERÇU 7

ENVIRONNEMENT D'EXPLOITATION 10

OBJECTIFS STRATÉGIQUES, PRIORITÉS CLÉS ET ACTIVITÉS 16

RISQUES ET RÉSULTATS PREVUS 25

APERÇU DES RESSOURCES FINANCIERES ET HUMAINES 28

ANNEXES 31

ÉNONCE DES PRIORITES ET DES RESPONSABILITES (LETTRE DE MANDAT) 32
RESUME DU PROJET VIA TGF 36
STRUCTURE DE GOUVERNANCE D'ENTREPRISE 44
TRAVAILLER AVEC LES COMMUNAUTES, LES ENTITES ET LES ORGANISATIONS AUTOCHTONES 50
RISQUES ET REPONSES 56
ÉTATS FINANCIERS / BUDGET 60
ATTESTATION DU DIRECTEUR FINANCIER 67
RESULTATS PREVU 68
CONFORMITE AVEC LES EXIGENCES LEGISLATIVES, REGLEMENTAIRES ET POLITIQUES 81
HARMONISATION AVEC LES PRIORITES ET L'ORIENTATION DU GOUVERNEMENT 85
CHRONOLOGIE DU PROJET DE TGF 87
GLOSSAIRE DES ACRONYMES ET DES TERMES 90

UN TRAIN DE PASSAGERS RAPIDE, FRÉQUENT ET FIABLE : UNE VOIE NÉCESSAIRE POUR ALLER DE L'AVANT

En tant que président et vice-présidente du conseil d'administration de VIA TGF, nous sommes heureux de présenter le plan d'entreprise pour 2024-25 à 2028-29. Ce plan décrit la planification complexe et l'expertise nécessaire pour mener à bien un projet de transport ferroviaire de passagers qui circulera sur des voies réservées et électrifiées et fournira un service rapide, fréquent et fiable dans le corridor Québec-Toronto (le « corridor »).

En tant que gardiens des premières fondations de la Société, nous reconnaissons la responsabilité que nous a confiée le gouvernement du Canada. En nous engageant à l'égard de l'engagement multipartite, du partenariat avec les peuples autochtones et de la durabilité environnementale, nous saisissons l'occasion de redéfinir le transport ferroviaire interurbain de passagers dans le corridor de transport le plus achalandé du Canada. La Société envisage un avenir où le projet de train à grande fréquence (TGF) fournira un réseau ferroviaire pour passagers sûr et accessible qui favorise un transfert modal vers des services de transport plus écologiques. Il vise à transformer le service ferroviaire interurbain de passagers dans le corridor en reliant trois capitales, les deux plus grandes villes canadiennes − 15 millions d'habitants − et de nombreuses communautés entre Toronto et Québec. En favorisant une plus grande proximité entre près de la moitié de la population canadienne, qui représente collectivement près de la moitié du PIB du Canada, le projet promet d'améliorer la qualité de vie et d'accroître la productivité. Parmi ses nombreux avantages, il facilitera l'accès à plus d'options de logement et contribuera à réduire le coût de la vie.

L'expansion du transport en commun augmente rapidement pour répondre à la demande à l'échelle nationale, particulièrement évidente dans les grandes villes comme Montréal, Ottawa et Toronto. Alors que de nombreuses initiatives d'expansion du transport en commun sont en cours et que d'autres sont prévues, le projet de TGF, en tant que réseau de transport interurbain moderne, reliera de manière harmonieuse des millions de Canadiens à ces réseaux de transport en commun localisés et à ces centres économiques vitaux. Le réseau ferroviaire interurbain de passagers servira d'épine dorsale pour relier ces systèmes locaux, offrant un service comparable à celui de l'Europe et d'autres pays du G20; les trains y circuleront à des vitesses moyennes allant jusqu'à 200 km/h, beaucoup plus rapidement que les services actuels, et avec des arrêts limités qui entraîneront une réduction importante des temps de trajet. De plus, les nouveaux services offriront une fiabilité accrue grâce aux trains circulant sur des voies réservées et à des heures de

départ prolongées pour assurer la disponibilité du service aux moments clés de la journée pour les clients, ce que n'offrent pas encore les services ferroviaires interurbains au Canada.

Ce projet, l'une des plus importantes initiatives d'infrastructure en cours à l'échelle mondiale, est également le plus important investissement du Canada pour la génération future. Aujourd'hui, presque tous les passagers qui empruntent le corridor utilisent des voitures et des avions, ce qui entraîne une augmentation de la demande sur le réseau de transport existant, une perte de productivité et une augmentation des émissions de GES. Les voies réservées du projet de TGF joueront un rôle crucial dans l'amélioration des chaînes d'approvisionnement nationales en n'aggravant pas davantage la congestion le long du réseau ferroviaire de marchandises existant dans le corridor Québec-Toronto. À mesure que la congestion urbaine augmente et que les effets du changement climatique s'accentuent, des réseaux et des infrastructures de transport robustes sont indispensables pour maintenir des chaînes d'approvisionnement efficaces et résilientes.

Au cours de la dernière année, la Société a accueilli trois nouveaux administrateurs au sein de son conseil d'administration et, en septembre 2023, après une recherche approfondie, M. Martin Imbleau a été nommé chef de la direction de VIA TGF. Le conseil d'administration tient à exprimer sa reconnaissance à M. Marc-Olivier Ranger, dont le leadership et le professionnalisme dans le rôle de chef de la direction par intérim ont stabilisé la Société au cours de cette période.

Depuis le lancement de la demande de propositions à l'automne 2023, le processus d'approvisionnement dirigé par le gouvernement a progressé de façon constante et a généré des résultats prometteurs. On s'attend à ce que les propositions, lorsqu'elles seront soumises à l'été 2024, atteignent et dépassent les résultats requis pour le projet de TGF. Plusieurs approches de gestion de projet ont été envisagées et, après une évaluation minutieuse, un modèle public-privé progressif avec une prestation intégrée s'est avéré le choix optimal. Cette approche devrait réduire les coûts pour les contribuables, répartir efficacement les risques du projet entre les entités les plus compétentes, assurer une solide mobilisation des intervenants et, en fin de compte, améliorer les résultats du projet pour les Canadiens. Pour atteindre ces objectifs, une phase initiale de codéveloppement diligente sera cruciale, mettant l'accent sur une conception méticuleuse, une évaluation des risques et une participation active des parties prenantes.

Nous sommes également heureux d'annoncer que les efforts déployés par le gouvernement et VIA TGF pour expliquer notre vision et les objectifs du projet portent fruit. Nous avons obtenu un appui substantiel de la part des élus et de nombreux intervenants, y compris diverses municipalités le long du corridor. Un consensus se dégage sur les vastes avantages sociétaux qu'un investissement aussi important apportera.

VIA TGF s'engage à assurer une participation significative des peuples autochtones au projet. Comme résultat clé, la Société proposera des mesures concrètes qui créeront des avantages socioéconomiques mutuels et maximiseront les possibilités de participation des peuples autochtones au projet.

À mesure que VIA TGF prend de l'ampleur, la planification et la préparation resteront d'une importance cruciale pour assurer sa préparation aux responsabilités et aux activités accrues qu'elle assumera lorsqu'un partenaire développeur privé (PDP) sera sélectionné pour la phase de codéveloppement. Après la signature de l'accord d'avant-projet, la Société deviendra, au nom du gouvernement, la contrepartie du guichet unique du PDP sélectionné.

En ce qui concerne 2024-25 et tout au long de la période de planification 2028-29, les principales priorités de VIA TGF sont les suivantes : piloter le développement de la conception d'un service ferroviaire de passagers dans le corridor; favoriser les partenariats autochtones, mobiliser efficacement les intervenants et les autres partenaires; et renforcer la Société.

La Société continuera également d'appuyer les politiques horizontales fédérales en travaillant avec les partenaires gouvernementaux et en veillant à ce que le ministre des Transports, en tant que propriétaire responsable du projet de TGF, ait un accès transparent et opportun à l'information nécessaire pour prendre des décisions au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Enfin, la Société a atteint son point de développement actuel grâce aux efforts importants déployés par le gouvernement au cours des deux dernières années. Au nom du conseil d'administration et de la Société, nous tenons à remercier le ministre des Transports et ses fonctionnaires, nos partenaires fédéraux à Transports Canada, VIA Rail, Services publics et Approvisionnement Canada, Infrastructure Canada et Justice Canada pour leur engagement et leur travail acharné qui nous ont amenés jusqu'ici.

Plus qu'un grand projet d'infrastructure, cette initiative est nécessaire maintenant pour contribuer à la prospérité et à la qualité de vie de tous les Canadiens. Alors que VIA TGF poursuit son parcours, elle le fait avec enthousiasme, détermination et un sens unifié en vue d'offrir un service ferroviaire de passagers moderne et électrifié qui est socialement, écologiquement et financièrement viable pour les générations futures.

Cordialement,

J. Robert S. Prichard
Président du conseil d'administration

Marie-Josée Nadeau
Vice-présidente du conseil d'administration

RÉSUMÉ

VIA HFR – VIA TGF Inc. (VIA TGF) a été constituée le 29 novembre 2022 et agit à titre de société d'État mère, à quelques exceptions près, en vertu du décret numéro C.P. 2022-0260. Son mandat est d'élaborer et de mettre en œuvre le projet de train à grande fréquence (TGF), y compris la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien des services ferroviaires de passagers en Ontario et au Québec dans le cadre d'une ou de plusieurs ententes avec le secteur privé en collaboration avec le ministre des Transports. Cet objectif sera atteint grâce à un modèle d'approvisionnement qui comprend un partenariat public-privé novateur pour la conception et le développement du projet. Il prévoit la construction d'un nouveau réseau de voies principalement électrifiées et dédiées qui s'étendra sur 1 000 km. VIA TGF exploitera un service ferroviaire de passagers moderne, accessible et fiable reliant Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Laval, Trois-Rivières et Québec.

La Société est une filiale en propriété exclusive de VIA Rail Canada Inc. (VIA Rail). Elle est indépendante de VIA Rail, est supervisée par un conseil d'administration indépendant, est financée par des crédits gouvernementaux et rend des comptes au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. VIA TGF a son siège social à Montréal, avec des bureaux à Ottawa et Toronto et bientôt à Québec.

VIA TGF a fait des progrès considérables dans l'élaboration et l'avancement du projet de TGF en collaboration avec le gouvernement, notamment en renforçant les capacités, en mobilisant les principaux intervenants et en établissant la Société. L'organisation est devenue opérationnelle le 1er juillet 2023, lorsqu'elle a officiellement intégré une petite équipe technique hébergée sous la Banque de l'infrastructure du Canada et tous les contrats de services professionnels qui y sont associés. Depuis, la Société a augmenté sa capacité à fournir des services-conseils pour les aspects techniques et commerciaux du projet et, en mars 2024, elle comptait 79 employés à temps plein, des agents d'échange et du personnel contractuel. Elle dispose actuellement d'une équipe de direction pleinement opérationnelle avec un PDG permanent et un conseil d'administration opérationnel.

L'exercice financier à venir sera marqué par deux étapes clés dans l'évolution du projet : 1) la clôture de la demande de propositions lancée à l'automne 2023, qui culminera avec la sélection d'un partenaire développeur privé (PDP), et 2) sous réserve des décisions du gouvernement, une fois que VIA TGF aura conclu une entente contractuelle avec le PDP, le lancement de la phase

de codéveloppement du projet (c'est-à-dire sa conception détaillée). Au cours de la phase d'approvisionnement dirigée par le gouvernement, celui-ci et VIA TGF participent à des réunions commerciales confidentielles avec les trois soumissionnaires présélectionnés (entreprises canadiennes et internationales). Le gouvernement et VIA TGF échangent activement de l'information qui aidera ces soumissionnaires à élaborer des propositions qui atteindront ou dépasseront les résultats visés par le projet de TGF (p. ex., temps de trajet plus courts, départs plus fréquents, service plus fiable, option de transport plus écologique, accessibilité, etc.). La phase d'approvisionnement en cours donne déjà des résultats prometteurs. Les idées et les concepts qui sont mis de l'avant dans un environnement de tension concurrentielle sont créatifs et innovants. VIA TGF est convaincue qu'avec cette approche, les solutions seront présentées au gouvernement dépasseront les résultats minimaux du projet de TGF.

À la suite du processus concurrentiel et d'une période d'évaluation à l'automne 2024, le gouvernement devrait sélectionner un soumissionnaire qui deviendra le PDP pour la durée de la phase de codéveloppement du projet. Les modalités commerciales et techniques de la relation avec le PDP seront finalisées et soumises à la ratification du gouvernement avant la signature de l'entente préalable à l'aménagement (appel de projets, ou ADP) par VIA TGF et le soumissionnaire sélectionné (c.-à-d. le PDP). Une fois l'ADP exécuté, VIA TGF endossera le rôle important de contrepartie solide du secteur public au PMP et assumera les responsabilités de chargé de projet et d'autorité contractante.

Les objectifs stratégiques et les activités de VIA TGF pour la période de planification 2024-25 à 2028-29 seront guidés par trois priorités clés :

Diriger l'élaboration de la conception d'un service ferroviaire de passagers dans le corridor
La Société appuiera le processus d'approvisionnement progressif concurrentiel dirigé par le gouvernement en vue de la phase d'élaboration conjointe. VIA TGF fera également progresser tous les travaux préparatoires qui appuieront et accéléreront la phase de conception du projet qui débutera une fois qu'un PDP aura été sélectionné (p. ex., ingénierie, travaux techniques, études sur le terrain, évaluation de la sécurité, de la sûreté et de la réglementation, négociation avec les exploitants ferroviaires hôtes). Sous réserve des décisions du gouvernement, dès qu'un PMP et VIA TGF signent l'APD, VIA TGF assumera la responsabilité de chargé de projet et de l'autorité contractante, et sera la contrepartie à guichet unique du PDP, au nom du gouvernement.

Favoriser les partenariats avec les Autochtones, mobiliser efficacement les intervenants et les autres partenaires
La Société s'est engagée à favoriser la réconciliation et à remplir l'obligation de la Couronne de

consulter et, le cas échéant, d'accommoder les peuples autochtones susceptibles d'être touchés. La participation des peuples autochtones est essentielle à la réussite du projet de TGF, qu'il s'agisse d'établir des partenariats et des relations solides ou de créer des possibilités de développement socioéconomique mutuellement avantageuses.

La Société collaborera efficacement avec les intervenants et les partenaires, y compris le gouvernement fédéral et autres niveaux de gouvernement, ainsi qu'avec les intervenants externes, afin d'obtenir leur appui au projet.

Le projet doit être connu, requis et souhaité. VIA TGF persistera à faire connaître le projet de TGF et de veiller à ce que ses avantages soient bien compris. La Société continuera d'écouter et d'être réactive afin d'atténuer les préoccupations rapidement et de les traiter de manière proactive.

Renforcer la Société

Pour remplir son mandat, VIA TGF continuera de se gérer efficacement en tant que société d'État. Il s'agira notamment de faire preuve d'une solide gérance financière, de rechercher du financement pour assurer la stabilité à long terme de la Société et d'établir une solide culture de gestion de projet axée sur la réalisation du plus grand projet d'infrastructure du Canada.

Alors que VIA TGF atteint ses objectifs stratégiques, la Société accordera également une attention particulière à la mise en valeur du projet afin de faire progresser de manière significative les priorités plus larges du gouvernement, notamment :

- développer une économie plus résiliente,
- favoriser l'accès au logement,
- établir des relations ouvertes, constructives et significatives avec les peuples autochtones,
- lutter contre les changements climatiques, et
- promouvoir la diversité, l'inclusion, l'accessibilité et les langues officielles.

Le financement approuvé de 413,7 millions de dollars (M$) du budget de 2024 et du Budget principal des dépenses pour l'exercice 2024-2025 permettra à VIA TGF d'aller de l'avant avec ses objectifs tout au long de la période de planification de 2024-25 à 2028-29.

APERÇU

VIA TGF

Mandat

Le mandat de VIA TGF est d'élaborer et de mettre en œuvre le projet de train à grande fréquence, y compris la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien des services ferroviaires de passagers en Ontario et au Québec dans le cadre d'une ou de plusieurs ententes avec le secteur privé, en collaboration avec le ministre des Transports et conformément à l'énoncé des priorités et des responsabilités du ministre (lettre de mandat) fourni lors de la constitution de VIA TGF (voir l'annexe 1).

Principales autorités

Constituée le 29 novembre 2022, conformément à la Loi canadienne sur les sociétés par actions, conformément au *décret C.P. 2022-0259* et en vertu du *décret C.P. 2022-261*, VIA TGF est responsable devant le Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. En tant que filiale en propriété exclusive de VIA Rail, mais sans lien de dépendance avec son actionnaire, VIA TGF agit à titre de société d'État mère en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques (LGFP)*, à quelques exceptions près, conformément au *décret C.P. 2022-0260*.

Vision

La vision de VIA TGF est de transformer et de soutenir le transfert modal vers des services ferroviaires de passagers plus rapides dans le corridor Québec-Toronto (le corridor) en offrant aux Canadiens une option de transport plus fréquente, plus fiable et plus écologique.

Mission

Promouvoir au profit de tous les Canadiens un service de train à grande fréquence dans le corridor entre Québec et Toronto qui soit viable sur les plans social, économique, environnemental et financier, en collaboration avec le secteur privé.

Projet de TGF

Initialement proposé par VIA Rail en 2016, le projet initial de train à grande fréquence (TGF) a été mis de l'avant pour améliorer le service de train de passagers dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal en exploitant les trains de VIA sur des voies principalement réservées afin d'améliorer la ponctualité.

Après une analyse approfondie par le gouvernement, puis par un petit bureau de projet conjoint spécialisé, le gouvernement a exploré un certain nombre d'approches d'approvisionnement différentes pour le projet de TGF et a finalement choisi un modèle de partenariat public-privé (PPP) progressif avec un modèle d'exécution intégré. Cette approche devrait entraîner une

réduction des coûts pour les contribuables, une meilleure répartition des risques du projet entre les meilleures entités capables de gérer les risques et, en fin de compte, de meilleurs résultats pour les Canadiens.

Le projet transformera le service de train de passagers au Canada en construisant un réseau ferroviaire interurbain d'environ 1 000 km, circulant principalement sur des voies électrifiées réservées à des fréquences plus élevées, à des vitesses plus élevées et avec une fiabilité accrue entre Québec et Toronto, ce qui permettra aux habitants des régions les plus peuplées du Canada de se déplacer plus rapidement et plus facilement pour le travail ou les loisirs. L'exploitation des nouveaux services de TGF et des services locaux sera traitée comme un système de réseau intégré sur l'ensemble du corridor, l'exploitation des services locaux devant être maintenue et optimisée pour permettre de meilleures connexions avec le TGF.

Un résumé détaillé du projet se trouve à l'annexe 2, qui comprend le contexte, les résultats du projet, les coûts et la gouvernance.

Soutenir les priorités gouvernementales

Le projet de TGF de VIA s'harmonise avec les priorités gouvernementales suivantes pour aider à créer un Canada plus connecté, durable et économiquement dynamique :

- Investissement dans l'infrastructure : dans le cadre d'une initiative gouvernementale plus vaste visant à investir dans des infrastructures de transport modernes, efficaces et durables partout au pays;
- Durabilité environnementale : en favorisant le transfert modal vers une option de transport plus propre et plus écologique, le projet appuiera les objectifs environnementaux du gouvernement en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- Croissance économique et création d'emplois : en stimulant la croissance économique par la création d'emplois, directement et indirectement, pendant la phase de construction et par la suite par l'exploitation et l'entretien continus, l'amélioration de l'efficacité du corridor de transport améliorera également la circulation des biens et des personnes;
- Connectivité améliorée : en rendant les déplacements interurbains plus accessibles, la connectivité sera améliorée entre les grands centres urbains dans l'une des régions les plus densément peuplées et économiquement actives du Canada;
- Faire progresser la réconciliation avec les peuples autochtones : en soutenant la mobilisation continue pour favoriser un dialogue constructif et bidirectionnel et maximiser les possibilités de participation aux projets pour les peuples autochtones;
- Innovation et technologie : en mettant en œuvre un modèle d'approvisionnement progressif et concurrentiel pour encourager la créativité et les concepts de conception novateurs pendant la phase d'approvisionnement; et
- Sécurité et accessibilité : en rendant les transports plus sécuritaires et plus accessibles dans le corridor, en intégrant des caractéristiques accessibles qui dépassent les normes

minimales de code ou de conception et permettant à chacun d'utiliser le service, quelle que soit la manière dont il peut le faire.

De plus amples détails sur les priorités et l'orientation du gouvernement de VIA TGF se trouvent à l'annexe 10.

Avantages publics

L'investissement proposé dans le projet est soutenu par le potentiel de rendements économiques, environnementaux et sociaux importants. Ceux-ci s'alignent sur les objectifs et les politiques gouvernementales plus larges visant à créer un avenir plus inclusif, durable et économiquement robuste.

L'investissement dans des infrastructures comme le projet de TGF témoigne de l'engagement à long terme du gouvernement à l'égard de la planification et du transport urbains et ruraux durables. Il présente une vision stratégique des besoins futurs en matière de mobilité et de développement urbain et suburbain, en préparant la croissance démographique et les progrès technologiques. L'amélioration de la connectivité entre les principales zones urbaines et rurales facilitera l'équilibre des possibilités de développement économique régional et une prospérité économique plus équitable dans toute la région.

L'amélioration des services ferroviaires peut offrir des avantages sociaux importants et améliorer la qualité de vie en réduisant les temps et les coûts de déplacement pour les navetteurs réguliers. Fournir des services ferroviaires plus rapides, plus fiables et plus fréquents attirera plus de passagers vers le transport ferroviaire, réduisant la congestion routière et diminuant potentiellement la demande d'autres modes de transport pour les courts trajets pour les affaires ou les loisirs. Une option de transport plus attrayante peut également stimuler le tourisme national et international vers les destinations du corridor, ce qui soutient davantage les économies locales et favorise les échanges culturels.

ENVIRONNEMENT D'EXPLOITATION

Au cours de ses premières années d'exploitation, en tant que société d'État nouvellement créée, VIA TGF devra relever divers défis. Une analyse de l'environnement interne et externe de l'organisation a été effectuée afin de cerner les possibilités, les menaces, les tendances et les faiblesses qui peuvent avoir une incidence sur les stratégies actuelles et futures de l'organisation.

FORCES	FAIBLESSES
Utilise un modèle d'approvisionnement progressif en PPP, offrant à VIA TGF la souplesse nécessaire pour remplir son mandat grâce à des stratégies novatrices de conception de projets et d'atténuation des risques. Nous avons rapidement réuni une première équipe d'employés qualifiés et dévoués en tirant parti des talents de VIA Rail, de Transports Canada et d'entrepreneurs. Bénéficie d'un conseil d'administration diversifié et inclusif, favorisant un débat solide et une prise de décision éclairée. VIA TGF assumera le rôle important de contrepartie solide du secteur public au PDP, permettant, entre autres forces, une prise de décision agile et rapide, éclairée par des experts du secteur privé et du secteur public.	L'intégration d'un grand nombre d'employés aux expertises variées peut entraîner des défis pour constituer une équipe cohésive et performante alignée sur les priorités. La courbe d'apprentissage est abrupte pour tous les nouveaux employés dont le projet évolue rapidement.

POSSIBILITÉS	MENACES
Tirer parti de la collaboration avec le partenaire développeur privé pour stimuler l'innovation et l'optimisation des projets. Explorer les possibilités d'intégrer des technologies de pointe dans le projet.	L'incertitude financière peut nuire à la capacité de la Société de prendre des décisions à long terme. Recruter des talents professionnels dans un marché du travail tendu,

POSSIBILITÉS	MENACES
Offrir des temps de trajet plus courts pour les passagers. Les premières activités de planification du projet, comme les études sur le terrain, les arpentages et la mobilisation des peuples autochtones pour se préparer à l'évaluation d'impact (EI). Grâce à l'information provenant de ces activités de planification de projet, on s'attend à ce que le processus d'EI diminue le risque. S'aligner sur les tendances mondiales en matière de réseaux ferroviaires pour passagers, améliorant ainsi la qualité de vie du Canada. Stimuler la croissance économique régionale par la création d'emplois, la formation professionnelle et diverses possibilités, renforçant ainsi l'économie canadienne. Contribuer à l'ambition du gouvernement d'atteindre la carboneutralité d'ici 2050 en réduisant considérablement les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les activités du projet, tout en favorisant le transfert modal des modes de transport à plus fortes émissions de GES. Collaborer avec les communautés, les entités et les organisations autochtones pour faire progresser les objectifs de réconciliation, favoriser des partenariats significatifs, explorer les possibilités socioéconomiques et s'acquitter de toute obligation légale de consulter et, le cas échéant, d'accommoder. Mobiliser l'expertise de premier plan d'entreprises canadiennes et internationales pour réaliser un projet de transport ferroviaire de passagers de premier plan adapté aux besoins des Canadiens.	en particulier dans des domaines hautement techniques, peut être difficile. Le nombre croissant de projets d'infrastructure en Ontario, au Québec et dans le monde pourrait mettre à rude épreuve la disponibilité de la main-d'œuvre qualifiée, l'approvisionnement en matériaux, induire une volatilité des prix et restreindre l'accès au capital. VIA TGF pourrait faire face à divers degrés de préparation parmi les communautés, les entités et les organisations autochtones en ce qui concerne la participation au projet de TGF. Les facteurs potentiels comprennent la disponibilité des ressources et la lassitude à l'égard des consultations résultant de nombreux projets d'infrastructure en Ontario et au Québec. Une adaptation rapide des normes réglementaires et de sécurité peut être nécessaire pour faciliter le transport ferroviaire de passagers à grande vitesse. Incapacité de négocier un accès raisonnable aux voies ferrées de tiers (chemins de fer hôtes).

Environnement interne

Plusieurs facteurs internes auront un impact sur la façon dont la Société s'adapte à l'évolution du projet au cours de ses différentes phases (c.-à-d. l'approvisionnement, l'élaboration conjointe, la construction et l'exécution). Les principaux facteurs internes sont énumérés ci-dessous.

Évolution du projet et interface avec le gouvernement

Une solide structure de gouvernance est actuellement en place entre VIA TGF et le gouvernement. Étant donné que le projet de TGF devrait passer de la phase d'approvisionnement à la phase d'élaboration conjointe au cours de l'année, une structure de gouvernance mise à jour entre Transports Canada et VIA TGF, et entre VIA TGF et le PMP, sera mise en œuvre pour refléter les rôles et responsabilités accrus que VIA TGF devrait assumer. Une fois que l'APD entre VIA TGF et le PDP sera exécuté, VIA TGF deviendra le chargé de projet, l'autorité contractante et la contrepartie du secteur public au PDP.

Renforcement des capacités

À l'appui de son rôle croissant, la Société continue d'accroître sa capacité de gestion de projet et son expertise du secteur ferroviaire pour soutenir le projet. Il est essentiel que la Société dispose rapidement des employés nécessaires et de la technologie, des outils et des ressources nécessaires pour s'assurer qu'elle est en mesure d'être une contrepartie crédible pour le gouvernement et le secteur privé alors qu'elle assume le rôle de chef de file pendant la phase d'élaboration conjointe du projet.

Recrutement et maintien en poste des employés

La réalisation de l'un des plus grands projets de transport de l'histoire du Canada exige une main-d'œuvre possédant des compétences correspondant au travail requis. En tant que nouvelle organisation en mode de démarrage, il est important de reconnaître l'augmentation substantielle du volume, de l'échelle et de la diversité des activités de projet en cours et émergentes que VIA TGF assumera au cours de la prochaine année. Recruter et maintenir en poste des employés, en particulier pour les postes hautement techniques, représente un défi pour VIA TGF en raison de la demande accrue d'expertise spécialisée dans les secteurs de l'infrastructure ferroviaire et de la construction. Plusieurs candidats potentiels hésitaient à se joindre à l'organisation en raison de la durée limitée perçue des possibilités découlant du financement à court terme de l'organisation. Pour résoudre ce problème, à court terme, VIA TGF a élargi son effectif en puisant dans les bassins de talents de VIA Rail, du gouvernement du Canada et, dans la mesure du possible, du secteur privé.

En l'absence d'un nombre suffisant de professionnels qualifiés, VIA TGF fait face à des risques accrus d'erreurs de contrôle, de non-conformité avec les exigences législatives, réglementaires et

politiques, de rapports publics incomplets ou inexacts et de dépassement par le PDP.

L'organisation demeure inébranlable dans son engagement à favoriser une main-d'œuvre diversifiée et recherchera activement des talents parmi les groupes désignés (c.-à-d. tels que définis dans la Loi sur l'équité en matière d'emploi, comprenant les femmes, les Autochtones, les personnes handicapées et les membres des minorités visibles). Les efforts de recrutement se poursuivent dans le but de constituer un effectif permanent d'environ 160 postes d'ici le 31 mars 2025.

Environnement externe

Plusieurs facteurs externes auront un impact sur l'évolution du projet. L'environnement opérationnel de la Société sera influencé par des facteurs tels que la conjoncture économique, la progression de la population, les politiques gouvernementales et les décisions de financement, la dynamique du marché, et l'intérêt et la perception du public. Les principaux facteurs externes sont énumérés ci-dessous.

Tendances du marché et concurrents

La Société, dans le cadre de l'élaboration du projet, doit évaluer et gérer divers enjeux tels que les tendances du marché et les concurrents. Historiquement, les tendances du marché au Canada ont inclus des efforts visant à améliorer l'infrastructure, à adopter des activités de transport plus durables sur le plan environnemental et à répondre aux besoins changeants des passagers.

La demande de transport fiable entre les collectivités du corridor continue de croître et dépasse déjà la capacité existante du réseau de transport actuel. Les options de transport en Ontario et au Québec comprennent les moyens suivants :

- **Automobiles :** Les voitures sont en concurrence avec le rail en raison de leur coût, de leur commodité et de leur flexibilité, en particulier pour les courtes distances ou l'accès aux zones où la connectivité ferroviaire est limitée.
- **Bus :** Les services de bus interurbains et régionaux sont en concurrence avec le transport ferroviaire de passagers en tant qu'options de transport rentables et flexibles. Dans de nombreux cas, les temps de trajet ont tendance à être plus courts que les options ferroviaires actuelles (lorsqu'elles sont offertes).
- **Transport aérien :** Le transport aérien peut concurrencer les services ferroviaires de passagers, offrant des temps de transit plus rapides entre les grandes villes, malgré des temps de déplacement parfois longs et des processus de contrôle de sécurité dans les aéroports.
- **Services de covoiturage :** Bien que plus limité, le covoiturage est un service qui représente une solution de rechange pour les passagers, mais moins dans le transport interurbain.

La compréhension des tendances du marché et des concurrents dans le secteur du transport et de leur incidence sur l'offre et la demande permettra de déterminer comment VIA TGF, avec le secteur privé, élabore conjointement un service ferroviaire de passagers amélioré, abordable et accessible dans le corridor.

Prise de décision du gouvernement du Canada, évolution des paysages judiciaire, environnemental et économique

La coordination des organes décisionnels, y compris la surveillance du gouvernement, nécessite une attention concertée pour s'assurer qu'elle soutient l'avancement du projet en temps voulu. L'élaboration et l'exécution du projet peuvent également être influencés par des décisions judiciaires et des changements dans les conditions environnementales et économiques. Il est nécessaire que VIA TGF identifie et analyse en profondeur les risques, en collaboration avec Transports Canada et d'autres partenaires fédéraux, et soit prête à s'adapter à ces facteurs externes grâce à des mesures d'atténuation bien élaborées.

Négociations avec les propriétaires des chemins de fer

Le projet de TGF vise à utiliser autant que possible les voies réservées, à la fois pour permettre le contrôle de ses opérations et pour réduire les interactions avec d'autres opérateurs ferroviaires afin qu'ils puissent continuer d'exercer leurs activités. Toutefois, certains tronçons ferroviaires que le projet de TGF devrait utiliser appartiennent à des compagnies de chemins de fer (p. ex., la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Metrolinx). Par conséquent, VIA TGF devra négocier des ententes d'accès aux voies et aux emprises prévisibles à long terme avec les propriétaires des compagnies de chemins de fer afin d'obtenir le meilleur itinéraire possible pour le TGF, y compris l'accès aux centres des grandes villes.

Exigences réglementaires et évaluation d'impact

Comme le secteur du transport ferroviaire est hautement réglementé, VIA TGF collabore activement avec le gouvernement pour s'assurer que toutes les exigences réglementaires, telles que le Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer, sont respectées conformément à diverses lois (c.-à-d. la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur l'évaluation d'impact). Le TGF de VIA est considéré comme ayant un rôle de leadership clé qui permettra de faire progresser la posture réglementaire afin de répondre aux exigences gouvernementales et de respecter ou de dépasser toutes les exigences réglementaires en matière de sécurité et de sûreté ferroviaires.

Bien que le tracé de la voie pour le projet ne soit pas encore déterminé, diverses options sont à l'étude. Les consultations et les processus d'évaluation d'impact et d'examen réglementaire devraient éclairer l'élaboration du projet et décrire les répercussions environnementales,

économiques, sociales et sanitaires du projet. L'organisation travaillera en collaboration avec Transports Canada, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) et d'autres ministères fédéraux pour faire progresser les exigences en matière d'EI qui pourraient s'appliquer au projet de TGF. L'organisation surveillera de près les ramifications de la décision de la Cour suprême du 13 octobre 2023 concernant la constitutionnalité de la Loi sur l'évaluation d'impact et la façon dont elle pourrait toucher les évaluations à venir du projet, y compris en ce qui concerne d'autres ordres de gouvernement.

OBJECTIFS STRATÉGIQUES, PRIORITÉS CLÉS ET ACTIVITÉS

OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET PRIORITÉS CLÉS

Le présent plan d'entreprise présente les objectifs stratégiques sur lesquels VIA TGF se concentrera au cours de l'importante période de transition de la phase d'approvisionnement à la phase d'élaboration conjointe. Bon nombre des activités correspondantes qui soutiennent les objectifs se sont poursuivies de 2023 à 2024 et se poursuivront jusqu'à la phase d'élaboration conjointe qui s'étendra tout au long de la période de planification du présent plan d'entreprise. La section suivante présente les objectifs stratégiques et les activités que la Société entreprendra en 2024-25 et au cours de la période de planification jusqu'en 2028-29 pour réaliser ses principales priorités.

Sur la base du mandat établi par le gouvernement, VIA TGF a établi trois priorités clés sur lesquelles elle se concentrera pour 2024-25 :

1. Diriger l'élaboration de la conception d'un service ferroviaire de passagers dans le corridor.
2. Favoriser les partenariats avec les Autochtones, mobiliser efficacement les intervenants et les autres partenaires.
3. Renforcer la Société.

La section suivante présente les objectifs stratégiques et les activités que la Société entreprendra en 2024-25 et au cours de la période de planification jusqu'en 2028-29 pour réaliser ses principales priorités.

Priorité clé nº 1 : Diriger l'élaboration de la conception d'un service ferroviaire de passagers dans le corridor

Objectif stratégique : La Société fera progresser le projet en appuyant la phase de demande de propositions concurrentielle dirigée par le gouvernement, en aidant à négocier ses conditions commerciales et techniques et en faisant progresser tous les travaux préparatoires qui soutiendront et accéléreront la phase de conception du projet. En 2024-25, VIA TGF se concentrera sur l'importante période de transition entre la phase d'approvisionnement et la phase de codéveloppement et entrera dans le codéveloppement, sous réserve des décisions gouvernementales et de l'exécution de l'APD entre VIA TGF et le PDP. La phase d'élaboration conjointe optimisera la conception pour atteindre ou dépasser les résultats du projet conformément à l'ADP. Avec Transports Canada, la Société envisage de nouvelles approches pour offrir les avantages du TGF plus rapidement, grâce à un plan de construction et de mise en

œuvre segmenté (approche réseau). Ainsi, certaines paires de villes sont connectées et mises en service plus tôt, ce qui permet aux Canadiens de bénéficier plus tôt de services ferroviaires interurbains plus fréquents, plus fiables et plus rapides.

Aperçu du processus d'approvisionnement de VIA TGF pour sélectionner un partenaire développeur privé

ACTIVITÉS

Soutenir le processus d'approvisionnement dirigé par le gouvernement

Le gouvernement, VIA TGF et les soumissionnaires s'engagent actuellement afin que les soumissionnaires puissent élaborer des propositions qui atteindront ou dépasseront les résultats du projet de TGF (p. ex., temps de trajet plus courts, départs plus fréquents, service plus fiable, etc.). L'étape de l'appel d'offres de la phase d'approvisionnement a donné des résultats prometteurs. Les idées et les concepts qui sont mis de l'avant dans un environnement de tension concurrentielle sont créatifs et innovants. VIA TGF est convaincue qu'avec cette approche, des solutions seront présentées au gouvernement qui dépasseront les résultats minimaux du projet de TGF. Voir l'annexe 2 pour plus d'informations sur le projet et ses résultats.

Pour soutenir cet objectif, VIA TGF apportera son expertise sur les aspects techniques et

commerciaux du projet.

Sur le plan technique, VIA TGF continuera de fournir un soutien à la gestion de projet dans tous les domaines de travail en préparation de la phase de codéveloppement et participera également à l'évaluation des propositions soumises à la fin de l'étape de l'appel d'offres. En ce qui concerne l'aspect commercial, les services commerciaux et juridiques de VIA TGF soutiendront l'élaboration de toutes les conditions contractuelles, juridiques et commerciales qui régiront la relation à venir entre VIA TGF et le PDP.

Sélectionner un partenaire développeur privé

Après la clôture de la soumission de la demande de propositions en juillet 2024, Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC), avec le soutien de VIA TGF et d'autres partenaires gouvernementaux, effectuera des évaluations de soumissions qui aboutiront à la sélection d'un soumissionnaire privilégié.

Sélection du projet

En parallèle, et en collaboration avec les partenaires fédéraux, VIA TGF recommandera une solution de projet privilégiée (p. ex., alignement, spécifications techniques, vitesse, services, etc.) au gouvernement pour décision. Cette recommandation serait éclairée par une analyse détaillée des avantages attendus du projet, de ses résultats, et d'autres considérations.

À la suite de la sélection d'une solution privilégiée et d'un PDP, VIA TGF finalisera un protocole d'accord (PDA) avec le PDP, sous réserve de l'obtention des autorisations nécessaires, et commencera la phase de codéveloppement.

Préparer la phase de codéveloppement

VIA TGF entrera dans la phase d'élaboration conjointe avec des rôles et des responsabilités considérablement accrus en tant que chargé de projet principal et autorité contractante. En prévision de ces responsabilités supplémentaires, VIA TGF a fait en sorte d'atténuer les risques d'amorcer la phase de codéveloppement dès que possible.

De plus, l'exécution de l'ADP lancera d'autres activités de surveillance du projet que VIA TGF dirigera, comme la surveillance continue et la production de rapports sur l'avancement de la conception et de l'élaboration, le calendrier, les prévisions des dépenses et des flux de trésorerie, le traitement des paiements des demandes de remboursement et l'analyse de la surveillance des risques.

Les consultations et l'engagement avec les communautés, les entités et les organisations

autochtones s'élargiront, non seulement pour consulter, mais aussi pour informer le gouvernement des questions importantes qui découlent de ces consultations. Enfin, la Société poursuivra et élargira la collecte de données et les études nécessaires pour éclairer la prise de décisions fondées sur des données probantes.

Faire progresser le processus d'évaluation d'impact

Le projet est assujetti aux exigences de la Loi sur l'évaluation d'impact, qui établit un processus d'évaluation et de prévention des effets négatifs importants sur l'environnement et comprend la consultation des communautés, des entités et des organisations autochtones, d'autres ordres de gouvernement et du public.

Le processus d'évaluation d'impact comporte cinq étapes : la planification, l'étude d'impact, l'évaluation d'impact, la prise de décision et la décision postérieure. En ce qui concerne l'évaluation d'impact et les autres approbations et processus réglementaires, les nouvelles activités comprendront la planification des travaux préliminaires sur l'acquisition des terrains et, sous réserve des approbations, la direction et la réalisation de toutes les études nécessaires pour faire progresser la conception préliminaire du projet. Les étapes des activités de planification du processus d'EI comprennent notamment l'identification des intervenants pertinents qui pourraient être touchés et la poursuite de la collecte de renseignements environnementaux.

Acquérir des terrains

VIA TGF renforcera également la capacité et élaborera une stratégie préliminaire d'acquisition de terrains, y compris les propriétés potentiellement nécessaires. Pour ce faire, VIA TGF embauchera des professionnels dans ce domaine (p. ex., arpenteurs, évaluateurs, techniciens géospatiaux) et déterminera les parcelles de terrain dans les corridors ferroviaires potentiels et leur propriété. Jusqu'à ce qu'un tracé définitif de la voie soit approuvé, et sous réserve de décisions futures du gouvernement, aucun terrain ou droit et intérêt foncier ne devrait être acquis. Cependant, l'élaboration d'une stratégie éclairera probablement l'estimation préliminaire des coûts globaux, y compris les coûts associés à l'achat de terres ou de droits et intérêts fonciers, les frais juridiques, les arpentages et toute indemnisation potentielle pour les propriétaires fonciers ou les communautés touchées. Un plan d'entreprise ultérieur fournira des informations supplémentaires sur la stratégie d'acquisition de terrains.

Obtenir les approbations réglementaires et de conformité

Le projet devra obtenir toutes les approbations réglementaires nécessaires et assurer la conformité avec les normes environnementales, de sécurité et autres normes réglementaires. Cela pourrait impliquer des évaluations environnementales détaillées, des consultations avec les communautés locales et l'obtention de divers permis.

Mener des discussions préalables avec VIA Rail Canada Inc.

La Société continuera de collaborer avec VIA Rail Canada Inc. et à soutenir TC dans l'élaboration d'un plan de transition final pour certains services et actifs de VIA Rail dans le corridor Québec-Windsor. Les travaux devraient inclure des réunions de comités multilatéraux au cours desquelles divers sujets concernant les activités actuelles de VIA Rail, y seront discutés. L'élaboration du plan de transition final pour s'assurer que les services de corridor sont correctement intégrés dans les futurs services de TGF de VIA devrait s'étaler sur plusieurs années. Toute mise en œuvre du plan sera soumise à l'approbation officielle du gouvernement.

Mener des discussions préalables avec les compagnies propriétaires des chemins de fer et les entreprises de services publics

La Société établira également des relations avec les compagnies propriétaires des chemins de fer hôtes et les entreprises de services publics qui sont nécessaires pour faire progresser la phase de codéveloppement du projet. La Société a conclu des protocoles d'entente distincts avec les compagnies de chemin de fer hôtes afin d'amorcer des discussions privilégiées non contraignantes et d'échanger des renseignements préliminaires. Ces protocoles d'entente devraient évoluer au fil du temps et, après la sélection du PMP, établiront des cadres normalisés pour déterminer les exigences liées à l'accès aux voies et à la capacité des trains, à l'exploitation et aux pratiques d'entretien. Les protocoles d'entente appuieront également l'intégration de ces exigences dans l'élaboration de la conception. D'autres discussions seront menées avec les entreprises de services publics pour déterminer l'accès, les servitudes, etc.

Gérer la planification et l'ingénierie avancées des systèmes ferroviaires et des infrastructures

VIA TGF travaillera avec Transports Canada pour mieux comprendre les exigences liées à l'élaboration d'un nouveau projet ferroviaire et s'assurer que les processus et les normes de sécurité sont respectés, créant ainsi un réseau de transport ferroviaire efficace, sûr et durable. La coordination et la collaboration avec Transports Canada aideront à déterminer les exigences réglementaires et de sécurité pertinentes régissant les systèmes ferroviaires, les politiques d'utilisation du réseau et les procédures d'obtention des permis et des approbations nécessaires. Comme le projet de TGF sera le premier du genre au Canada, les règlements sur l'intégration du réseau et la sécurité seront examinés en profondeur et déterminés avec les autorités compétentes.

Priorité clé nº 2 : Favoriser les partenariats avec les Autochtones, mobiliser efficacement les intervenants et les autres partenaires

Objectif stratégique : La Société continuera de favoriser les partenariats en établissant des relations avec les communautés, les entités et les organisations autochtones, et de mobiliser

efficacement les parties prenantes et d'autres partenaires afin d'assurer, d'améliorer et d'élargir l'appui du public au projet. Le projet doit être connu, requis et souhaité. Une mobilisation efficace favorise la transparence, renforce la confiance avec les collectivités situées le long du corridor et permet de cerner rapidement les préoccupations, ce qui mène à une planification plus complète du projet et à des stratégies d'atténuation acceptables.

ACTIVITÉS

Faire progresser la réconciliation, la participation et la collaboration avec les Autochtones

La participation et le soutien des peuples autochtones sont essentiels à la réussite du projet de TGF et constituent un résultat clé de l'engagement du gouvernement envers la réconciliation. L'approche de la Société en matière de réconciliation, de participation et de collaboration avec les Autochtones repose sur quatre objectifs stratégiques :

- Co-élaborer/exécuter des accords de collaboration et établir des partenariats stratégiques et économiques;
- Diriger les consultations et la mobilisation au nom de la Couronne pour s'acquitter de toute obligation de consulter et, le cas échéant, d'accommoder;
- Établir des relations efficaces et significatives avec les communautés, entités et organisations autochtones susceptibles d'être touchées; et
- Créer des occasions de développement socioéconomique mutuellement bénéfiques.

La Société a élaboré un plan de mobilisation qui intègre les perspectives et les connaissances autochtones dans l'ensemble de l'entreprise et tout au long du cycle de vie du projet. Le plan vise à accroître la sensibilisation, le consensus et le soutien pour le projet tout en s'efforçant d'être un chef de file dans la promotion de la réconciliation et de la participation des Autochtones à l'élaboration de grands projets au Canada. À cet égard, VIA TGF a un calendrier avec des engagements prévus avec des communautés précises, des organisations commerciales autochtones et des partenaires gouvernementaux en 2024-25. L'engagement de la Société à l'égard de la réconciliation est fondé sur les principes d'engagement précoce, significatif et conforme aux principes de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. Veuillez consulter l'annexe 4 pour plus d'informations.

Soutenir les relations avec le gouvernement du Canada et les partenaires fédéraux

La Société continuera de communiquer avec le gouvernement afin d'échanger de l'information et d'être tenue au courant des dernières directives et considérations du gouvernement liées au projet. Au fur et à mesure que la Société prendra de l'expansion, elle continuera de collaborer efficacement, de promouvoir une intendance appropriée et de respecter les exigences en matière de transparence et de rapports au gouvernement.

Tout au long du projet, le propriétaire responsable est le ministre des Transports. Le Comité de surveillance des sous-ministres (CSSM), un organisme de surveillance composé de sous-ministres et d'autres hauts fonctionnaires, présidé par le sous-ministre des Transports, provenant de ministères clés, conseille le ministre des Transports sur les principaux aspects du projet, y compris pour orienter la mise en œuvre du projet en fonction des objectifs pangouvernementaux.

Le rôle du CSSM évoluera également, mais il restera un forum clé pour les délibérations entre le gouvernement et VIA TGF. Avec un changement des rôles et des responsabilités, tout en suivant l'orientation du gouvernement, le rôle de VIA TGF augmentera en importance à mesure que de nouvelles responsabilités s'ajouteront avec l'exécution du projet de TGF (c.-à-d. les rôles d'approvisionnement, techniques et d'autorité de projet) pendant la phase d'élaboration conjointe. Le gouvernement continuera d'être un partenaire important, notamment par la prise de décisions politiques et financières.

Collaborer avec les provinces, les municipalités et les groupes d'intérêt

VIA TGF mobilisera les provinces, les municipalités et les groupes d'intérêt et leur fournira une tribune pour présenter des idées. Dans les années à venir, une fois l'harmonisation confirmée, les provinces, les municipalités et les groupes d'intérêt disposeront d'une tribune pour évaluer les effets négatifs ou bénéfiques potentiels, présenter des idées, des conceptions conceptuelles, des options d'harmonisation et des mesures d'atténuation.

VIA TGF travaillera avec toutes les municipalités et collaborera avec les provinces le long du corridor tout en respectant la responsabilité du ministre des Transports et des représentants de Transports Canada dans la coordination des relations fédérales-provinciales.

Le plan de prise en compte des relations avec la collectivité et les intervenants de VIA TGF a été élaboré pour s'assurer que le projet est connu, requis et souhaité. Les objectifs de ce plan comprennent la sensibilisation et l'instauration de la confiance à l'égard du projet tout en écoutant activement et en atténuant les préoccupations; la déconstruction des mythes, tels que le manque perçu de vitesse et d'ambition, en recentrant la conversation sur les avantages du projet à réduire les temps de trajet; et la construction d'un réseau fiable d'enthousiastes tiers et de champions pour le projet. L'exécution du plan vise à accroître la notoriété et l'acceptabilité sociale du projet. Dans cet objectif, de petits fonds pourraient être alloués à des activités particulières telles que la publicité et les partenariats ciblés pendant la durée du projet, selon une politique interne et un processus d'évaluation interne rigoureux supervisé par le conseil d'administration.

Renforcer la sensibilisation du public au projet

La Société devra également sensibiliser le public au projet et lui faire confiance dans sa réussite afin que le public en voie les avantages. Avec un certain nombre de propositions passées infructueuses pour améliorer le transport ferroviaire de passagers dans le corridor, le public n'a peut-être pas confiance dans la concrétisation de ce nouveau projet. Par conséquent, il sera important de mettre en œuvre une stratégie de communication efficace, de démontrer et de promouvoir la nécessité du projet et ses avantages.

Priorité clé nº 3 : Renforcer la Société

Objectif stratégique : Faire preuve de viabilité financière et de responsabilité à l'égard d'une gestion prudente des ressources tout en s'acquittant du mandat du gouvernement. La Société continuera d'apporter un soutien efficace au projet.

ACTIVITÉS

Assurer une gouvernance d'entreprise et une gestion efficace des ressources

En tant que société d'État nouvellement créée, l'équipe de direction se concentrera sur le renforcement de sa gouvernance d'entreprise. Pour ce faire, elle assurera le soutien et la surveillance efficaces de son conseil d'administration, continuera d'élaborer des politiques d'entreprise pour gérer efficacement les ressources de la Société et assurera une gestion efficace des ressources grâce à une gestion rigoureuse des coûts. Au cours de la période de planification, VIA TGF fournira des résultats clairs et mesurables et en rendra compte, intégrera les pratiques exemplaires de bonne gouvernance et les rapports requis, y compris la gestion du rendement, les activités du PMP et ses progrès, et la gestion des risques de manière transparente.

La Société prévoit entreprendre un exercice de changement de marque qui devrait mieux harmoniser la marque de la Société avec l'évolution du projet. Cela est dû au fait que les résultats minimaux du projet visent des vitesses de train plus élevées, ce qui n'est pas le cas actuellement. VIA TGF travaillera avec le gouvernement pour consulter correctement et s'assurer que le changement de marque s'aligne sur les politiques gouvernementales en matière d'image de marque.

Renforcer les services corporatifs (RH, GI/TI, gestion des installations) à ses employés

VIA TGF continuera de renforcer les services corporatifs tels que les finances, les ressources humaines, la gestion de l'information (GI) et la technologie de l'information (TI), la gestion des installations et l'infrastructure corporative afin de soutenir l'expansion de l'organisation et la progression efficace du projet de TGF.

Promouvoir le développement des talents

La Société continuera de recruter et de maintenir en poste des talents et de favoriser une culture d'engagement et de collaboration. Afin de retenir les talents, la Société investira dans des programmes de formation et de perfectionnement des employés, améliorera davantage les compétences des employés et favorisera leur croissance professionnelle au sein de l'organisation.

Assurer un milieu de travail sain et sécuritaire

VIA TGF continuera d'élaborer ses politiques et pratiques organisationnelles en matière de santé et de sécurité afin de promouvoir un environnement de travail favorable où les employés sont engagés, se sentent valorisés et veulent rester au sein de l'organisation.

Offrir un soutien juridique continu

Les services juridiques de VIA TGF seront également fournis à l'égard du projet pendant la phase d'approvisionnement, notamment pour soutenir le rôle de VIA TGF dans le processus d'approvisionnement en cours et en ce qui concerne le processus d'évaluation d'impact; la stratégie d'acquisition de terres, les permis et les stratégies d'approbation; la protection de la propriété intellectuelle; les systèmes et infrastructures ferroviaires; les questions réglementaires et l'accès ferroviaire. Un soutien juridique sera également fourni dans la phase de codéveloppement, sous réserve des décisions du gouvernement concernant cette phase.

Les services juridiques de VIA TGF seront également fournis au projet, notamment pour soutenir le processus d'approvisionnement en cours, à savoir : les considérations relatives au processus d'évaluation d'impact; la stratégie d'acquisition de terres, les permis et les stratégies d'approbation; la protection de la propriété intellectuelle; les systèmes et infrastructures ferroviaires; les questions réglementaires et l'accès ferroviaire. Un soutien juridique sera également fourni dans la phase de codéveloppement, sous réserve des décisions du gouvernement concernant cette phase.

À l'heure actuelle, la Société n'a aucun litige en cours.

RISQUES ET RÉSULTATS PREVUS

RISQUES

La gestion des risques est un processus continu qui permet de cerner et d'évaluer les risques et de les gérer à l'aide de mesures d'atténuation. Afin de cerner et d'évaluer les risques existants et émergents et de préparer des mesures d'atténuation appropriées, VIA TGF a élaboré un cadre de gestion des risques d'entreprise qui reflète une approche pangouvernementale en matière de gestion des risques.

Ce cadre vise à assurer une gestion efficace des risques et des contrôles qui seront mis en œuvre dans l'ensemble de l'organisation, afin de s'assurer que les risques sont gérés efficacement et conformément aux exigences législatives et de gouvernance. Il servira à cerner et surveiller tous les risques liés à l'organisation et aux projets, notamment les ressources humaines et financières, les calendriers des projets, les processus réglementaires et l'exécution des projets.

La gestion des risques a été et continuera d'être un effort de collaboration, dirigé par VIA TGF, avec le gouvernement. Certains des risques du projet de TGF seront assumés par le gouvernement, d'autres conjointement par le gouvernement et VIA TGF, d'autres principalement par VIA TGF et d'autres encore par le PDP. Au cours de la phase d'approvisionnement, les cinq principaux risques pour VIA TGF et le projet sont les suivants :

- **Incertitude du financement :** Si le financement est incertain, la capacité de VIA TGF à remplir son mandat et ses objectifs stratégiques sera considérablement compromise. Comme il n'y a pas de financement pour les nouvelles activités de codéveloppement, la capacité de planifier, d'élaborer et de faire progresser le projet sera limitée. La confiance de l'industrie et du secteur privé dans le projet pourrait également être touchée.
- **Acceptabilité sociale, perception du public et soutien des intervenants :** Si la perception et la sensibilisation du public aux avantages du projet sont faibles et/ou incompatibles avec l'intention réelle du projet, le soutien au projet peut être diminué. Le soutien des intervenants municipaux et provinciaux, y compris les élus, est également essentiel pour obtenir l'acceptabilité sociale requise pour poursuivre le projet.
- **Manque de mobilisation et de participation des Autochtones :** Si la mobilisation et la participation des Autochtones font défaut, ce sera une occasion manquée d'améliorer le bien-être des peuples autochtones, de mettre en œuvre des avantages socioéconomiques mutuels et de contribuer à la réconciliation, et cela pourrait compromettre les efforts de consultation dans le but d'obtenir un consentement libre, préalable et éclairé. VIA TGF assurera également une coordination avec d'autres autorités fédérales pour s'assurer que l'obligation de consultation de la Couronne est remplie de manière appropriée.
- **Les processus d'approbation des lois et des règlements ne sont pas conçus, planifiés et exécutés de manière appropriée :** Si les processus d'approbation des lois et des règlements ne sont pas conçus, planifiés et exécutés de manière appropriée, la viabilité commerciale peut être réduite et les délais des projets prolongés.

- **Engagement des soumissionnaires :** Si les progrès sont ralentis et que le financement est incertain, l'intérêt des soumissionnaires peut diminuer, ce qui pourrait entraîner le retrait d'un ou de plusieurs soumissionnaires. Une participation réduite serait une perte de tension concurrentielle qui contribue à stimuler la créativité et l'innovation dans la conception du projet.

De plus amples détails sur les cinq risques les plus urgents, y compris le niveau de risque de chacun et les mesures d'atténuation pour y faire face, sont présentés à l'annexe 5.

RÉSULTATS PRÉVUS

En tant que nouvelle société d'État, les résultats que VIA TGF prévoit atteindre en 2024-25 sont présentés à l'annexe 8. Les résultats prévus à court terme sont conformes aux trois grandes priorités de la Société pour 2024-25 :

Diriger l'élaboration de la conception d'un service ferroviaire de passagers dans le corridor : La Société fera progresser le projet en appuyant le processus d'approvisionnement dirigé par le gouvernement, en aidant à finaliser les modalités de l'entente préalable à l'aménagement et en faisant progresser tous les travaux préparatoires qui appuieront et accéléreront la phase de conception du projet.

Favoriser efficacement les partenariats avec les Autochtones, mobiliser les intervenants et les autres partenaires : La Société favorisera les partenariats en établissant des relations avec les collectivités, les entités et les organisations autochtones et mobilisera efficacement les intervenants externes et d'autres partenaires, y compris le gouvernement fédéral et d'autres ordres de gouvernement, afin d'accroître le soutien du public. Le projet doit être connu, requis et souhaité. Par conséquent, VIA TGF continuera d'établir et de faire connaître le projet de TGF et de s'assurer que ses mérites sont connus. La Société sera également à l'écoute pour atténuer les préoccupations rapidement et y répondre de manière proactive.

Renforcer la Société : Pour remplir son mandat, VIA TGF se gérera efficacement comme une société d'État. Il s'agira notamment de faire preuve d'une solide gérance financière, de rechercher du financement pour assurer la stabilité à long terme de la Société et d'établir une solide culture de gestion de projet axée sur la réalisation du plus grand projet d'infrastructure du Canada.

De nombreuses activités devraient perdurer au-delà de 2024-25 et tout au long de la période de planification. Ainsi, les indicateurs et les cibles pour les résultats à long terme seront peaufinés au cours de la phase d'élaboration conjointe.

Le rapport annuel pour 2024-25 et le plan d'entreprise pour l'exercice 2025-26 rendront compte des résultats de VIA TGF en ce qui concerne les résultats prévus tels que présentés dans le présent plan d'entreprise.

APERÇU DES RESSOURCES FINANCIERES ET HUMAINES

ASPECT FINANCIER

La section suivante présente les principaux points saillants de l'aperçu financier de VIA TGF pour la période de planification 2024-25 à 2028-29, alors qu'elle s'acquitte de son mandat et de ses principales priorités pour l'exercice 2024-25. Un total de 51,7 M$ a été approuvé par le Parlement pour établir la Société et faire progresser ses objectifs en 2023-24.

Le Budget principal des dépenses de 2024-2025 du gouvernement du Canada comprend 45,3 M$ pour VIA TGF. Le budget de 2024 a également annoncé 371,8 M$ pour le train à grande fréquence sur six ans, à compter de 2024-2025, incluant 368,4 M$ pour que VIA TGF termine la phase d'approvisionnement et soutienne la Société au cours de cette période.

Ce plan d'entreprise couvre la période de planification de six ans (2024-25 à 2028-29), y compris 360,3 M$ du financement annoncé dans le budget de 2024 et le Budget principal des dépenses de 2024-2025.

Par priorité clé, pour 2024-25, 73,5 M$ seront consacrés à l'avancement du projet ferroviaire Québec-Toronto, 8,4 M$ pour mobiliser efficacement les parties prenantes et les partenaires, et 36,2 M$ pour soutenir et renforcer les activités de la Société. Ce financement permettra de réaliser une série complète d'activités réalisables qui atténueront les risques et feront progresser le projet.

État des résultats

POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS (EN MILLIERS DE DOLLARS)	BUDGET	BUDGET					TOTAL
	2023-24	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29	
Diriger l'élaboration de la conception d'un service ferroviaire de passagers dans le corridor	-	73,439	27,297	-	-	-	100,736
Mobiliser efficacement les intervenants, les communautés autochtones et les partenaires	-	8,410	10,000	-	-	-	18,410
Renforcer la Société	-	36,172	41,435	53,835	53,835	53,835	239,112
TOTAL DES DEPENSES	**(51,670)**	**(118,021)**	**(78,732)**	**(53,835)**	**(53,835)**	**(53,835)**	**(358,258)**
ACTIFS FINANCIERS NETS							
Transferts gouvernementaux, crédits de fonctionnement	51,670	120,954	79,000	53,435	53,435	53,435	360,259
Remboursement des crédits	-	-	-	-	-	-	-
Transferts gouvernementaux – Recouvrements	-	-	-	-	-	-	-
FINANCEMENT TOTAL DU GOUVERNEMENT	**51,670**	**120,954**	**79,000**	**53,435**	**53,435**	**53,435**	**360,259**
EXCEDENT (DEFICIT) D'EXPLOITATION ANNUEL	**-**	**2,933**	**268**	**(400)**	**(400)**	**(400)**	**2,001**

Le passage à la phase PDP est soumis à des décisions futures du gouvernement. Le montant du budget 2023-24 est basé sur les crédits parlementaires approuvés. Les dépenses totales seront présentées ultérieurement.

RESSOURCES HUMAINES

En mars 2024, VIA TGF comptait 79 postes pourvus de différentes manières (c.-à-d. des employés, des entrepreneurs et des personnes faisant partie de l'échange avec le gouvernement du Canada). L'effectif de VIA TGF augmentera au fur et à mesure que la Société continuera de se concentrer sur la dotation en personnel en 2024-25, prévoyant environ 160 postes pourvus d'ici le 31 mars 2025.

MAIN-D'ŒUVRE DE VIA TGF
PERSONNEL PERMANENT, ECHANGE ET ENTREPRENEURS

ÉXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS					
2023-24*	**2024-25**	**2025-26**	**2026-27**	**2027-28**	**2028-29**
79	160	160	160	160	160

**Personnel permanent : temps plein et temps partiel*

VIA TGF se conforme à la directive du gouvernement du Canada selon laquelle la fonction publique fédérale doit adopter une part équilibrée (50/50) des cotisations de retraite entre les employés et l'employeur, comme annoncé dans le budget de 2012.

Pour l'exercice 2023-24, le Bureau du vérificateur général agit à titre d'auditeur externe de la Société et vérifiera les états financiers annuels pour s'assurer qu'ils présentent fidèlement les résultats d'exploitation et la situation financière de VIA TGF à tous égards importants.

Une demande de propositions sera lancée en 2024-25 pour acquérir les services d'un auditeur interne tiers et tirer parti d'un contrat de faible valeur jusqu'à ce qu'un fournisseur soit déterminé de manière concurrentielle.

Politique d'approvisionnement

La politique d'approvisionnement de VIA TGF établit les principes directeurs et les procédures d'approvisionnement en biens, en services et en travaux de construction, garantissant la transparence, l'équité et la responsabilité dans le processus d'approvisionnement. Ces principes sont conformes aux politiques de passation de marchés et d'approvisionnement d'autres sociétés d'État fédérales.

ANNEXES

Annexe 1 : Énoncé des priorités et des responsabilités (lettre de mandat)

Annexe 2 : Énoncé de projet de VIA TGF

Annexe 3 : Structure de gouvernance d'entreprise

Annexe 4 : Collaboration avec les communautés, les entités et les organisations autochtones

Annexe 5 : Risques et réponses

Annexe 6 : États financiers / budget

Annexe 7 : Attestation du directeur financier

Annexe 8 : Résultats prévus

Annexe 9 : Conformité aux exigences de la législation et de la politique

Annexe 10 : Harmonisation avec les priorités et l'orientation du gouvernement

Annexe 11 : Chronologie du projet de TGF

Annexe 12 : Glossaire des acronymes et des termes

ANNEXE 1

ÉNONCE DES PRIORITÉS ET DES RESPONSABILITÉS (lettre de mandat)

Minister of Transport | Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

16 décembre 2022

Rob Prichard
1, Place Ville-Marie
Bureau 3450
Montréal (Québec) H3B 3N2

Monsieur Prichard,

Je vous écris pour vous féliciter de votre nomination au poste de président du conseil d'administration de VIA HFR – VIA TGF inc. (VIA TGF), une filiale de VIA Rail inc. Le projet de train à grande fréquence (TGF) est un projet d'une génération qui transformera le service ferroviaire passager au Canada grâce à la création d'un service ferroviaire plus rapide, plus fréquent et plus fiable entre Québec, Trois-Rivières, Montréal, Ottawa, Peterborough et Toronto. Je suis reconnaissant que vous ayez accepté la présidence inaugurale de cette nouvelle société d'État, en compagnie de Marie-José Nadeau, vice-présidente.

Le 9 mars 2022, j'ai annoncé que le gouvernement du Canada lançait la demande d'expression d'intérêt (DEI), marquant une étape importante dans le soutien de la phase d'approvisionnement du projet de train à grande fréquence. Le 31 octobre 2022, les prochaines étapes du processus d'approvisionnement ont été publiées dans le cadre d'une mise à jour de la DEI, qui a répondu à des questions clés de l'industrie au sujet du projet.

Comme vous le savez, le mandat de VIA TGF est d'élaborer et de mettre en œuvre le projet de TGF avec le secteur privé, en collaboration avec le ministre des Transports et ses fonctionnaires. En tant que président de VIA TGF, qui est responsable de faire rapport au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, vous relèverez de moi au sujet de la conduite de l'organisation et de l'atteinte des résultats du projet de train à grande fréquence. À cet égard, je vous demande de me fournir des mises à jour trimestrielles sur les progrès réalisés pour établir VIA TGF ainsi que de lancer le projet de train à grande

Canada

fréquence. Il sera important de veiller à ce que j'aie accès à des renseignements efficaces, transparents et opportuns de VIA TGF pour me permettre, en tant que propriétaire responsable du projet de train à grande fréquence, de prendre des décisions sur le projet au fur et à mesure qu'il avance, avec l'appui de mon sous-ministre et des fonctionnaires de mon ministère.

J'aimerais profiter de l'occasion pour vous faire part de mes attentes à l'égard de VIA TGF. À court terme, votre priorité est de diriger le processus de sélection pour le recrutement du poste de chef de la direction de VIA TGF et des quatre postes restants au conseil d'administration. J'ai demandé au président du processus de sélection actuel de vous informer sur le processus à ce jour afin d'établir une marche à suivre. Pour appuyer l'engagement du gouvernement à l'égard de la réconciliation avec les Autochtones, VIA TGF devra veiller à ce que les peuples autochtones soient représentés par au moins un membre au conseil d'administration. Je vous demande de viser à ce que le conseil d'administration et le/la chef de la direction de VIA TGF soient tous en fonction d'ici avril 2023. En fonction du processus de sélection que vous superviserez, le conseil d'administration de VIA TGF nommera le/la chef de la direction, en consultation avec moi, et le conseil d'administration de VIA élira les autres membres du conseil d'administration de VIA TGF, en consultation avec moi.

La deuxième priorité doit être d'établir des processus de gouvernance et des politiques organisationnelles appropriés qui résistent au plus haut niveau d'examen. Le conseil d'administration de VIA TGF n'est pas assujetti à la *Loi sur les conflits d'intérêts*, mais je m'attends à ce qu'il établisse une politique solide sur les conflits d'intérêts qui reflète les meilleures normes pour les conseils d'administration au Canada aujourd'hui et qui est conforme aux normes de cette loi. En tant que société d'État, VIA TGF doit maintenir des codes de conduite et d'éthique d'affaires appropriés, qui reflètent ces obligations, en veillant à ce que la norme la plus élevée de conduite éthique soit promue dans toutes ses activités. Toutes les personnes nommées doivent respecter les principes énoncés dans la déclaration du premier ministre sur un gouvernement ouvert et responsable. Tous les conseils doivent veiller à la conformité continue, tant pour leur organisation que pour eux-mêmes, avec les lois pertinentes et les politiques applicables du Conseil du Trésor ainsi qu'avec les directives du gouverneur en conseil et ministérielles.

Je vous demanderais de travailler avec mes fonctionnaires à l'établissement du premier plan d'entreprise et du budget d'exploitation de VIA TGF, car votre organisation se limite aux activités de mise en place initiale jusqu'à ce que ces documents reçoivent l'approbation du Conseil du Trésor du Canada. Je vous demanderais de superviser le travail de préparation de l'organigramme et recrutement du personnel clé, ainsi que l'adoption d'un régime de rémunération approprié pour VIA TGF, conformément à votre plan d'entreprise et à votre budget d'exploitation approuvés.

Le gouvernement du Canada dirige la phase d'approvisionnement du projet et sera le décideur pour la sélection du partenaire développeur privé (PDP). À l'étape suivante, VIA TGF sera l'autorité contractante et supervisera la relation avec le PDP à la phase de codéveloppement. Au cours de la phase d'approvisionnement, certains experts en la matière de VIA TGF seront membres de comités d'évaluation spécialisés et contribueront à l'évaluation des propositions des soumissionnaires de la DDQ/DDP.

Pendant que le processus d'approvisionnement pour sélectionner le PDP est en cours, VIA TGF aura l'occasion de faire progresser les travaux sur plusieurs aspects du projet, de sorte qu'il y ait un meilleur point de départ pour les négociations entre VIA TGF et le partenaire développeur privé pendant la phase de codéveloppement. Par exemple, le projet de train à grande fréquence est assujetti au Règlement sur les activités concrètes en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* et devrait donc nécessiter une évaluation d'impact. Il y a d'importantes occasions de faire progresser la conception de base et les consultations sur le projet afin d'être mieux préparé à aller de l'avant avec ce processus une fois le PDP sélectionné, ce qui permettrait de gagner de nombreux mois dans l'échéancier du projet.

Je m'attends à ce que VIA TGF et VIA Rail collaborent pour assurer la réussite du projet. Cela comprend la collaboration avec Transports Canada pour l'élaboration d'options et la mise en œuvre ultérieure des investissements approuvés pour améliorer le service ferroviaire passager dans le Sud-Ouest de l'Ontario. VIA Rail aura un rôle clé à jouer pour appuyer le processus d'approvisionnement, fournir du soutien administratif à VIA TGF et finalement faciliter le transfert de ses activités dans le corridor TorontoQuébec. Il est prioritaire pour le gouvernement que les droits, les avantages et les conventions collectives des employés soient respectés à toutes les étapes du projet.

Je vous demande également de façon continue, à vous, au conseil d'administration et à la haute direction de VIA TGF, d'appuyer les principales politiques horizontales du gouvernement du Canada, qui sont décrites ci-dessous.

La lutte contre les changements climatiques est une pierre angulaire du plan du gouvernement visant à créer des emplois de classe moyenne et à veiller à ce que l'industrie canadienne demeure concurrentielle. La *Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité* a prescrit les efforts du Canada pour atteindre l'objectif de carboneutralité d'ici 2050. À cet égard, VIA TGF devra continuer de chercher des occasions de promouvoir des mesures qui appuient la transition du Canada vers la carboneutralité.

Le Canada s'est engagé à établir des relations ouvertes et constructives avec les peuples autochtones fondées sur les principes d'un engagement précoce et concret, en remplissant l'obligation de la Couronne de consulter et de prendre des mesures d'adaptation, lorsqu'approprié, pour les relations de nation à nation et de gouvernement à gouvernement et l'avancement des priorités en matière de réconciliation, y compris son engagement à mettre en œuvre la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. Déjà compris sont des réunions et des discussions, le partage en temps opportun de renseignements détaillés sur le projet proposé, le financement par l'entremise d'un programme de subventions pour appuyer la participation des Autochtones et la tenue d'un registre de toutes les interactions et communications. Conformément à l'engagement du Canada envers les peuples autochtones, VIA TGF consultera et mobilisera largement les collectivités, les organisations et les entités autochtones au sujet du projet de train à grande fréquence proposé, et intégrera les connaissances et les points de vue autochtones aux activités organisationnelles et aux processus de planification, le cas échéant.

En tant que partie intégrante de la Couronne, VIA TGF doit veiller à ce que les processus de consultation et de mobilisation soient significatifs et guidés par le principe de l'honneur de la Couronne afin de promouvoir l'objectif de réconciliation avec les peuples autochtones. Je vous encourage à travailler avec mes fonctionnaires pour opérationnaliser cette partie importante du projet de train à grande fréquence. VIA TGF, en favorisant des relations solides à mesure que le projet avance, travaillera également avec les collectivités, les organisations et les entités autochtones pour élaborer le projet efficacement afin de créer des possibilités de développement socioéconomique mutuellement avantageuses.

Les Canadiens savent que la lutte contre le racisme systémique et la promotion de la diversité et de l'équité au sein de la population active contribuent à rendre le Canada plus fort, et le gouvernement est déterminé à concrétiser cette vision. Lors de l'embauche, VIA TGF mettra en œuvre des stratégies de sensibilisation et de recrutement qui respectent les principes d'équité, de diversité et d'inclusion, y compris le respect des lois fédérales pertinentes comme la *Loi sur les langues officielles*. De plus, comme vous êtes en train d'élaborer le système de transport ferroviaire passager de l'avenir, j'ai hâte de voir des principes d'accessibilité dès la conception dans votre travail. À cette fin, VIA TGF doit respecter et dépasser les normes établies dans la *Loi canadienne sur l'accessibilité* pour appuyer l'objectif de faire du Canada un pays exempt d'obstacles.

En terminant, je tiens à vous féliciter de votre nomination et à vous remercier de votre engagement à servir le public en dirigeant la réalisation du plus grand projet d'infrastructure de transport au Canada depuis les 50 dernières années. Mon sous-ministre fera immédiatement un suivi auprès de vous pour vous fournir des renseignements supplémentaires et du soutien afin d'orienter vos premières mesures, au lancement de ce projet historique visant à moderniser et à élargir le service ferroviaire passager du Canada pour les Canadiens.

Cordialement,

L'honorable Omar Alghabra, C.P., député

Ministre des Transports

c.c. Michael Keenan, sous-ministre des Transports

Françoise Bertrand, présidente de VIA Rail

ANNEXE 2

RÉSUMÉ DU PROJET VIA TGF

Arrière-plan

Bien que les services de VIA Rail (VIA) dans le corridor Windsor-Québec, densément peuplé, soient importants, des défis importants ont empêché VIA d'attirer des passagers supplémentaires grâce à des options à plus forte intensité de carbone, comme les véhicules aériens ou privés. Bon nombre de ces défis découlent du fait que VIA doit exploiter des infrastructures ferroviaires encombrées détenues et contrôlées par des compagnies de transport ferroviaire de marchandises. Par conséquent, VIA a des offres de service rigides, des temps de trajet plus longs et une ponctualité peu fiable, ce qui limite son attrait en tant qu'option de transport.

Initialement proposé par VIA en 2016, le projet initial de train à grande fréquence (TGF) a été présenté comme un projet relativement limité visant à améliorer rapidement le service ferroviaire de passagers dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal en exploitant les trains de VIA sur des voies principalement réservées afin d'améliorer la ponctualité.

Après une analyse approfondie par le gouvernement, puis par un petit bureau de projet conjoint spécialisé, le gouvernement a exploré un certain nombre d'approches d'approvisionnement différentes pour le projet de TGF et a finalement choisi un modèle de PPP progressif avec un modèle d'exécution intégré. Cette approche devrait entraîner une réduction des coûts pour les contribuables, une meilleure répartition des risques du projet entre la meilleure entité capable de gérer les risques et, en fin de compte, de meilleurs résultats pour les Canadiens.

Aperçu du projet

Le projet de train à grande fréquence

Le projet actuel de TGF mis de l'avant par le gouvernement s'est appuyé sur la proposition de VIA Rail et est devenu un projet plus ambitieux. Le projet créerait un nouveau réseau ferroviaire interurbain de passagers de 1 000 km sur des voies réservées entre Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Laval, Trois-Rivières et Québec.

Le projet se déroulera principalement sur des voies réservées et principalement électrifiées à des fréquences plus élevées, à des vitesses plus élevées et avec une plus grande fiabilité dans le corridor Toronto-Québec, ce qui permettra aux habitants des régions les plus peuplées du Canada de se déplacer plus rapidement et plus facilement. Le réseau permettra également d'offrir un service ferroviaire de passagers dans les collectivités qui sont actuellement mal desservies ou qui n'en ont pas, comme Peterborough et Trois-Rivières. Le projet de TGF devrait

offrir une meilleure connectivité intermodale et un meilleur service de transport de passagers entre les grandes régions urbaines (Toronto, Ottawa, Montréal et Québec), offrant ainsi une option de transport de passagers sûre et accessible.

Les principales différences entre les propositions initiales et actuelles comprennent l'élargissement de la portée du projet à Laval, Trois-Rivières et Québec, l'examen de segments à plus grande vitesse et l'acquisition du projet en tant que modèle d'approvisionnement novateur.

Résultats du projet

Le projet vise à atteindre sept résultats, comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Ces résultats du projet sont à la base de la demande de propositions en cours.

RÉSULTATS DU PROJET	RÉSULTAT CIBLE MINIMAL
Augmenter considérablement le nombre de passagers du transport ferroviaire interurbain	• Augmenter le nombre annuel de voyages de passagers dans le corridor à au moins 17 millions d'ici 2059 (contre 4,8 millions en 2019), y compris les services ferroviaires de passagers et les services locaux • Les stratégies opérationnelles et de flotte comprennent une augmentation de la capacité annuelle en sièges pour permettre la croissance attendue du nombre de passagers
Améliorer l'expérience des passagers dans le corridor	• Un service plus rapide avec des temps de trajet plus courts entre les grandes villes (Québec, Montréal, Ottawa et Toronto) qui sont inférieurs à : o 4h10 entre Toronto et Montréal o 2h55 entre Toronto et Ottawa o 1h45 entre Ottawa et Montréal o 2h50 entre Montréal et Québec • Un service plus fiable avec une meilleure ponctualité dans le corridor (jusqu'à 95 % sur les voies réservées, contre une moyenne de 68 % en 2019) • Départs plus fréquents (p. ex., minimum de 12 départs par jour) entre les grandes villes • Ajouter de nouveaux services à Peterborough, Laval et Trois-Rivières • Maintenir la connectivité entre les villes actuellement desservies en respectant ou en dépassant les exigences

RÉSULTATS DU PROJET	RÉSULTAT CIBLE MINIMAL
	minimales de service établies par le Canada et le chargé de projet pour les services locaux • Améliorer l'intégration avec d'autres modes de transport (p. ex., transport en commun régional et local, services hors corridor, aéroports) en collaborant avec les intervenants municipaux, les autorités de transport et d'autres ordres de gouvernement ou fournisseurs de services • Fournir un réseau ferroviaire de passagers qui dépend beaucoup moins du partage des voies avec les chemins de fer hôtes
Fournir des avantages environnementaux significatifs pour soutenir l'engagement du gouvernement du Canada en matière de carboneutralité	• Fournir un réseau ferroviaire plus écologique et une option de transport plus propre grâce à la technologie électrifiée (technologie d'alimentation à émissions nulles ou faibles lorsque l'électrification n'est pas possible, y compris les carburants de remplacement ou les piles électriques) • Réduire les émissions totales associées au TGF, y compris celles associées à la construction. Les objectifs, y compris les objectifs d'intervalle, seraient élaborés par l'Autorité et le partenaire développeur privé pendant la phase de co-développement • Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) pendant les activités d'au moins 10 millions de tonnes de CO2 sur une période de 30 ans à l'appui de l'objectif de carboneutralité du Canada d'ici 2050 • Rendre compte des réalisations en matière de réduction des émissions de GES (p. ex., annuellement avec des rapports consolidés à intervalles réguliers, par exemple tous les 5 ans et/ou pour appuyer les rapports sur les économies d'émissions du Canada)
Augmenter considérablement la disponibilité de services accessibles et abordables	• Fournir un accès sans obstacle aux services conformes à la Loi canadienne sur l'accessibilité, en respectant ou en dépassant les normes d'accessibilité et les pratiques exemplaires les plus récentes, et augmenter considérablement la disponibilité des services accessibles pour les passagers dans le corridor • Intégrer une politique de tarification et de billetterie abordable et socialement équitable pour les passagers du

RÉSULTATS DU PROJET	RÉSULTAT CIBLE MINIMAL
	corridor qui respecte les paramètres minimaux à établir par le Canada • Intégrer les résultats dans le projet d'une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) qui tient compte de divers facteurs identitaires, y compris la façon dont différentes personnes pourraient vivre le projet, afin d'obtenir des résultats positifs en matière d'ACS+
Permettre des trajets interurbains sûrs	• Offrir un environnement sûr et sécuritaire aux clients, au personnel et aux collectivités en intégrant des normes éprouvées de systèmes ferroviaires de passagers de classe mondiale axés sur la sécurité • Fournir un niveau de sécurité pour les opérations ferroviaires du projet comparable aux normes de sécurité ferroviaire éprouvées en Amérique du Nord et en Europe
Réduire au minimum les coûts financiers pour les contribuables	• Éliminer les subventions d'exploitation du gouvernement du Canada dans le Corridor tout en atteignant des niveaux définis de satisfaction de la clientèle • Fournir une solution qui optimise les ressources des contribuables grâce à : o l'intégration de la conception, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation; et o une gestion optimale des revenus et des coûts • Établir et respecter une fourchette d'accessibilité financière pour le projet tout au long du cycle de vie du projet • Contribuer positivement aux priorités du gouvernement du Canada en matière de croissance économique en créant des emplois, en créant de nouvelles chaînes d'approvisionnement et en soutenant la formation et le perfectionnement des compétences, tout en respectant les obligations commerciales et en assurant la rentabilité
Contribuer positivement à l'engagement du	• Créer des avantages socioéconomiques et maximiser les possibilités de participation aux projets pour les peuples autochtones

RÉSULTATS DU PROJET	RÉSULTAT CIBLE MINIMAL
gouvernement du Canada envers la réconciliation avec les peuples autochtones	• Soutenir l'engagement continu pour favoriser un dialogue constructif et bidirectionnel

Les résultats du projet ci-dessus sont des seuils minimaux à atteindre. Dans le cadre du modèle d'approvisionnement progressif en PPP du gouvernement, y compris une approche de codéveloppement, on s'attend à ce que les solutions novatrices et créatives proposées par les trois consortiums qui soumissionnent pour le projet dépassent ces seuils minimums.

Portée du projet

La portée du projet comprend 6 éléments clés :

- Jusqu'à 1 000 km de corridors et de voies nouveaux ou améliorés
- Nouveaux ouvrages de génie civil (tunnels, ponts, passages à niveau, etc.) à l'appui des nouveaux services
- Gares nouvelles et modernisées
- Système de signalisation et de contrôle avancé
- Nouveau matériel roulant interurbain pour le transport de passagers
- Centres de maintenance et de contrôle opérationnel, pour la maintenance et l'exploitation du chemin de fer

Coût

Les estimations de coûts évolueront au fur et à mesure que le projet sera défini, y compris la confirmation du tracé, des stations, de la vitesse, de la sécurité et de l'infrastructure de soutien, etc. Certaines de ces décisions, y compris celles qui peuvent avoir une incidence sur la portée du projet, devront être prises en collaboration avec le gouvernement.

Une fois la conception finale confirmée, la Société disposera d'une approche officielle d'établissement des coûts qui devrait comprendre : une estimation détaillée des coûts, une planification de l'approvisionnement, un plan de gestion des coûts, y compris une affectation appropriée des imprévus et un processus d'examen par un tiers robuste.

VIA TGF s'efforcera de s'assurer que le PMP est correctement incité à innover et à chercher à

réduire les coûts, au besoin, afin d'optimiser les ressources, tout en protégeant l'intérêt public.

Charte de projet et gouvernance de projet

Charte du projet

Pour s'assurer que le projet de TGF est réalisé d'une manière conforme à la vision mise de l'avant par le gouvernement, une charte de projet (charte) a été élaborée qui définit les paramètres généraux du projet et sa gouvernance. Il décrit en détail les rôles et les responsabilités des principaux intervenants et prévoit les pouvoirs respectifs du bureau du gouvernement (c.-à-d. les fonctionnaires de Transports Canada, de Services publics et Approvisionnement Canada et d'Infrastructure Canada) et de VIA TGF pendant la phase d'approvisionnement. Il a été signé par le sous-ministre des Transports après consultation de VIA TGF.

Gouvernance du projet

Compte tenu de l'ampleur et de la complexité du projet, le gouvernement du Canada a élaboré une structure de gouvernance du projet qui assure une surveillance efficace et efficiente du projet tout en permettant à VIA TGF, une société d'État, de faire progresser les aspects clés du projet d'une manière conforme aux obligations et aux responsabilités d'une société d'État fédérale.

Diverses organisations gouvernementales jouent un rôle direct dans l'avancement du projet de TGF. Ces rôles continueront d'évoluer au fur et à mesure que le projet de TGF progressera dans les différentes phases du projet. Pendant toute la durée du projet, le ministre des Transports est le propriétaire responsable du projet qui rend compte du projet au Parlement, présente des recommandations au Cabinet et au Conseil du Trésor et fournit une orientation stratégique générale pour la mise en œuvre du projet en fonction des objectifs pangouvernementaux. Le ministre des Transports est appuyé par le sous-ministre des Transports.

Phase actuelle : Phase d'approvisionnement

À l'étape de l'approvisionnement, le Bureau du gouvernement appuie le sous-ministre des Transports et, en fin de compte, le ministre des Transports dans leur rôle de propriétaire responsable, et agit à titre de chargé de projet.

Le ministre de SPAC est l'autorité responsable de l'approvisionnement pendant la phase d'approvisionnement. En collaboration avec le chargé de projet, SPAC gérera le processus d'approvisionnement pour la sélection du PMP.

Au cours de cette phase, VIA TGF aide et appuie l'approvisionnement dirigé par le gouvernement par le biais d'activités conformes à son plan d'entreprise. Il rend compte au

Parlement, par l'entremise du ministre des Transports, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques (LGFP) et à ce ministre par l'entremise de la structure de gouvernance organisationnelle du projet de TGF, telle qu'elle est énoncée dans la charte de projet qui fait partie de l'entente de collaboration entre VIA TGF et le gouvernement et qui établit les rôles et les responsabilités des parties concernant le projet de TGF pendant la phase d'approvisionnement.

La charte de projet comprendra un modèle RACI (responsable, comptable, consulté et informé) qui définit les rôles et les responsabilités de VIA TGF et du gouvernement pour les principales activités de la phase d'approvisionnement du projet de TGF.

VIA TGF continuera de fournir le soutien technique (p. ex., pour les chemins de fer) et l'expertise en la matière pour l'approvisionnement dirigé par le gouvernement. Il dirigera la création des documents techniques pour l'approvisionnement et soutiendra la rédaction des éléments commerciaux et financiers de l'APD et exécutera l'APD. Au cours de cette phase, la Société dirigera également les consultations et la mobilisation, y compris auprès des peuples autochtones.

Parmi les autres mécanismes qui régissent le projet, mentionnons une entente tripartite entre Transports Canada, VIA Rail et VIA TGF, ainsi qu'une entente bilatérale entre Transports Canada et VIA TGF qui définit les rôles de VIA TGF dans le projet de TGF.

Phase suivante : Phase de co-développement

Parmi les activités futures, au cours de cette phase et sous réserve des décisions du gouvernement, une nouvelle structure de gouvernance est attendue, et VIA TGF assumera les rôles et les responsabilités de chargé de projet, d'autorité contractante et de solide homologue du secteur public du PDP. VIA TGF collaborera avec le PDP pour codévelopper le projet et dépasser les résultats du projet conformément à l'APD. VIA TGF continuera de rendre des comptes au Parlement, par l'entremise du ministre des Transports, conformément à la partie X de la LGFP, et à ce ministre par l'entremise de la structure de gouvernance organisationnelle du projet de TGF, telle qu'elle est énoncée dans la charte de projet pour la phase d'élaboration conjointe, qui fera partie d'une entente de collaboration qui sera conclue entre VIA TGF et le ministre des Transports pour cette phase. La charte de projet mise à jour devrait inclure un modèle RACI définissant les rôles et les responsabilités de VIA TGF et du gouvernement pour les principales activités pendant la phase d'élaboration conjointe.

D'autres mécanismes de contrôle du projet devraient comprendre une entente tripartite entre Transports Canada, VIA Rail et VIA TGF ainsi qu'une entente bilatérale entre Transports Canada et

VIA TGF qui définit les rôles de VIA TGF dans le projet de TGF.

Réalisation du projet

Le gouvernement a choisi un modèle d'approvisionnement qui comprend une approche de co-développement pour la conception et l'élaboration de projets. Un tel modèle d'approvisionnement progressif basé sur une concession de conception-construction-financement-exploitation-maintenance (DBFOM), avec une approche innovante de co-développement, a été sélectionné.

L'approche d'élaboration conjointe a été utilisée dans d'autres grands projets d'infrastructure (p. ex., Metrolinx, Sepulveda) et encourage l'innovation et la souplesse, dans le cadre de laquelle VIA TGF et un PDP seront mobilisés dès le début du processus de conception pour développer conjointement le projet qui sera ensuite présenté au gouvernement pour une décision finale d'investissement.

Cette approche permet également au gouvernement de bénéficier des commentaires des soumissionnaires pour éclairer les prochaines étapes et les décisions gouvernementales concernant la mise en œuvre du projet de TGF. Chaque soumissionnaire apportera des approches innovantes pour atteindre les résultats du projet fixés par le gouvernement. Le gouvernement bénéficiera de larges droits de licence sur tous les droits de propriété intellectuelle générés lors de l'approvisionnement. Le gouvernement sera en mesure d'adopter les meilleurs aspects de chaque approche.

L'objectif ultime du processus d'approvisionnement est de sélectionner un PDP qui peut apporter une innovation et une expertise de classe mondiale pour obtenir les meilleurs résultats pour les Canadiens d'une manière durable, fiable, accessible et respectueuse de l'environnement.

Des mises à jour annuelles de l'énoncé de projet seront apportées et des modifications seront notées.

ANNEXE 3

STRUCTURE DE GOUVERNANCE D'ENTREPRISE

Conformément au document *Pour un gouvernement ouvert et responsable (2015)*, les sociétés d'État jouissent d'une autonomie opérationnelle considérable en vertu des dispositions de gouvernance de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* ou de leurs lois constitutives. Cela donne aux sociétés d'État la souplesse de gestion et d'administration nécessaire pour exercer des fonctions qui nécessitent un engagement avec les clients, les fournisseurs ou les concurrents dans des contextes commerciaux ou quasi commerciaux, tout en permettant un contrôle et une surveillance appropriés de la part des ministres.

Par conséquent, il est de la prérogative du conseil d'administration de superviser la gestion des activités de VIA TGF, conformément aux activités détaillées dans le présent plan d'entreprise et conformément à son mandat mentionné ci-dessous.

Le 24 mars 2022, conformément au *décret C.P. 2022-0259*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, a ordonné à VIA Rail Canada Inc. :

a) obtenir la constitution en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions d'une filiale en propriété exclusive, qui n'a pas encore été nommée, dont le mandat est d'élaborer et de mettre en œuvre le projet de train à grande fréquence, y compris la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien des services ferroviaires de passagers en Ontario et au Québec dans le cadre d'une ou de plusieurs ententes avec le secteur privé; en collaboration avec le Ministre des transports;

b) fournir tout le soutien, l'expertise et la coopération nécessaires à la filiale pour faciliter son rôle et l'exécution de son mandat; et

c) fournir tout le soutien, l'expertise et la collaboration nécessaires au ministre des Transports pour faciliter son rôle dans l'élaboration et la mise en œuvre du projet de train à grande fréquence

VIA HFR – VIA TGF, Inc. est une filiale en propriété exclusive de VIA Rail qui exerce ses activités sans lien de dépendance et agit à titre de société d'État mère conformément à la LGFP, à quelques exceptions près conformément au *décret C.P. 2022-0260*. La filiale est supervisée par son propre conseil d'administration et son propre PDG indépendants.

La Société est responsable, par l'entremise du ministre des Transports, devant le Parlement conformément à la partie X de la LGFP.

Gouvernance et collaboration

Pour faciliter la collaboration avec le gouvernement, un organisme de surveillance composé de sous-ministres est présidé par le sous-ministre des Transports, offre un forum consensuel permettant aux ministères clés de conseiller le ministre des Transports par l'intermédiaire du sous-ministre des Transports, et guide la mise en œuvre du projet TGF en assurant l'intégration appropriée des priorités à l'échelle du gouvernement.

Conseil d'administration et ses comités

Le conseil d'administration est actuellement composé de six administrateurs, sur un maximum de sept, comme le précisent les statuts constitutifs et le décret C.P. 2022-0261. Le conseil d'administration possède un équilibre solide et pertinent entre les compétences, les connaissances et l'expérience, ainsi qu'une diversité de genre, de langue et de représentation autochtone et régionale, pour soutenir la réalisation de la vision et des objectifs stratégiques de VIA TGF.

Les candidats au poste d'administrateur sont identifiés par le conseil d'administration et recommandés au ministre des Transports. Les administrateurs sont ensuite officiellement nommés par l'unique actionnaire de la Société, VIA Rail Canada Inc., en consultation avec le ministre des Transports.

Le conseil d'administration est chargé de nommer le premier dirigeant de la Société, en consultation avec le ministre des Transports.

Depuis le début de ses activités, le conseil d'administration de VIA TGF a bâti une base solide pour une saine gouvernance. Comme l'exigent les règlements administratifs de VIA TGF, le conseil d'administration a mis sur pied un comité d'audit et de gestion des risques et un comité des ressources humaines, de la gouvernance d'entreprise et des candidatures. Elle a également élaboré et mis en œuvre un solide code de conduite et d'éthique qui s'applique aux administrateurs, aux employés et à ses sous-traitants.

Le comité d'audit et de gestion des risques s'acquitte de ses responsabilités de surveillance en ce qui concerne les rapports financiers, la gestion des risques financiers, la divulgation, les contrôles internes, les audits internes et externes et les budgets, entre autres.

Le Comité des ressources humaines, de la gouvernance d'entreprise et des candidatures s'acquitte de ses responsabilités de surveillance en ce qui concerne les questions de gouvernance, y compris les ressources humaines et la rémunération, les plans de relève de la direction, les politiques et les processus relatifs à la conduite des affaires et au comportement éthique des employés, les objectifs annuels du chef de la direction et toute autre question qui lui

est confiée. Tous les administrateurs sont indépendants de la direction de VIA TGF.

Au cours de la dernière année, le conseil d'administration et ses comités se sont réunis en moyenne deux fois par mois pendant la phase de démarrage et d'opérationnalisation de la Société. Tous les administrateurs ont assisté à toutes les réunions du conseil et des comités auxquelles ils ont été invités au cours de l'année (c.-à-d. taux de participation de 100 %).

Le conseil et les comités passeront bientôt à un calendrier plus régulier avec des réunions au moins une fois par trimestre et plus souvent au besoin pour superviser efficacement les activités de la Société.

La rémunération des administrateurs est fondée sur une structure d'honoraires fixes pour les deux premières années civiles (2023-2025), avec un examen intégré de la rémunération après deux ans pour tenir compte de l'évolution des responsabilités et de la charge de travail à la suite de la phase initiale de mise sur pied de la Société. Le conseil d'administration de VIA TGF est actuellement composé de :

MEMBRES	RÉMUNÉRATION ANNUELLE (2024-25)	DATE DE LA NOMINIATION	DURÉE DU MANDAT
J. Robert S. Prichard Président	120 000 $	13 décembre 2022	3 ans
Marie-José Nadeau Vice-présidente et présidente du Comité des ressources humaines, de la gouvernance d'entreprise et des candidatures	90 000 $	13 décembre 2022	3 ans
Robert Fonberg Président, Comité de vérification et des risques	55 000 $	29 novembre 2022	3 ans

MEMBRES	RÉMUNÉRATION ANNUELLE (2024-25)	DATE DE LA NOMINIATION	DURÉE DU MANDAT
Fiona Blondin	45 000 $	2 juin 2023	3 ans
Michael Keenan	45 000 $	28 décembre 2023	3 ans
Marie-France Poulin	45 000 $	27 mars 2024	3 ans

Vous trouverez de plus amples informations sur le conseil d'administration ici : https://tgf-hfr.ca/lequipe/

Direction générale

Martin Imbleau a été nommé président et chef de la direction de VIA TGF le 8 septembre 2023 et a assumé la responsabilité de diriger et de gérer VIA TGF et de rendre compte au conseil d'administration du chef de la direction par intérim Marc-Olivier Ranger.

Les responsabilités de la direction sont réparties entre six unités de travail clés (Gestion de projet et processus d'approvisionnement actuel; Communications, affaires publiques et relations avec les Autochtones; Projet commercial, affaires juridiques et secrétariat d'entreprise; Politique stratégique et partenariats; Directeur général des finances et des services généraux). Avec ces axes de travail et ces leaders dédiés maintenant en place, cela permettra à l'équipe de direction de soutenir la phase d'approvisionnement et de mener à la phase de co-développement.

Cette structure permettra à VIA TGF de :

1. Attirer des talents dédiés à l'avancement du projet;
2. Être une contrepartie crédible pour le secteur privé;
3. Opérationnaliser les décisions à prendre en temps opportun tout en permettant au gouvernement du Canada et au ministre des Transports de concentrer leur attention sur les considérations et les enjeux stratégiques du projet de TGF; et
4. Tirer parti des ressources humaines et de la structure contractuelle d'une société d'État pour s'adapter rapidement, au besoin.

La direction exécutive comprend :

Martin Imbleau
Président-directeur général

Marc-Olivier Ranger
Vice-président exécutif, Politiques stratégiques et partenariats

Tom Roberts
Directeur financier et vice-président exécutif, Services corporatifs

Jacynthe Audette
Vice-présidente exécutive, Projet commercial

Graeme Hampshire
Gestion de projet et processus d'approvisionnement actuel

Julie Boucher
Vice-présidente exécutive, Communications, Affaires publiques et Relations avec les Autochtones

Félix Turgeon
Vice-président, Affaires juridiques et Secrétariat corporatif

Rémunération et avantages sociaux

Une rémunération globale concurrentielle est essentielle à la capacité de VIA TGF d'attirer et de retenir une équipe de direction diversifiée et qualifiée. Le programme de rémunération globale de l'organisation se compose d'un salaire de base ainsi que d'incitations au rendement.

Le conseil d'administration de VIA TGF, par l'intermédiaire du comité des ressources humaines, de la gouvernance d'entreprise et des candidatures, examine régulièrement le régime de rémunération pour s'assurer qu'il est raisonnable et concurrentiel par rapport à des organisations similaires des secteurs public et privé.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu de la rémunération des cadres supérieurs.

RÉMUNÉRATION EN ESPÈCES	PDG	CADRES SUPÉRIEURS
Échelle salariale de base	562 200 $ - 661 400 $	170 000 $ - 330 000 $
Fourchette du programme d'encouragement à court terme (en % du salaire de base)	32.5% - 65%	15% - 40%
AVANTAGES		

Allocations, assurances, pension	10 % du salaire de base

ANNEXE 4

TRAVAILLER AVEC LES COMMUNAUTÉS, LES ENTITÉS ET LES ORGANISATIONS AUTOCHTONES

Le gouvernement du Canada a déclaré son engagement envers la réconciliation et l'établissement d'une relation de nation à nation avec les peuples autochtones. Dans le cadre de cet effort, VIA TGF a élaboré des principes fondamentaux qui sous-tendent son approche en matière de relations avec les Autochtones, qui vise à atteindre quatre objectifs stratégiques :

1. Établir des relations efficaces et significatives avec les communautés, les entités et les organisations autochtones;
2. Remplir l'obligation de la Couronne de consulter et d'accommoder;
3. Créer des possibilités de développement socio-économique mutuellement bénéfiques; et
4. Élaborer des options pour la participation économique des communautés, des entités et des organisations autochtones au projet.

Le plan de relations avec les Autochtones s'appuie sur de nombreuses activités de mobilisation précoce, y compris les conclusions compilées dans le rapport d'octobre 2023 disponible sur notre site Web - Rapport sur ce que nous avons entendu et ce que nous faisons.

Les perspectives autochtones seront intégrées dans l'ensemble du travail de l'entreprise, car il s'agit d'un facteur essentiel à la réussite de la planification, de la construction et de l'exploitation du projet. Cette approche est autant axée sur l'interne que sur l'externe et a vocation à être appliquée tout au long du cycle de vie du projet.

Dans ce contexte, les objectifs stratégiques susmentionnés qui sous-tendent le plan de relations avec les Autochtones de VIA TGF guident toutes les approches, initiatives et activités de consultation et de collaboration visant à :

- Créer un réseau de promoteurs et de partenariats autochtones pour le projet;
- Enrichir la qualité des produits livrables et de la conception grâce à l'intégration des contributions culturelles autochtones;
- Entreprendre le projet de manière à obtenir le consentement libre, préalable et éclairé des peuples autochtones susceptibles d'être touchés;
- Veiller à ce que le projet réponde aux attentes croissantes du Canada en matière d'inclusion et de respect des Autochtones;
- Viser à faire en sorte que le projet devienne un véhicule significatif pour la réconciliation économique grâce aux avantages socioéconomiques et à la participation économique, et;

- Être un chef de file dans l'avancement de la réconciliation dans le développement de grands projets au Canada.

Les tableaux suivants présentent une liste de certaines des organisations et associations avec lesquelles VIA TGF a interagi ou identifiées pour la mobilisation, ainsi que des communautés et des organisations potentiellement touchées dans le corridor.

LISTE DES ORGANISATIONS AUTOCHTONES

ORGANISATIONS AUTOCHTONES REPRÉSENTATIVES	ORGANISMES AUTOCHTONES DE DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES	ORGANISATIONS AUTOCHTONES DU MARCHÉ DU TRAVAIL ET DES COMPÉTENCES	ORGANISATIONS COMMUNAUTAIRES ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE AUTOCHTONES
National			
• Assemblée des Premières Nations • Inuit Tapiriit Kanatami • Ralliement national des Métis • Association des femmes autochtones du Canada	• Associations nationales des sociétés autochtones de financement (ANSAF) • Banque des Premières Nations du Canada	• Cercle de développement de la main-d'œuvre autochtone • Indspire	• Conseil canadien pour le commerce autochtone • Conseil national de développement économique des Autochtones • Initiative de développement économique communautaire municipal des Premières Nations (IDEC) • Administration financière des Premières Nations • Conseil de gestion financière des Premières Nations

ORGANISATIONS AUTOCHTONES REPRÉSENTATIVES	ORGANISMES AUTOCHTONES DE DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES	ORGANISATIONS AUTOCHTONES DU MARCHÉ DU TRAVAIL ET DES COMPÉTENCES	ORGANISATIONS COMMUNAUTAIRES ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE AUTOCHTONES
Québec			
• Assemblée des Premières Nations Québec et Labrador • Femmes autochtones du Québec • Regroupement des centres d'amitié Autochtones du Québec	• Investissements Première Nations du Québec • Société de crédit commercial autochtone • Fonds de prêts aux entreprises Tewatohnhi'saktha • Centre de développement communautaire de Two Rivers	• Commission de développement des ressources humaines des Premières Nations • Centre de formation de la main-d'oeuvre • Wendake • Collège Kiuna • Centre Mitshapeu	• Société de développement économique des Premières Nations du Québec et du Labrador • Tewatohnhi'saktha (Commission de développement économique de Kahnawà :ke)

ORGANISATIONS AUTOCHTONES REPRÉSENTATIVES	ORGANISMES AUTOCHTONES DE DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES	ORGANISATIONS AUTOCHTONES DU MARCHÉ DU TRAVAIL ET DES COMPÉTENCES	ORGANISATIONS COMMUNAUTAIRES ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE AUTOCHTONES
Ontario			
• Chefs de l'Ontario • Association des femmes autochtones de l'Ontario • Fédération des centres d'amitié de l'Ontario • Association des Iroquois et des Indiens alliés • Conseil des chefs de la Nation mohawk	• Société des services commerciaux et financiers de la région tribale de Rainy Lake • Société de développement commercial Waubetek • Fonds de développement des voyageurs métis • Société d'aide au développement des collectivités de Wakenagun	• Cercle de développement de la main-d'œuvre autochtone Gezhtoojig Emploi et formation • Formation professionnelle pour les Autochtones Miziwe Biik • Kagita Mikam Aboriginal and Training Inc. • Services d'emploi et de formation du Conseil de gestion autochtone de la région de la Huronie • Kenjgewin Teg • Institut d'éducation et de formation Iohahi :io Akwesasne • Centre de formation aux compétences	• Association de développement économique des Premières Nations de l'Ontario • Réseau de ressources autochtones • Œuvres autochtones

ORGANISATIONS AUTOCHTONES REPRÉSENTATIVES	ORGANISMES AUTOCHTONES DE DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES	ORGANISATIONS AUTOCHTONES DU MARCHÉ DU TRAVAIL ET DES COMPÉTENCES	ORGANISATIONS COMMUNAUTAIRES ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE AUTOCHTONES
		et aux métiers d'Oqwehoweh	

COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES POTENTIELLEMENT TOUCHÉES

QUÉBEC	ONTARIO
Première Nation des Innus de Pessamit	Apitipi Anicinapek Nation
Première Nation des Innus d'Essipit	Première Nation des Algonquins de Pikwàkanagàn
Première Nation des Pekuakamiulnuatsh	Algonquins de l'Ontario
Première Nation Wolastoqiyik	Première Nation Shabot Obaadjiwaan
Nation huronne-wendat	Première Nation algonquine de Snimikobi
Conseil de la Nation Atikamekw	Mohawks d'Akwesasne
Première Nation des Atikamekw de Wemotaci	Mohawks de la baie de Quinte
Première Nation des Atikamekw de Manawan	Première Nation d'Alderville
Première Nation des Atikamekw d'Opiticiwan	Première Nation Kawartha Nishnawbe
W8banaki	Première Nation de Hiawatha
Première Nation des Abénakis d'Odanak	Première Nation de Curve Lake
Première Nation des Abénakis de Wôlinak	Première Nation des Mississaugas de Scugog Island
Mohawks de Kahnawà :ke	Première Nation des Chippewas de Georgina Island
Mohawks de Kanehsatà :ke	Première Nation des Chippewas de Rama
Conseil tribal de la Nation algonquine Anishinabeg	Première Nation de Beausoleil
Première Nation Kitigan Zibi Anishinabeg	Six Nations de la rivière Grand
Première Nation de Kebaowek	
Anicinapek de Kitcisakik	
Première Nation de Long Point	
Nation Anishnabe du Lac Simon	

QUÉBEC	ONTARIO
Première Nation Abitibiwinni Conseil tribal de la Nation algonquine – Secrétariat (SNA) et programmes Services (ANPSS) Première Nation des Algonquins de Lac Barrière Première Nation de Timiskaming Première Nation de Wolf Lake	Conseil de la Confédération des chefs Haudenosaunee (représenté par l'Institut de développement Haudenosaunee) Première Nation des Mississaugas de Credit Nation métisse de l'Ontario

ANNEXE 5

RISQUES ET RÉPONSES

Les risques du projet sont gérés conjointement par le gouvernement et VIA TGF. Les risques du projet identifiés dans ce plan d'entreprise ont été approuvés par VIA TGF en février 2024. VIA TGF a élaboré un cadre de gestion des risques d'entreprise pour refléter une approche globale de la gestion des risques.

Par conséquent, la gestion des risques est intégrée à la prise de décisions stratégiques et à l'affectation des ressources au sein de VIA TGF, ce qui permet à l'organisation de prendre des décisions éclairées. La Société a identifié cinq risques critiques pour VIA TGF et le projet.

Risque : Incertitude de financement

Probabilité : Moyenne

Impact : Élevé

Sans certitude financière à long terme pour faire avancer le projet, la capacité de VIA TGF à remplir son mandat et ses objectifs stratégiques pourrait être compromise. La confiance de l'industrie et du secteur privé dans le projet peut également être affectée.

Atténuation : Le budget de 2024 prévoyait un financement de 368,3 M de dollars sur 6 ans pour permettre à VIA TGF d'atteindre ses objectifs. Cependant, ce financement ne permettra pas de faire avancer les nouvelles activités de codéveloppement. Une future demande de financement du gouvernement est attendue en 2024-25, afin de rechercher des fonds pour les nouvelles activités de codéveloppement.

Niveau de risque prévu après atténuation : Faible à moyen

Risque : Acceptabilité sociale, perception du public et soutien des intervenants

Probabilité : Moyenne à élevée

Impact : Élevé

Si la perception et la sensibilisation du public aux avantages du projet sont faibles et/ou incompatibles avec les objectifs réels du projet, le soutien au projet peut être diminué. Le soutien des intervenants municipaux et provinciaux, y compris les élus, est également essentiel pour que

VIA TGF obtienne l'acceptabilité sociale requise pour faire avancer le projet.

Atténuation : Une stratégie de communication a été élaborée, qui sera déployée en 2024-25, qui coïncidera avec un effort de refonte de l'image de marque visant à dissiper les perceptions erronées du public concernant l'intention et l'engagement du gouvernement à fournir un service ferroviaire de passagers plus rapide, plus fiable et plus durable sur le plan environnemental. Une communication ou des messages clairs concernant le projet, ses divers avantages et la gestion positive du TGF de VIA sont nécessaires pour gagner la confiance et le soutien des intervenants, notamment le public, les milieux d'affaires et les élus des municipalités à l'intérieur et autour du corridor.

Niveau de risque prévu après atténuation : Moyen

Risque : Mobilisation et participation insuffisantes des Autochtones

Probabilité : Moyenne-élevée

Impact : Élevé

Si l'engagement et la participation des Autochtones au projet font défaut, ce sera une occasion manquée d'améliorer le bien-être des peuples autochtones, de développer des avantages socioéconomiques mutuels et de contribuer à la réconciliation. De plus, cela peut compromettre les efforts visant à obtenir un soutien aux projets dans le but d'obtenir un consentement libre, préalable et éclairé des communautés, des entités et des organisations autochtones.

Atténuation : VIA TGF poursuivra la mobilisation active des communautés, entités et organisations autochtones potentiellement touchées (plus de 40 communautés ont été identifiées) et intégrera les connaissances et les perspectives autochtones dans les opérations organisationnelles et les processus de planification, le cas échéant.

Niveau de risque prévu après atténuation : Moyen

Risque : Les processus d'approbation législative et réglementaire ne sont pas conçus, planifiés et exécutés de manière appropriée

Probabilité : Moyenne-élevée

Impact : Élevé

Si les processus d'approbation législative et réglementaire ne sont pas correctement conçus, planifiés et exécutés, la viabilité commerciale peut être réduite et les délais des projets prolongés.

Atténuation : VIA TGF continuera de mobiliser le gouvernement et les autorités provinciales (y compris les ministères fédéraux et provinciaux) pour cerner les problèmes juridiques et réglementaires potentiels qui pourraient être résolus pour faire avancer le projet. En préparation d'une prochaine évaluation d'impact, la Société entamera des travaux préliminaires afin de recueillir des données de base. Ce travail comprendra le début des études sur le terrain (p. ex., bruit, vibrations, identification des espèces en péril, relevés archéologiques) et toutes les autres activités connexes nécessaires à la réalisation de la phase de planification préalable de l'évaluation d'impact, qui visent à déterminer rapidement les avantages et les impacts potentiels du projet. Cette collecte de données servira de base à une évaluation d'impact du projet, qui devrait avoir lieu à l'étape de l'élaboration conjointe. VIA TGF mettra sur pied un groupe de travail sur l'évaluation d'impact pour analyser les risques liés au processus d'évaluation d'impact et les mesures potentielles nécessaires pour atténuer ces risques.

Niveau de risque prévu après atténuation : Moyen

Risque : Engagement des soumissionnaires

Probabilité : Moyenne

Impact : Élevé

Si les progrès sont ralentis et que le financement est incertain, l'intérêt des soumissionnaires peut diminuer, ce qui entraîne le retrait d'un ou de plusieurs d'entre eux. Une participation réduite entraînerait une perte de tension concurrentielle qui contribue à stimuler la créativité et l'innovation dans la conception du projet.

Mesures d'atténuation : VIA TGF continuera de collaborer activement et régulièrement avec chaque soumissionnaire tout au long de la phase d'approvisionnement, en répondant rapidement aux demandes de chaque soumissionnaire. L'obtention d'un financement à long terme donnera plus de certitude aux soumissionnaires quant à l'engagement du gouvernement envers le projet.

Niveau de risque prévu après atténuation : Faible-moyen

ANNEXE 6

ÉTATS FINANCIERS / BUDGET

État de la situation financière

POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS (EN MILLIERS DE DOLLARS)	BUDGET 2023-24	BUDGET 2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29
ACTIFS FINANCIERS						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	13,305	8,691	5,874	5,874	5,874
Liquidités soumises à des restrictions	-	-	-	-	-	-
Comptes clients	-	8,870	5,792	3,916	3,916	3,916
Dépôts	-	-	-	-	-	-
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	**-**	**22,175**	**14,483**	**9,790**	**9,790**	**9,790**
PASSIF						
Créditeurs et charges à payer	-	22,175	14,483	9,790	9,790	9,790
TOTAL DU PASSIF	**-**	**22,175**	**14,483**	**9,790**	**9,790**	**9,790**
ACTIFS NET	-	-	-	-	-	-
ACTIFS NON-FINANCIERS						
Immobilisations corporelles	-	2,933	3,200	2,800	2,400	2,000
Dépenses payées d'avance	-	-	-	-	-	-
TOTAL DES ACTIFS NON-FINANCIERS	**-**	**2,933**	**3,200**	**2,800**	**2,400**	**2,000**
EXCEDENT ACCUMULE	**-**	**2,933**	**3,200**	**2,800**	**2,400**	**2,000**

Le montant du budget 2023-24 est basé sur les prévisions du quatrième trimestre. Les montants réels seront publiés dans le rapport annuel de VIA TGF plus tard cet automne.

État des résultats

POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS (EN MILLIERS DE DOLLARS)	BUDGET	BUDGET					TOTAL
	2023-24	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29	
Diriger le développement de la conception d'un service ferroviaire de passagers dans le corridor	-	73,439	27,297	-	-	-	100,736
Mobiliser efficacement les intervenants, les communautés autochtones et les partenaires	-	8,410	10,000	-	-	-	18,410
Renforcer la Société	-	36,172	41,435	53,835	53,835	53,835	239,112
TOTAL DES DEPENSES	**(51,670)**	**(118,021)**	**(78,732)**	**(53,835)**	**(53,835)**	**(53,835)**	**(358,258)**
ACTIFS FINANCIERS NETS							
Transferts gouvernementaux, Crédits de fonctionnement	51,670	120,954	79,000	53,435	53,435	53,435	360,259
Remboursement des crédits	-	-	-	-	-	-	-
Transferts gouvernementaux - Recouvrements	-	-	-	-	-	-	-
FINANCEMENT TOTAL DU GOUVERNEMENT	**51,670**	**120,954**	**79,000**	**53,435**	**53,435**	**53,435**	**360,259**
EXCEDENT (DEFICIT) D'EXPLOITATION ANNUEL	**-**	**2,933**	**268**	**(400)**	**(400)**	**(400)**	**2,001**

Le passage à la phase PDP est soumis à des décisions futures du gouvernement. Le montant du budget 2023-24 est basé sur les crédits parlementaires approuvés. Les dépenses totales seront présentées dans le rapport annuel de VIA TGF plus tard cet automne.

État des flux de trésorerie

POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS (EN MILLIERS DE DOLLARS)	BUDGET 2023-24	BUDGET 2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION						
Déficit net à la fin de la période	-	2,933	268	(400)	(400)	(400)
Amortissement de la période	-	1,067	1,733	2,400	2,400	2,400
CHANGEMENT dans les comptes fournisseurs	-	12,702	(7,692)	(4,693)	-	-
CHANGEMENT dans les comptes clients	-	(8,870)	3,077	1,877	-	-
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	**-**	**7,832**	**(2,614)**	**(816)**	**2,000**	**2,000**
Opérations en capital	-					
Acquisition d'immobilisations corporelles	-	4,000	2,000	2,000	2,000	2,000
FLUX DE TRESORERIE LIES AUX ACTIVITES D'INVESTISSEMENT	**-**	**(4,000)**	**(2,000)**	**(2,000)**	**(2,000)**	**(2,000)**
Opérations d'investissement	-	-	-	-	-	-
Trésorerie utilisée pour les activités d'investissement	-	-	-	-	-	-
FLUX DE TRESORERIE PROVENANT DES ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Augmentation de la trésorerie	-	3,832	(4,614)	(2,816)	-	-
Trésorerie au début de la période	-	9,473	13,305	8,690	5,874	5,874
TRÉSORERIE À LA FIN DE LA PÉRIODE	**-**	**13,305**	**8,691**	**5,874**	**5,874**	**5,874**

Le montant du budget 2023-24 est basé sur une prévision du quatrième trimestre. Les montants réels seront publiés dans le rapport annuel de VIA TGF plus tard cet automne.

Budgets de fonctionnement et d'immobilisations

POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS (EN MILLIERS DE DOLLARS)	BUDGET 2023-24	BUDGET 2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29
Opérationnel	51,670	116,954	77,000	51,435	51,435	51,435
Capital		4,000	2,000	2,000	2,000	2,000
Total des crédits gouvernementaux		**120,954**	**79,000**	**53,435**	**53,435**	**53,435**

Le montant du budget 2023-24 est basé sur les crédits parlementaires approuvés.

Résumé

Les tableaux financiers ci-dessus ont été élaborés par l'équipe de financement d'entreprise de VIA TGF, éclairée par les estimations fournies par son ingénieur propriétaire et des experts du secteur privé.

La ligne « Transferts gouvernementaux, crédits de fonctionnement » contient les montants fournis par le gouvernement dans les budgets de 2022 et de 2024.

Des fonds sur deux ans, à compter de 2024-25, ont été budgétisés pour faire avancer la conception du projet (c.-à-d. diriger le développement de la conception d'un chemin de fer de passagers dans le corridor dans le tableau) qui permettra de travailler notamment sur : le soutien du processus d'approvisionnement dirigé par le gouvernement, la stratégie d'acquisition de terrains, la stratégie d'évaluation d'impact, les études sur le terrain, les chemins de fer hôtes et les discussions sur les services publics. On s'attend à ce que des fonds supplémentaires soient nécessaires pour mener à bien ces travaux.

Des fonds, sur deux ans, à compter de 2024-25, ont été budgétisés pour mobiliser efficacement les communautés, les entités et les organisations autochtones, ainsi que les intervenants et d'autres partenaires (c.-à-d. favoriser les partenariats autochtones, mobiliser efficacement les intervenants et d'autres partenaires dans la table). Ce financement permettra de mieux faire connaître le projet et de permettre aux équipes de s'engager tôt et de manière significative auprès des peuples autochtones.

Les fonds de base de TGF sur six ans (c.-à-d. renforcer la Société dans le tableau) soutiennent des activités telles que : le bureau de gestion de projet, les activités d'engagement stratégique, le leadership corporatif, y compris le conseil d'administration de TGF et tous les services corporatifs (p. ex., RH, TI, finances). Il comprend également 4,0 M$ en dépenses en immobilisations en 2024-25 pour l'acquisition d'équipement de TI et d'un système de TI interne pour soutenir les opérations et la bonne gestion des ressources gouvernementales.

Les dépenses peuvent être touchées par les retards dans l'achèvement de la phase d'approvisionnement et l'ampleur des services professionnels nécessaires pour soutenir cette phase. Bien que VIA TGF soit financé pour gérer ses coûts opérationnels jusqu'à concurrence de 120,9 M$ en 2024-25, en cas de retard dans le projet et/ou de nouveau financement, VIA TGF adoptera une approche fondée sur les risques pour ajuster les dépenses afin de les réduire en priorité pour les activités à faible risque.

Les budgets sont établis selon la méthode de la comptabilité d'exercice, sauf indication

contraire. Conformément à la *Directive sur les paiements du gouvernement du Canada* (article 4.5.1), l'État (par l'entremise de Transports Canada, en tant que ministère du portefeuille) verse des paiements au TGF selon la comptabilité de caisse à partir de son financement gouvernemental approuvé, ce qui peut entraîner des écarts dans la ligne « Financement gouvernemental total ».

Au cours de la période de planification, le TGF n'aura aucune source de revenus au-delà des crédits du gouvernement du Canada, ni d'investissements liquides importants.

Hypothèses clés

La préparation des états financiers est conforme aux NCSP (Normes comptables pour le secteur public) qui exigent de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les montants déclarés à la date des états financiers et sur les montants déclarés au cours de la période de présentation de l'information financière. Les résultats réels pourraient différer considérablement de ces estimations.

Exercice en cours (2023-24)

Les états financiers pour la période se terminant le 31 mars 2024 seront disponibles au plus tard le 27 juin 2024.

Budget d'immobilisations (2024-25)

En 2024-25, VIA TGF prévoit d'acquérir deux grandes catégories d'actifs capitalisés : la mise en place d'un progiciel de gestion intégré (ERP) et l'acquisition d'équipements informatiques à usage bureautique. La répartition entre les deux types est d'environ 2 M $ chacun.

Aucun investissement en capital n'a été effectué au cours des années précédentes, VIA Rail étant le fournisseur du progiciel de gestion intégré et de l'équipement. Tous les investissements en capital proviendront d'un financement gouvernemental.

Planification des ressources de l'entreprise (ERP)

Étant donné que le système ERP fera l'objet d'une demande de propositions concurrentielle, les chiffres ci-dessous sont indicatifs. L'ERP sera amorti sur une période de 5 ans, conformément à d'autres systèmes comparables au niveau de l'entreprise.

ERP – Tableau des dépenses selon la comptabilité de caisse :

	ESTIMATIONS				
	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29
Coûts des fournisseurs	1,25 M$	-	-	-	-

Coûts des fournisseurs	0,75 M$	-	-	-	-
Coûts d'exploitation	-	0,75 M$	0,75 M$	0,75 M$	0,75 M$

ERP – Tableau des dépenses selon la méthode de la comptabilité d'exercice :

	ESTIMATIONS				
	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29
Coûts des fournisseurs	0,25 M$	0,25 M$	0,25 M$	0,25 M$	0,25 M$
Coûts internes des immobilisations	0,15 M$	0,15 M$	0,15 M$	0,15 M$	0,15 M$
Coûts d'exploitation	-	0,75 M$	0,75 M$	0,75 M$	0,75 M$

L'ERP se traduira par des données améliorées et intégrées pour la prise de décision et la production de rapports, des processus et des services entièrement numérisés et mobiles pour soulager la pression sur les personnes, ainsi que des contrôles améliorés, intégrés directement dans les systèmes et les flux de travail opérationnels.

Équipement informatique

L'équipement informatique sera acheté chaque année et TGF prévoit être tenu de capitaliser environ 2 M$ / an avec une période d'amortissement de 3 ans. Il n'y a pas de frais d'exploitation pour cet équipement car il sera couvert par une garantie de remplacement pendant toute la durée de sa vie utile.

Matériel informatique – Tableau des dépenses selon la comptabilité de caisse et la comptabilité d'exercice :

	ESTIMATIONS				
	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29
Comptabilité de caisse	2,00 M$	2,00 M$	2,00 M$	2,00 M$	2,00 M$
Comptabilité d'exercice	0,67 M$	1,33 M$	2,00 M$	2,00 M$	2,00 M$

L'équipement informatique sera composé d'ordinateurs et d'autres équipements de communication utilisés dans le cadre des activités quotidiennes des employés de TGF pour assurer la connectivité et la productivité à l'aide d'outils modernes. Le matériel informatique servira à prendre en charge plusieurs bureaux, qui seront indépendants des systèmes et services des autres organisations. VIA TGF nécessite des systèmes de prestation de services et

d'exploitation fiables, sécurisés, rapides, accessibles et faciles à utiliser à partir de n'importe quel appareil. VIA TGF a besoin d'opérations numériques pour la productivité et l'efficacité afin que la Société puisse prendre de meilleures décisions fondées sur les données; les opérations sont plus efficaces et efficientes; les coûts sont moins élevés; et les différentes équipes multidisciplinaires sont numériquement habilitées dans leur travail.

Gestion du cycle de vie des immobilisations/nouvelles technologies

Les plans d'immobilisations de VIA TGF au cours de la période de planification intégreront une stratégie de gestion du cycle de vie de ses actifs. Lors des acquisitions d'immobilisations, VIA TGF suivra la politique d'approvisionnement et de passation de marchés qui assure la transparence et la cohérence.

Les nouvelles technologies changent la façon dont les entreprises fonctionnent. VIA TGF exploitera les nouvelles technologies et fera des investissements stratégiques, en fonction de ses objectifs commerciaux, d'une évaluation minutieuse des technologies et de leurs avantages pour l'organisation.

Espace de bureau

VIA TGF a des bureaux à Toronto et à Montréal. Elle partage des bureaux avec Transports Canada dans la région de la capitale nationale. Bien que les bureaux de Montréal aient bien servi la Société, avec une main-d'œuvre croissante, ils ont dépassé cet espace et, sous réserve des négociations finales, VIA TGF prévoit déménager dans des locaux plus grands en 2024-25. VIA TGF devra également louer des espaces de bureaux à Québec au printemps 2024. À Toronto, VIA TGF cherchera à renouveler ou à remplacer son bail existant en 2024-25. VIA TGF évaluera également les options de marché pour l'espace dédié à VIA TGF dans la région de la capitale nationale en 2024-25.

ANNEXE 7

ATTESTATION DU DIRECTEUR FINANCIER

En ma qualité de directeur financier de VIA TGF, j'ai examiné le plan d'entreprise pour l'exercice fédéral 2024-25 et les informations à l'appui que je juge nécessaires, à la date indiquée ci-dessous. Sur la base de cet examen de diligence raisonnable, je tire les conclusions suivantes :

- La nature et l'étendue de la proposition sont décrites de manière raisonnable et les hypothèses ayant une incidence importante sur les besoins financiers connexes ont été identifiées et sont étayées.
- Les risques importants ayant une incidence sur les exigences financières, la sensibilité des exigences financières aux changements des hypothèses clés et les stratégies d'atténuation des risques connexes ont été divulgués.
- Les besoins en ressources financières ont été divulgués et sont conformes aux hypothèses énoncées dans la proposition, et des options pour contenir les coûts ont été envisagées.
- Le financement a été déterminé et est suffisant pour répondre aux besoins financiers pour l'exercice fédéral 2024-25 et la période de planification.
- Le plan d'entreprise est conforme aux lois et aux politiques pertinentes en matière de gestion financière, et les pouvoirs de gestion financière appropriés sont en place ou sont demandés dans le cadre de la proposition.
- Des contrôles financiers clés sont en place pour appuyer la mise en œuvre et le fonctionnement continu de la proposition.

À mon avis, l'information financière contenue dans cette proposition est globalement suffisante pour appuyer la prise de décision.

Signature du directeur financier :

« Tom Roberts », directeur financier
VIA HFR-VIA TGF Inc.

[document original signé]

4 juin 2024

ANNEXE 8

RÉSULTATS PRÉVUS

Au cours de l'exercice 2024-25, VIA TGF établira un cadre de mesure du rendement adapté aux besoins du projet, en collaboration avec Transports Canada (TC). Cette stratégie, conforme aux objectifs du gouvernement, englobe à la fois les résultats organisationnels et les résultats des projets de VIA TGF. Les résultats sont classés selon des délais à court, moyen et long terme, et sont ventilés pour distinguer les réalisations spécifiques du projet de celles de l'organisation.

Tableaux des résultats prévus

1. Projet

Résultats à court terme (2024-25)

RÉSULTATS	INDICATEURS	LIGNE DE BASE	CIBLE	SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE
Les activités d'approvisionnement sont soutenues et le processus de demande de propositions est terminé.	Les soumissionnaires ont accès à la DP pour soumettre des propositions. Nombre de propositions soumises pour évaluation en réponse à la demande de propositions.	Alignez-vous sur les exigences de clôture et de demande de propositions.	• 100 % des propositions soumises à temps en réponse à la demande de propositions. • Évaluer 100 % des propositions soumises.	Données TC / VIA TGF
Collaborer efficacement avec TC et VIA Rail pour atteindre des objectifs communs de faire avancer le projet de TGF.	Établir des processus formels et informels pour une communication et une rétroaction proactive et opportune.	S'aligner sur la charte de projet et l'accord de collaboration bilatéral et trilatéral.	• Signer une entente de collaboration, un protocole de communication en place, participer à des groupes de travail (p. ex., transition des actifs de VIA).	Données TC / VIA TGF
Planifier la phase de co-développement.	Sous réserve des décisions du gouvernement, former des équipes de projet qui feront participer le PDP pendant le co-développement.	S'aligner sur le calendrier du projet PDA pour le début de la période de rapport.	• Les équipes de projet de VIA TGF sont en place et prêtes à travailler avec le PDP.	Données TC / VIA TGF

RÉSULTATS	INDICATEURS	LIGNE DE BASE	CIBLE	SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE
Contribuer positivement à l'engagement du gouvernement du Canada envers la réconciliation avec les communautés, les entités et les organisations autochtones.	Niveau de participation des communautés, des entités et des organisations autochtones participant au processus de demande de propositions.	# de communautés, d'entités et d'organisations autochtones potentiellement touchées identifiées et invitées à participer au processus de DP.	• Participation à 100 % des communautés, entités et organisations autochtones potentiellement touchées invitées à participer au processus de demande de propositions. • 100 % des soumissions de demandes de propositions comprennent un plan de participation autochtone.	Données TC / VIA TGF
Gestion efficace des risques du projet pour VIA TGF	Établir un plan de gestion des risques d'entreprise.	Harmoniser les activités de la Société avec le Plan de gestion des risques d'entreprise.	• Déterminer la tolérance au risque, les probabilités, les impacts, etc. en collaboration avec TC pour les risques du projet. • Mettre en œuvre le plan et les mesures d'atténuation des risques. • Rendre compte des mesures du plan, en mesurant ses résultats (Rapport annuel 2024-2025).	Données TC/ via TGF

Résultats à moyen terme (3 à 5 ans)

Dans le cadre de la phase d'élaboration conjointe, les indicateurs et les cibles pour les résultats à moyen terme (propres au projet) seront précisés à chaque niveau de conception atteint. Par conséquent, le tableau à moyen terme sera mis à jour au fur et à mesure que le niveau de conception progressera. Les indicateurs et les cibles correspondants pour ces résultats seront finalisés lorsque la conception détaillée sera terminée à 100 %.

RÉSULTATS	INDICATEURS	LIGNE DE BASE	CIBLE	SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE
Exécuter le PDA	Jalons franchis à différents stades du co-développement VIA TGF devient chargé de projet et maître d'ouvrage	Alignez-vous sur le PDA	• % des jalons atteints dans les délais prévus. • Signer le PDA avec le PDP sélectionné	Données PDP / VIA TGF
L'AI est en cours pour l'étape correspondante du projet	Exigences de l'AI pour l'étape correspondante du projet, selon les exigences de l'AEIC	S'aligner sur les exigences de l'IAAC	• Description préliminaire du projet % achevé	VIA TGF / PDP / IAAC
Contribuer positivement à l'engagement du gouvernement du Canada envers la réconciliation avec les communautés, les entités et les organisations autochtones	Niveau de participation des communautés, entités et organisations autochtones	S'aligner sur les modalités des ententes de collaboration respectives de sorte que les demandes de participation aux activités Accords de collaboration signés au début du rapportage	• # de nouvelles ententes de collaboration signées avec des communautés, des entités et des organisations autochtones • 100 % des communautés, entités et organisations autochtones invitées y participent • Fixer des objectifs pour le nombre de consultations tenues, les taux de participation aux réunions communautaires et les commentaires reçus des communautés, des entités et des organisations autochtones	Plan de recouvrement des relations avec les Autochtones et ententes de collaboration de VIA TGF
Soutien à l'engagement du Canada à atteindre la carboneutralité d'ici 2050	Mesures et politiques de conception, de construction, de solutions d'ingénierie et de modifications de conception apportées au processus d'audit interne pour promouvoir une solution de transport durable et des objectifs de carboneutralité	S'aligner sur les objectifs de carboneutralité du gouvernement d'ici 2050 S'aligner sur les objectifs de développement durable	• % des jalons atteints dans les délais	Données VIA TGF

RÉSULTATS	INDICATEURS	LIGNE DE BASE	CIBLE	SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE
Décision du gouvernement	Confiance du Porteur de Projet / Ministre des Transports Avantages démontrés du projet et capacité de VIA TGF à fournir ou à faciliter avec succès le co-développement Signalement des exigences relatives aux cycles marche/arrêt	À déterminer	• Forte contrepartie du secteur public au PDP • La phase de co-développement s'est déroulée comme prévu • Toutes les exigences en matière de rapports ont été respectées, y compris celles établies dans les ententes de collaboration avec TC	Données VIA TGF
Exécuter des ententes de projet avec PDP	Niveau de consensus des autorités compétentes et des signataires de l'AP	S'aligner sur la structure de l'accord de projet	• Consensus à 100 % des autorités compétentes • Fixer la date limite pour la signature de l'AP après le début des négociations • Fixer une cible pour la date de début de la construction	Données VIA TGF

Résultats à long terme (5 ans et plus)

Comme indiqué dans la lettre de mandat du ministre des Transports et détaillé dans la charte de projet (annexe 2), les résultats finaux du projet, la phase d'élaboration conjointe, les indicateurs et les mesures pour les résultats à moyen et à long terme (propres au projet) seront explorés et déterminés en fonction de la conception finale et des caractéristiques technologiques du projet. Par conséquent, le tableau à long terme sera mis à jour en conséquence.

RÉSULTATS	INDICATEURS	LIGNE DE BASE	CIBLE	SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE
Augmenter considérablement les voyages en train interurbain	À déterminer	À déterminer	• Augmenter le nombre annuel de voyages de passagers dans le corridor à au moins 17 millions d'ici 2059 (contre 4,8 millions en 2019), y compris les services ferroviaires de passagers et les services locaux • Les stratégies opérationnelles et de flotte comprennent une augmentation de la capacité annuelle en sièges pour permettre la croissance attendue du nombre de passagers	Données VIA TGF

RÉSULTATS	INDICATEURS	LIGNE DE BASE	CIBLE	SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE
Améliorer l'expérience des passagers dans le corridor	À déterminer	À déterminer	• Un service plus rapide avec des temps de trajet plus courts entre les grandes villes (Québec, Montréal, Ottawa et Toronto) à l'intérieur du Corridor • Un service plus fiable avec une meilleure ponctualité dans le corridor (jusqu'à 95 % sur les voies réservées, contre une moyenne de 68 % en 2019) • Départs plus fréquents (p. ex., minimum 12 départs par jour) entre les grandes villes • Ajout de nouveaux services à Peterborough, Laval et Trois-Rivières • Maintien de la connectivité entre les villes actuellement desservies en respectant ou en dépassant les exigences minimales de service établies par le Canada et le chargé de projet pour les services locaux • Amélioration de l'intégration avec d'autres modes de transport (p. ex. transport en commun régional et local, services hors corridor, aéroports) en collaborant avec les intervenants municipaux, les autorités de transport et d'autres ordres de gouvernement ou fournisseurs de services • Système ferroviaire de passagers qui dépend beaucoup moins du partage des voies avec les chemins de fer hôtes	Données VIA TGF

RÉSULTATS	INDICATEURS	LIGNE DE BASE	CIBLE	SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE
Fournir des avantages environnementaux significatifs pour soutenir l'engagement du gouvernement du Canada en matière de carboneutralité	À déterminer	À déterminer	• Fournir un réseau ferroviaire plus écologique et une option de déplacement plus propre grâce à la technologie électrifiée (technologie d'alimentation à émissions nulles ou faibles lorsque l'électrification n'est pas possible, y compris les carburants de remplacement ou les piles électriques) • Réduire les émissions totales associées au TGF, y compris celles associées à la construction. Les objectifs, y compris les objectifs d'intervalle, seraient élaborés par l'Autorité et le partenaire développeur privé pendant la phase de co-développement • Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) pendant les activités d'au moins 10 millions de tonnes de CO2 sur une période de 30 ans à l'appui de l'objectif de carboneutralité du Canada d'ici 2050 • Rendre compte des réalisations en matière de réduction des émissions de GES (p. ex., annuellement avec des rapports récapitulatifs à intervalles réguliers, par exemple tous les 5 ans et/ou pour appuyer les rapports sur les économies d'émissions du Canada)	Données VIA TGF

RÉSULTATS	INDICATEURS	LIGNE DE BASE	CIBLE	SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE
Permettre des trajets interurbains sûrs	À déterminer	À déterminer	• Fournir un accès sans obstacle aux services conformes à la *Loi canadienne sur l'accessibilité*, en respectant ou en dépassant les normes d'accessibilité et les pratiques exemplaires les plus récentes, et augmenter considérablement la disponibilité des services accessibles pour les passagers dans le Corridor • Intégrer une politique de tarification et de billetterie abordable et socialement équitable pour les passagers du corridor qui respecte les paramètres minimaux à établir par le Canada • Intégrer les résultats dans le projet d'une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) qui tient compte de divers facteurs identitaires, y compris la façon dont différentes personnes pourraient vivre le projet, afin d'obtenir des résultats positifs en matière d'ACS+	Données VIA TGF
Augmenter considérablement la disponibilité de services accessibles et abordables	À déterminer	À déterminer	• Offrir un environnement sûr et sécuritaire aux clients, au personnel et aux collectivités en intégrant des normes éprouvées de systèmes ferroviaires de classe mondiale axés sur la sécurité • Fournir un niveau de sécurité pour les opérations ferroviaires du projet comparable aux normes de sécurité ferroviaire éprouvées nord-américaines et européennes	Données VIA TGF

RÉSULTATS	INDICATEURS	LIGNE DE BASE	CIBLE	SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE

Réduire au minimum les coûts financiers permanents pour les contribuables	À déterminer	À déterminer	• Éliminer les subventions d'exploitation du gouvernement du Canada dans le corridor tout en atteignant des niveaux définis de satisfaction de la clientèle
			• Fournir une solution qui optimise les ressources des contribuables grâce à :
			  ○ l'intégration de la conception, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation; et
			  ○ la gestion optimale des revenus et des coûts
			• Établir et respecter une fourchette d'abordabilité pour le projet tout au long du cycle de vie du projet
			• Contribuer positivement aux priorités du gouvernement du Canada en matière de croissance économique en créant des emplois, en créant de nouvelles chaînes d'approvisionnement et en soutenant la formation et le perfectionnement des compétences, tout en respectant les obligations commerciales et en assurant la rentabilité
				Données VIA TGF

Contribuer positivement à l'engagement du gouvernement du Canada envers la réconciliation avec les communautés, les entités et les organisations autochtones	À déterminer	À déterminer	• Créer des avantages socioéconomiques et maximiser les possibilités de participation aux projets pour les peuples autochtones • Soutenir l'engagement continu pour favoriser un dialogue constructif et bidirectionnel	Données VIA TGF

2. Société

Résultats à court terme (2024-25)

RÉSULTATS	INDICATEURS	LIGNE DE BASE	CIBLE	SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE
Renforcement de la gouvernance d'entreprise et des processus internes	• Le personnel dispose de la technologie, de l'accès à l'information et des possibilités de formation nécessaires pour réussir dans leurs rôles respectifs • Pratiques d'embauche fondées sur un environnement de travail inclusif et respectueux qui ne tolère pas le harcèlement, la discrimination ou la violence • Des services corporatifs disponibles, efficaces et adaptés • Le propriétaire de l'actif est informé régulièrement	• 6 personnes nommées au conseil d'administration • # d'employés au début de la période de référence • Taux de roulement du personnel au début de la période de déclaration	• Le conseil d'administration compte 7 personnes nommées • ~160 employés d'ici le 31 mars 2025 • Réduire le taux de rotation du personnel de 15 % à la fin de la période de référence (par rapport à l'année précédente). • 100 % du personnel termine la formation requise après 6 mois d'emploi • Les politiques actuelles et futures intègrent des normes d'accessibilité et des lignes directrices sur le respect en milieu de travail • Toutes les exigences en matière de rapports ont été respectées, y compris celles établies dans les ententes de collaboration avec TC	VIA TGF Ressources humaines / Données sur les résultats du sondage
Sensibilisation accrue du public / création de valeur publique.	Plan de capture de l'engagement stratégique : • Communication digitale et stratégie réseaux sociaux • Stratégie de rebranding • Stratégie d'acquisition de terrains	Alignez-vous sur les objectifs de chaque stratégie dans le cadre du plan de capture de l'engagement stratégique	• Sensibilisation accrue du public. • S'aligner sur les objectifs du plan d'engagement stratégique	Équipe d'engagement stratégique de VIA TGF / Couverture médiatique, y compris les articles de presse, les communiqués de presse, les médias sociaux

RÉSULTATS	INDICATEURS	LIGNE DE BASE	CIBLE	SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE
Contribution positive à l'engagement du gouvernement du Canada envers la réconciliation avec les communautés, les entités et les organisations autochtones	• Plan de capture des relations avec les Autochtones • Ententes de collaboration avec les communautés, les entités et les organisations autochtones	S'aligner sur les objectifs et les buts du plan de capture des relations avec les Autochtones	• # d'ententes de collaboration à mettre en œuvre • 100 % du personnel suit une formation de sensibilisation et de compétence culturelle	VIA TGF Équipe des relations avec les Autochtones et/ou soutien écrit des communautés, entités et organisations autochtones respectives
Soutenir l'engagement du Canada à atteindre la carboneutralité d'ici 2050	• Conformément à la Stratégie pour un gouvernement vert • Conforme aux objectifs de développement durable du Canada	N/A	• Intégrer des pratiques d'écologisation et de développement durable dans les politiques existantes (p. ex., approvisionnement, voyages, etc.)	Données VIA TGF

Résultats à moyen terme (3 à 5 ans)

RÉSULTATS	INDICATEURS	LIGNE DE BASE	CIBLE	SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE
Des relations solides avec les parties prenantes et un engagement efficace des parties prenantes	• Communication digitale et stratégie réseaux sociaux • Stratégie de rebranding • Mettre en œuvre la stratégie d'acquisition de terrains • Protocoles d'entente sur les compagnies de chemin de fer et de services publics hôtes	• S'aligner sur les objectifs du plan de capture de l'engagement stratégique • S'aligner sur la stratégie d'acquisition de terrains	• Établir des points de référence pour les résultats de l'enquête pour les niveaux de sensibilisation auprès des publics cibles (atteindre un certain pourcentage de sensibilisation et de compréhension des aspects clés du projet) • Atteindre l'objectif du plan de capture 18 mois de soutien public • # de protocoles d'entente signés par les compagnies de chemin de fer et les services publics hôtes	Équipe d'engagement stratégique de VIA TGF / Couverture médiatique, y compris les articles de presse, les communiqués de presse, les mentions sur les médias sociaux et d'autres formes de publicité

RÉSULTATS	INDICATEURS	LIGNE DE BASE	CIBLE	SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE
Contribuer positivement à l'engagement du gouvernement du Canada envers la réconciliation avec les communautés, les entités et les organisations autochtones	• Plan de capture des relations avec les Autochtones • Ententes de collaboration avec les communautés, les entités et les organisations autochtones	S'aligner sur les objectifs et les buts du plan de capture des relations avec les Autochtones et des accords de collaboration	• Les objectifs et les buts du plan de prise en compte des relations avec les Autochtones • Fixer des objectifs pour le nombre de consultations tenues, les taux de participation aux réunions communautaires et les commentaires reçus des communautés, des entités et des organisations autochtones	Équipe de consultation autochtone de VIA TGF
Soutenir l'engagement du Canada à atteindre la carboneutralité d'ici 2050	Les opérations et les services internes sont conformes à la Stratégie pour un gouvernement vert	Initiatives d'écologisation existantes à VIA TGF	• Promouvoir les initiatives de milieux de travail écologiques (#/année) • Élaboration d'une stratégie de développement durable	Données VIA TGF

Résultats à long terme (5 ans et plus)

RÉSULTATS	INDICATEURS	LIGNE DE BASE	CIBLE	SOURCES DES DONNÉES ET MÉTHODOLOGIE
Maintenir la stabilité financière et la gestion prudente des ressources	• Gestion efficace des coûts des budgets de fonctionnement et d'immobilisations • Gestion des finances et des ressources • Croissance organisationnelle	• Établir des repères • Comparer aux normes de l'industrie	• Mise en œuvre de politiques et de procédures internes pour assurer une gestion efficace des coûts des budgets de fonctionnement et d'immobilisations	Données VIA TGF
Soutenir l'engagement du Canada à atteindre la carboneutralité d'ici 2050	Les opérations et les services internes sont conformes à la Stratégie pour un gouvernement vert	Initiatives d'écologisation existantes à VIA TGF	À déterminer	Données VIA TGF

Engagement du chef de la direction :

Je, Martin Imbleau, à titre de chef de la direction de VIA HFR-VIA TGF Inc., suis responsable devant le conseil d'administration de VIA HFR-VIA TGF Inc. de la mise en œuvre des résultats décrits dans le présent plan d'entreprise et décrits dans la présente annexe. Je confirme que cet engagement est appuyé par l'utilisation équilibrée de toute l'information disponible et pertinente sur la mesure du rendement et l'évaluation.

« Martin Imbleau », Président-directeur général
de VIA HFR-VIA TGF Inc.

[document original signé]

3 juin 2024

ANNEXE 9

CONFORMITÉ AUX EXIGENCES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET POLITIQUES

Un certain nombre d'éléments législatifs, réglementaires et politiques fédéraux régissent la façon dont VIA TGF s'acquitte de son mandat et mène son travail. De plus, la Société est guidée par les directives pangouvernementales du Conseil du Trésor du Canada portant sur des questions telles que la responsabilité financière, les langues officielles, les évaluations d'impact, la protection des renseignements personnels, l'accès à l'information, l'accessibilité, l'équité en matière d'emploi, la diversité et l'inclusion.

Loi canadienne sur l'accessibilité

La *Loi canadienne sur l'accessibilité* a pour but de faire du Canada un pays exempt d'obstacles d'ici le 1er janvier 2040. Cela comprend l'identification, l'élimination et la prévention des obstacles dans les domaines de compétence fédérale, y compris les transports. La portée et la conception du projet visent à respecter ou à dépasser les normes énoncées dans la Loi visant à favoriser un Canada exempt d'obstacles.

Loi sur l'accès à l'information et Loi sur la protection des renseignements personnels

VIA TGF est assujetti aux exigences de la *Loi sur l'accès à l'information* (« LAI »). La LAI accorde un droit d'accès aux documents relevant de VIA TGF aux citoyens canadiens, aux résidents permanents et aux personnes morales établies au Canada, conformément aux principes selon lesquels l'information gouvernementale doit être accessible au public, les exceptions nécessaires au droit d'accès doivent être précises et limitées, et les décisions relatives à la divulgation de l'information gouvernementale peuvent être examinées de manière indépendante par les tribunaux.

VIA TGF est également tenue de se conformer à *la Loi sur la protection des renseignements personnels* (la « Loi »). La Loi protège les individus contre la communication ou l'utilisation de leurs renseignements personnels relevant d'une institution fédérale d'une manière incompatible avec les fins auxquelles ils ont été recueillis ou compilés. De plus, la *Loi* donne à toute personne le droit d'accéder à ses renseignements personnels, de demander que ces renseignements soient corrigés ou de demander qu'ils soient retirés des bases de données ou de tout autre système où ils sont stockés.

Au fur et à mesure que la Société continue de s'établir, VIA TGF devrait introduire des exigences de formation pour tous les employés, couvrant les éléments essentiels de l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels, y compris la collecte et l'utilisation des

renseignements personnels et la mise en œuvre de mesures de protection de la vie privée.

Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité

La présente *loi* a pour objet d'exiger l'établissement d'objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre fondés sur les meilleurs renseignements scientifiques disponibles et de promouvoir la transparence, la responsabilisation et les mesures immédiates et ambitieuses à l'égard de l'atteinte de ces objectifs, à l'appui de l'atteinte de la carboneutralité au Canada d'ici 2050 et des engagements internationaux du Canada à l'égard de l'atténuation des changements climatiques. Tel que prévu actuellement, le projet de TGF utilisera principalement une technologie électrifiée et fera progresser le transfert modal vers des moyens de transport interurbain à faible intensité de carbone.

Loi fédérale sur le développement durable

La *Stratégie fédérale de développement durable* 2022 à 2026 (SFDD) est la première à être élaborée en vertu d'une Loi fédérale sur le développement durable renforcée. Adoptant une approche pangouvernementale, la Stratégie rassemble en un seul endroit les objectifs, les cibles, les jalons et les stratégies de mise en œuvre du développement durable de 101 organisations fédérales et appuie les efforts du Canada pour faire progresser les 17 objectifs de développement durable (ODD) du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies.

La Société s'est engagée à faire progresser le développement durable et à contribuer à l'atteinte des objectifs et des cibles du gouvernement du Canada en matière de développement durable. Au fur et à mesure que VIA TGF mûrira en tant qu'organisation, elle étudiera les impacts climatiques des activités opérationnelles pour aider à éclairer le cadre de gouvernance lié au climat.

Code de conduite et d'éthique des affaires et procédures de récusation

Avec l'opérationnalisation de la Société et le processus d'approvisionnement en cours, le Code de conduite et d'éthique de VIA TGF (le Code) a récemment été mis à jour afin de s'assurer que la Société est mieux placée pour reconnaître et atténuer tout conflit d'intérêts réel, perçu ou potentiel avec les soumissionnaires, les fournisseurs ou d'autres entités. Le Code a été révisé afin d'élargir sa portée et d'exiger que les consultants, les conseillers spéciaux du chef de la direction, du conseil ou d'un comité du conseil, ainsi que les personnes ayant conclu une entente d'échange avec la Société respectent les principes énoncés dans le Code.

Le Code exige que les personnes et les membres du conseil d'administration remplissent un formulaire de divulgation indiquant les relations importantes, les intérêts ou les activités personnels

et les intérêts des membres de la famille, le cas échéant, qui peuvent nécessiter une évaluation plus approfondie par le dirigeant responsable de la Société afin de déterminer tout conflit d'intérêts, qu'il soit réel, potentiel ou perçu. Une politique de récusation pour les commissaires qui pourraient avoir un conflit d'intérêts réel, perçu ou potentiel a également été mise en œuvre pour accompagner le Code.

Stratégie pour un gouvernement vert

Dans le cadre de la Stratégie pour un gouvernement vert, les activités du gouvernement du Canada seront carboneutres d'ici 2050 et amélioreront sa résilience climatique d'ici 2035, tout en réduisant les impacts environnementaux au-delà du carbone, notamment sur les déchets, l'eau et la biodiversité. Les organisations fédérales sont responsables de la mise en œuvre de cette stratégie dans leurs activités. Les organisations examineront et mettront à jour, au besoin, leur plan de portefeuille de biens immobiliers résilients aux changements climatiques à émissions nettes nulles tous les 5 ans afin de déterminer la voie la plus rentable pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

Loi sur la lutte contre le travail forcé et le travail des enfants dans les chaînes d'approvisionnement

La nouvelle *loi* introduit de nouvelles exigences en matière de déclaration concernant les mesures mises en œuvre pour prévenir et réduire les risques d'esclavage moderne dans leur chaîne d'approvisionnement. La *loi* s'applique à toute institution fédérale qui produit, achète ou distribue des marchandises au Canada ou à l'étranger.

La loi impose aux institutions gouvernementales l'obligation de présenter un rapport annuel au ministre de la Sécurité publique, au plus tard le 31 mai de chaque année, sur les mesures prises au cours de l'exercice précédent pour prévenir et réduire le risque de recours au travail forcé ou au travail des enfants par elles ou dans leurs chaînes d'approvisionnement. Conformément à la Loi, VIA TGF a soumis son rapport au ministre de la Sécurité publique, pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2024.

Loi sur les langues officielles

Conformément à la *Loi sur les langues officielles*, VIA TGF favorise l'utilisation des deux langues officielles par ses employés afin de s'assurer que son effectif reflète une présence équilibrée des deux langues officielles, peu importe le niveau hiérarchique et l'emplacement géographique. La Société s'engage à produire de l'information et des communications destinées à l'extérieur et à les mettre à la disposition des Canadiens, dans la langue officielle de leur choix.

Gouvernement ouvert et transparent

Grâce à des mesures de divulgation proactive et à la conformité aux exigences législatives, VIA TGF s'efforcera d'assurer une gouvernance ouverte et transparente du projet en affichant des renseignements financiers et opérationnels sur le site Web de VIA TGF et/ou sur le portail du gouvernement ouvert (ouvert.canada.ca/fr), afin de soutenir la disponibilité de l'information liée à la réalisation du projet de TGF ainsi qu'au fonctionnement et à la conduite de la Société.

Dans le cadre du Plan d'action pour un gouvernement ouvert, le gouvernement du Canada s'est engagé à divulguer les données sur les marchés au moyen d'une base de données centralisée et lisible par machine accessible au public. Les ministères sont tenus de publier de façon proactive l'information sur les marchés et les modifications conformément à la partie 2 de la *Loi sur l'accès à l'information* et à la Directive sur la gestion de l'approvisionnement.

Politique sur les voyages et politique sur les dépenses d'accueil, de conférences et d'événements

La politique de VIA TGF est d'offrir l'hospitalité ou de participer à des événements et à des conférences, de manière rentable, cohérente et appropriée lorsque cela facilitera les activités de VIA TGF ou est considéré comme souhaitable par courtoisie.

À l'instar d'autres sociétés d'État, VIA TGF a établi des politiques régissant le remboursement des dépenses raisonnables nécessaires aux fins des voyages d'affaires, de l'accueil, des conférences et des événements, conformément aux directives du gouvernement du Canada. Ces politiques comprennent des dispositions obligatoires pour le remboursement des dépenses engagées dans le cadre d'activités préapprouvées de VIA TGF et doivent guider les employés et les membres du conseil d'administration dans l'adoption de pratiques équitables, raisonnables et modernes tout en favorisant une gestion transparente et saine des fonds publics.

La conformité de VIA TGF à cette politique est vérifiée par le Bureau du vérificateur général. VIA TGF divulgue de manière proactive, par l'intermédiaire de son site Web ou du portail du gouvernement ouvert, les frais de voyage et d'accueil du chef de la direction, des membres du conseil d'administration et des cadres supérieurs. Ces informations comprennent les dépenses d'entreprise liées aux voyages d'affaires, à l'accueil, aux conférences et aux événements pour les activités directement liées à l'exécution du mandat de base ou des exigences légales de VIA TGF, à l'engagement avec ses principales parties prenantes, à la gouvernance interne et à la formation.

ANNEXE 10

HARMONISATION AVEC LES PRIORITÉS ET L'ORIENTATION DU GOUVERNEMENT

Le projet de TGF s'harmonise avec de multiples priorités du gouvernement du Canada en matière de transport et d'infrastructure, notamment :

- Bâtir une économie résiliente et prendre des mesures pour lutter contre les changements climatiques (discours du Trône de 2021);
- Offrir aux passagers un meilleur service et plus de choix (Transports 2030 : Un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada);
- Proposer des investissements dans l'infrastructure du transport en commun social et écologique et promouvoir de nouveaux modèles d'approvisionnement en financement alternatif (plan Investir dans le Canada); et
- S'appuyant sur l'engagement du gouvernement du Canada envers le Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques et le budget de 2021, à compter de 2024, les sociétés d'État seront tenues de divulguer leurs émissions de GES chaque année, lorsque cela est approprié et pertinent pour leurs activités commerciales.

En plus de prendre des mesures à l'égard de ces priorités, VIA TGF a également mis l'accent sur :

Établir des relations mutuellement avantageuses avec les communautés, les entités et les organisations autochtones

L'approche de la Société en matière de partenariat avec les peuples autochtones est fondée sur les principes de mobilisation précoce, significative et conforme aux principes de la *Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones*.

L'un des principaux objectifs de cette mobilisation sera de promouvoir l'inclusion des communautés, des entités et des organisations autochtones dans le partage des avantages socioéconomiques du projet. À titre d'exemple, VIA TGF a signé des ententes de collaboration avec les communautés autochtones le long du corridor et devrait en signer d'autres, qui clarifient et confirment les processus de consultation et de collaboration, y compris la fourniture de sources de financement prévisibles pour soutenir une participation significative à la phase de planification et d'élaboration conjointe du projet.

De plus, les soumissionnaires sont tenus, dans le cadre de la phase d'approvisionnement, de démontrer leur capacité à mobiliser les communautés, les entités et les organisations autochtones. À ce jour, VIA TGF a facilité les premières réunions de mobilisation entre les soumissionnaires et certaines communautés autochtones.

Au sein de VIA TGF elle-même, la Société recrute activement des personnes et des personnes ayant une vaste expérience de travail avec les communautés, les entités et les organisations autochtones.

De plus, la Société a rendu obligatoire la formation autochtone, y compris la formation en personne avec les communautés, les entités et les organisations autochtones dans la mesure du possible, afin d'aider à accroître le niveau de compréhension et de sensibilité des questions et des priorités autochtones.

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+), Diversité, Équité en matière d'emploi

VIA TGF s'emploie activement à constituer une main-d'œuvre représentative. Au 24 février 2024, 50 % de ses employés étaient des femmes, ce qui est important dans ce secteur à prédominance masculine. De plus, le conseil d'administration est un exemple de diversité de genre, de langue et de représentation autochtone et régionale.

VIA TGF a signé un protocole d'entente de service avec l'École de la fonction publique du Canada (EFPC) afin de donner accès à la vaste bibliothèque de cours offerts par l'EFPC, y compris la formation liée à l'ACS+ et de les encourager à en profiter.

Offre de logements

Le gouvernement s'est engagé à faciliter un effort national, en rassemblant tous les ordres de gouvernement, en partenariat avec les constructeurs d'habitations, les financiers, les fournisseurs de logements communautaires, les établissements d'enseignement postsecondaire et les communautés, entités et organisations autochtones pour construire les logements dont les Canadiens ont besoin.

En tant que société d'État, VIA TGF s'engage à favoriser le développement durable du transport ferroviaire de passagers, à améliorer l'accessibilité des transports, à relier les centres urbains aux banlieues et à contribuer au bien-être général des citoyens canadiens. Cette approche intégrée vise à relever les défis du logement, à promouvoir la croissance économique et à assurer la durabilité environnementale.

À cette fin, à la suite d'une décision du gouvernement sur l'intégration du logement dans le projet de TGF, VIA TGF collaborera avec des partenaires, des organismes et des intervenants gouvernementaux pour intégrer les considérations relatives au logement dans le but d'accroître l'offre de logements et de logements abordables à proximité des principaux carrefours ferroviaires, favorisant ainsi le développement axé sur le transport en commun.

ANNEXE 11

CHRONOLOGIE DU PROJET TGF

2022	ÉTAPES
3 mars	Une structure de gouvernance provisoire a été approuvée et les deux équipes décrites ci-dessous ont été créées pour soutenir le processus d'approvisionnement qui doit commencer avant la constitution de VIA TGF : **Bureau du gouvernement :** composé de représentants de Transports Canada, de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) et d'Infrastructure Canada (INFC), il dirige le processus d'approvisionnement et agit à titre d'homologue du secteur public au secteur privé aux étapes de la demande de qualification et de la demande de propositions. **Bureau technique :** composé d'entreprises contractuelles et d'experts de l'industrie, ainsi que d'employés de VIA Rail et de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC). Les responsabilités comprennent l'engagement du public; mener des consultations auprès des peuples autochtones susceptibles d'être touchés; faire avancer les négociations avec les compagnies de chemin de fer hôtes; élaborer les exigences du projet et soutenir le processus d'approvisionnement; et la passation de marchés d'études et de projets stratégiques pour protéger l'avenir de la route TGF. Cette structure de gouvernance provisoire a permis d'effectuer les travaux d'approvisionnement liés au TGF avant la constitution en société de VIA TGF.
10 mars	Le gouvernement a publié une demande de manifestations d'intérêt (RFEOI) pour le projet. L'objectif de la demande d'information était de partager de l'information avec les participants intéressés de l'industrie et d'obtenir des commentaires sur le projet.
31 mai	Les soumissions en réponse à la demande d'intérêt ont été fournies au gouvernement pour examen.
31 octobre	Après avoir examiné les réponses à la demande de renseignements, le gouvernement a fourni une mise à jour au marché sur les prochaines étapes de l'approvisionnement.

2022	ÉTAPES
29 novembre	Création de VIA HFR-VIA TGF Inc.
15 décembre	Le gouvernement a annoncé la création de VIA HFR-VIA TGF Inc. (VIA TGF), une société d'État en propriété exclusive qui rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.
2023	**ÉTAPES**
17 février	Le gouvernement a publié une demande de qualifications (DDQ) et a décrit le contexte et les caractéristiques du projet TGF, y compris le processus d'approvisionnement, les principaux acteurs du processus et les résultats du projet que le PMP devra atteindre ou dépasser.
24 avril	La période d'appel d'offres a été clôturée.
20 juillet	Le gouvernement a qualifié trois équipes de soumissions du processus de demande de qualification qui ont été invitées à répondre à la demande de propositions. VIA TGF a acquis les ressources et les responsabilités du bureau technique et a commencé à fonctionner comme un bureau de projet dédié au projet TGF.
8 septembre	Martin Imbleau a été nommé président et chef de la direction de VIA TGF.
13 octobre	Le gouvernement a lancé un appel d'offres. Au cours de la demande de propositions, le gouvernement sélectionnera un partenaire promoteur privé avec lequel collaborer afin d'optimiser le projet de TGF avant une décision d'investissement finale du gouvernement du Canada.
Octobre à décembre	Des réunions régulières entre le gouvernement, VIA TGF et les soumissionnaires, ont eu lieu.
2024	**ÉTAPES**

2024	ÉTAPES
Janvier à juillet	Des réunions régulières entre le gouvernement, VIA TGF et les soumissionnaires, sont prévues. Le gouvernement se prépare pour la période d'évaluation en sélectionnant les évaluateurs et en élaborant un calendrier d'évaluation.
16 avril	Le budget de 2024 annonce l'intention du gouvernement de présenter des modifications législatives pour faire de VIA HFR-VIA TGF Inc. un mandataire de la Couronne permettant à VIA TGF de livrer des trains à grande fréquence au nom du gouvernement. Le budget de 2024 annonce également un financement de 371,6 millions de dollars sur six ans, à compter de 2024-25, à VIA HFR-VIA TGF Inc. et Infrastructure Canada pour faire progresser la conception et le développement du train à grande fréquence.
24 juillet	Date limite de soumission des offres de DP.
Septembre	Préparation par la Corporation de la recommandation au gouvernement sur le projet de TGF préféré.

ANNEXE 12

GLOSSAIRE DES ACRONYMES ET DES TERMES

ACRONYME OU TERME	DÉFINITION
Propriétaire responsable	Le ministre des Transports, appuyé par le sous-ministre des Transports, avec l'avis du Comité de surveillance des sous-ministres, est le propriétaire responsable du projet. Le propriétaire responsable répond du projet de TGF au Parlement, présente des recommandations au Cabinet et au Conseil du Trésor et fournit une orientation stratégique générale pour la mise en œuvre du projet en fonction des objectifs pangouvernementaux, y compris les résultats du projet de TGF.
Soumissionnaires (consortiums)	Le gouvernement du Canada a annoncé le 20 juillet 2023 qu'il avait qualifié trois équipes de candidature : • Cadence - CDPQ Infra, SNC Lavalin, Systra Canada, Keolis Canada • Intercity Rail Developers / Développeurs Ferroviaires Interurbains - Intercity Development Partners, Meridiam, Kilmer Transportation, First Rail Holdings, Jacobs, Hatch, CIMA+, RATP Dev Canada, First Group, Renfe Operadora • Partenaires Ferroviaires QCONNEXION Rail Partners - Fengate, John Laing, Bechtel, WSP, Deutsche Bahn
Accord bilatéral	Entente entre Transports Canada et VIA TGF qui établit le cadre permettant à ces parties de travailler en collaboration pour faciliter leurs rôles respectifs pendant la phase d'approvisionnement à l'appui de l'avancement du projet de TGF.
La BIC	Banque de l'infrastructure du Canada
Phase de co-développement	Désigne la phase qui commence à la signature de l'accord préalable à l'aménagement. Dans le cadre de la phase de co-développement, VIA TGF travaillera avec le partenaire développeur privé pour faire avancer la conception et finaliser sa

ACRONYME OU TERME	DÉFINITION
	proposition technique, commerciale et financière pour la conception, la construction, l'exploitation, la maintenance et le financement du projet TGF, livrée à l'autorité contractante pendant la phase de co-développement, conformément aux termes et conditions de l'accord de pré-développement avant la phase d'exécution.
Approche de co-développement	Une approche novatrice et collaborative dans le cadre de laquelle les secteurs privé et public travailleront conjointement à la conception et à l'optimisation du projet au cours d'une phase d'élaboration conjointe qui commencera par la sélection d'un PDP et par l'exécution de l'ADP par le PMP et VIA TGF, qui dirigera l'élaboration de la conception, l'optimisation et la mise en œuvre du projet selon un modèle de prestation de conception-construction-financement-exploitation-entretien (DBFOM) conformément à l'ADP.
Autorité contractante	Désigne la partie qui exécute et gère l'entente préalable à l'aménagement, à savoir VIA TGF.
DMOC (Comité de Surveillance des Sous-Ministres)	Organisme de surveillance des sous-ministres présidé par le sous-ministre des Transports, offrant une tribune consensuelle aux ministères clés pour conseiller le ministre des Transports, par l'entremise du sous-ministre des Transports, et orienter la mise en œuvre des projets en fonction des objectifs pangouvernementaux.

ACRONYME OU TERME	DÉFINITION
Bureau du gouvernement	Comprend des représentants de Transports Canada, de Services publics et Approvisionnement Canada et d'Infrastructure Canada. Le Bureau du gouvernement dirige le processus d'approvisionnement et agit en tant qu'homologue du secteur public auprès des participants du secteur privé pendant les étapes de l'appel d'offres et de l'appel d'offres. Pendant la phase de co-développement, le bureau du gouvernement assurera la coordination et la rapidité des décisions gouvernementales nécessaires pour faire avancer le projet. Le bureau du gouvernement est dirigé par le sous-ministre adjoint de TC, TGF et travaille en collaboration avec VIA TGF. Le Bureau du gouvernement appuie le ministre des Transports, le sous-ministre des Transports et le CSSM dans leurs rôles respectifs.
Propriétaires des chemins de fer	Propriétaire et/ou exploitant de l'infrastructure ferroviaire existante.
Évaluation d'impact (EI)	Outil fédéral de planification et de prise de décisions utilisé pour évaluer les effets positifs et négatifs potentiels des projets proposés. Les analyses d'impact tiennent compte d'un large éventail de facteurs et proposent des mesures pour atténuer les effets négatifs des projets.
L'AEIC	Agence d'évaluation d'impact du Canada
INFC	Infrastructure Canada
Services locaux	Services existants du corridor de VIA Rail entre Québec et Windsor.

ACRONYME OU TERME	DÉFINITION
Ingénieur du propriétaire	Un représentant indépendant ou un défenseur du propriétaire responsable. Il s'agit d'un rôle de soutien essentiel qui fournit un soutien en matière de gestion de projet, de conseil technique et d'assurance qualité à toutes les étapes du cycle de vie des actifs, en plus d'effectuer une diligence raisonnable sur des questions spécifiques au nom du propriétaire responsable.
Entente préalable à l'aménagement (APD)	Désigne l'entente que VIA TGF prévoit conclure avec le soumissionnaire privilégié qui est sélectionné par l'autorité responsable de l'approvisionnement conformément à la DP. L'entente décrira les paramètres requis pour faire progresser et optimiser la conception et la portée du projet pendant la phase d'élaboration conjointe et fournira le cadre pour délimiter les rôles et les responsabilités du PMP et de VIA TGF.
Partenaire développeur privé (PDP)	Désigne le partenaire du secteur privé choisi par l'autorité responsable de l'approvisionnement conformément à la DP pour conclure l'entente préalable à l'aménagement avec VIA TGF, qui travaillera avec le gouvernement et VIA TGF pendant la phase d'élaboration conjointe pour faire progresser et optimiser la conception et l'ingénierie du projet.
Autorité chargée des achats	Désigne Travaux publics et Services gouvernementaux Canada fonctionnant sous le nom de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC). Selon les directives du chargé de projet, le personnel de SPAC gérera le processus d'approvisionnement pour la sélection du partenaire promoteur privé.
Phase d'approvisionnement	Désigne la phase qui a commencé lorsque la demande de qualification a été lancée le 17 février 2023 et qui se termine à la fin de l'étape de la demande de propositions avec la signature de l'entente préalable de développement par le PDP sélectionné et VIA TGF.

ACRONYME OU TERME	DÉFINITION
Accord de réseau	Désigne l'accord que VIA TGF signerait avec le Partenaire développeur privé, conformément aux dispositions de l'Accord de Pré-Développement, et en vertu duquel le Partenaire Privé doit mettre en œuvre la portée du Projet pendant la Phase d'exécution. À moins que le contexte ne l'exige autrement, les références à l'accord de réseau sont réputées inclure tous les accords sectoriels qui ont été conclus entre VIA TGF et le partenaire privé.
Chargé de projet	Au cours de la phase d'approvisionnement, le sous-ministre des Transports délègue le chargé de projet au sous-ministre adjoint de TC, TGF, qui dirige le bureau du gouvernement. Représentant Transports Canada, le chargé de projet a la responsabilité globale du projet de TGF, y compris le CSSM et le propriétaire responsable au courant des progrès et des questions importantes, en guidant le travail du responsable de l'approvisionnement et du Bureau de développement du projet (VIA TGF) et servir d'homologue aux participants du secteur privé pendant les étapes de la demande de propositions et de la demande de qualification. À la fin de la phase d'approvisionnement (prévue à la fin de l'année civile 2024), VIA TGF assumera le rôle de chargé de projet et travaillera avec le PDP sélectionné pendant la phase de co-développement pour codévelopper le projet de TGF.
Charte du projet	Désigne un document pour chaque phase du projet qui est approuvé par le sous-ministre des Transports, avec l'appui du CSSM et en consultation avec le conseil d'administration de VIA TGF, qui décrit les paramètres du projet et de la gouvernance du projet. Il définira les rôles et les responsabilités des principaux intervenants et établira les pouvoirs respectifs du Bureau du gouvernement et de VIA TGF. Il y a une charte de projet pour la phase d'approvisionnement et une charte de projet pour la phase d'élaboration conjointe.

ACRONYME OU TERME	DÉFINITION
Bureau de développement de projets	VIA TGF
SPAC	Services publics et Approvisionnement Canada
DP	Demande de propositions
RFQ	Demande de qualifications
TC	Transports Canada
Bureau technique	Avant le transfert et l'intégration du bureau technique dans VIA TGF à compter du 1er juillet 2023, il s'agissait d'une entente temporaire composée d'entreprises et de personnes sous contrat, ainsi que d'employés empruntés à VIA Rail et à la BIC. Il était dirigé par un directeur de projet, qui était chargé de faire progresser les principales activités de projet liées au TGF sous la direction du SMA, RSF, y compris la mise en œuvre des étapes du processus d'évaluation d'impact, comme la mobilisation du public, mener des consultations avec les peuples autochtones, faire avancer les négociations avec la compagnie de chemin de fer hôte, et élaborer des exigences des projets et le soutien au processus d'approvisionnement. Les contrats associés au bureau technique ont été transférés à VIA TGF à compter du 1er juillet 2023, ce qui signifie que VIA TGF était devenu opérationnel et prêt à assumer le rôle de bureau de développement du projet de TGF à VIA TGF.

ACRONYME OU TERME	DÉFINITION
Accord tripartite	Entente entre Transports Canada, VIA TGF et VIA Rail Canada Inc. qui établit un cadre permettant aux parties de travailler en collaboration pour permettre l'avancement et la mise en œuvre du projet de TGF tout en continuant de refléter les objectifs stratégiques du gouvernement pour le projet de TGF pendant la phase d'approvisionnement sans limiter la portée de la directive émise à VIA Rail (CP 2022-259).
Corridor VIA Rail	Corridor Québec-Windsor.