

Rapport financier trimestriel

VIA HFR – VIA TGF inc.
Pour la période close le 30 septembre 2025



Table des matières

Rapport de gestion	3
Mandat de VIA HFR – VIA TGF Inc.	3
Projet de réseau de trains à grande vitesse	3
Objectifs, activités et résultats attendus pour 2025-2026	5
Gestion des risques	7
Analyse des résultats financiers	10
États financiers trimestriels (non audités)	11
Déclaration de responsabilité de la direction (non auditée)	11
État de la situation financière (non audité)	12
État des résultats – non audité	13
État de la variation de l'actif financier net (dette nette) (non audité)	14
État des flux de trésorerie (non audité)	15
Notes afférentes aux états financiers (non auditées)	16
1. Pouvoir, mandat et activités	16
2. Base de présentation des états financiers	17
3. Actif éventuel	17
4. Immobilisations corporelles	17
5. Comptes créditeurs et charges à payer	18
6. Engagements	18
7. Charges d'exploitation/renseignements supplémentaires par type de dépense	19

Rapport de gestion

Mandat de VIA HFR – VIA TGF Inc.

Mandat

Le mandat de VIA HFR – VIA TGF Inc. (la Société ou Alto), est d'élaborer et de mettre en œuvre le projet de réseau de trains à grande vitesse, y compris la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien d'un service ferroviaire passager en Ontario et au Québec, et ce, en signant un ou plusieurs accords avec le secteur privé, en collaboration avec la ministre des Transports et du Commerce intérieur et conformément à l'Énoncé des priorités et des responsabilités du ministre.

Vision

Construire le service ferroviaire dont le Canada a besoin.

Mission

Ensemble, nous relierons les collectivités et stimulons le progrès de la société en construisant un réseau de trains à grande vitesse.

Projet de réseau de trains à grande vitesse

Façonner le Canada de demain grâce aux trains à grande vitesse

Le projet de réseau de trains à grande vitesse est une initiative de transformation du gouvernement du Canada qui vise à révolutionner les déplacements interurbains dans le corridor le plus densément peuplé du pays. Ce projet ambitieux comprend la construction de près de 1 000 km de voies réservées reliant Québec, Trois-Rivières, Laval, Montréal, Ottawa, Peterborough et Toronto (le Corridor). Le service fonctionnera principalement sur des voies électrifiées, ce qui réduira considérablement les émissions de gaz à effet de serre et offrira une solution de rechange plus durable aux options de déplacement interurbain existantes, tout en stimulant l'économie et la productivité.

Le projet transformera le paysage des déplacements interurbains au Canada. Un service rapide, fréquent et fiable permettra à Alto d'atteindre les sept résultats du projet établis par le gouvernement du Canada :

1. Augmenter de manière considérable le nombre de voyageurs des trains interurbains
2. Améliorer l'expérience des voyageurs dans le Corridor
3. Produire des avantages environnementaux considérables afin d'appuyer l'engagement de carboneutralité du gouvernement du Canada
4. Augmenter de manière importante la disponibilité des services accessibles et abordables
5. Rendre les trajets interville sécuritaires
6. Réduire au minimum les coûts pour les contribuables
7. Contribuer positivement à l'engagement du gouvernement du Canada à mener à bien la réconciliation avec les peuples autochtones

En augmentant la vitesse, la fréquence et la fiabilité du service, le projet vise à augmenter de manière importante le nombre de passagers des services ferroviaires interurbains.

Le projet vise également à maintenir des liens avec les villes actuellement desservies. Le réseau de trains à grande vitesse permettra d'optimiser les services locaux, en veillant à ce que toutes les régions continuent de bénéficier de la connectivité des liaisons ferroviaires.

Le projet aura des avantages socioéconomiques importants. Cet investissement structurant renforcera les liens entre les collectivités, améliorera la qualité de vie des populations et stimulera la croissance économique. Alto accroîtra la prospérité et générera une augmentation annuelle de 1,1 % du PIB du Canada. Le projet soutiendra plus de 50 000 emplois pendant la période de construction, contribuera aux objectifs climatiques du Canada, favorisera des partenariats significatifs avec les communautés autochtones et fera économiser de l'argent aux voyageurs. Cela correspond aux priorités du gouvernement du Canada sur le plan de la prospérité économique et de la croissance durable. Le projet appuiera l'augmentation prévue de la population dans le Corridor, qui devrait être de 30 % d'ici 2041.

La participation des communautés autochtones est essentielle à la réussite du projet. Alto vise à créer des possibilités mutuellement avantageuses et à contribuer au chemin vers la réconciliation en reflétant et en soutenant les peuples autochtones, ainsi que leurs cultures et leurs territoires.

Le projet d'Alto est conçu pour être respectueux de l'environnement, en mettant l'accent sur la réduction des émissions et la promotion d'options de transport durable. Cela correspond aux objectifs environnementaux et aux engagements du Canada en matière de lutte contre les changements climatiques.

En conclusion, Alto représente un progrès important pour le secteur des transports au Canada, car il offre une solution novatrice, écologique et avantageuse sur le plan économique pour les déplacements interurbains. Il s'agit d'une initiative stratégique qui promet d'améliorer la qualité de vie des Canadiens, d'appuyer la croissance économique et de favoriser un avenir plus durable.

Objectifs, activités et résultats attendus pour 2025-2026

Objectif 1 : Mener le développement de la conception d'un service ferroviaire passager dans le Corridor

Activités :

- Accent sur l'achèvement de l'étape 1 et le passage à l'étape 2 de la phase de codéveloppement du projet. Les activités de la phase 2 consistent notamment à faire progresser la définition du projet.

Résultats attendus :

- Mobilisation de l'équipe du projet Cadence.
- Adoption du plan de gouvernance et de collaboration avec les groupes de travail sur la gouvernance et établissement d'une charte de projet conjointe avec le partenaire développeur privé (PDP).
- Élaboration d'une stratégie pour la collaboration avec les propriétaires des chemins de fer.
- Validation du plan de gestion des terrains avec mise en œuvre des systèmes et processus et achèvement de la désignation des propriétaires fonciers initiaux.
- Validation des plans et des soumissions de l'accord de prédéveloppement de l'étape 1.
- Adoption d'une stratégie d'approvisionnement et d'une marche à suivre entre Alto et le PDP, avec approbation du plan d'approvisionnement et mise à jour du registre d'approvisionnement.
- Activités de définition du projet de l'étape 2.

Statut :

- En cours, l'étape 1 est terminée et l'étape 2 est en cours depuis juillet 2025.

Objectif 2 : Favoriser les partenariats avec les Autochtones, et mobiliser les parties prenantes et les autres partenaires efficacement

Activités :

- Continuer de favoriser les partenariats par l'établissement de relations avec les communautés, les entités et les organismes 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.

Résultats attendus :

- Promouvoir la réconciliation, la participation et la collaboration avec les Autochtones, y compris le respect de l'obligation de consulter.
- Soutenir les relations avec le gouvernement du Canada et les partenaires fédéraux.
- Collaborer avec les provinces pour faire progresser la coopération et le soutien au projet.
- Poursuivre la communication avec les municipalités et les groupes d'intérêt.
- Renforcer la sensibilisation du public au projet.

Statut :

- En cours. La participation des communautés autochtones et des parties prenantes clés continue de progresser. Les déclarations d'intention sont en cours d'élaboration et devraient être signées à l'automne 2025. La conception et la mise en œuvre des initiatives de préparation à la collaboration avec les Autochtones continuent également de progresser.

Objectif 3 : Fonctions habilitantes, administration et contrôle de la Société¹

Activités :

- Démontrer la viabilité financière et la responsabilité d'une gestion prudente des ressources tout en remplissant le mandat du gouvernement.

Résultats attendus :

- Gouvernance organisationnelle et administration efficaces des ressources.
- Des services corporatifs efficaces et efficients, comme 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 de l'entreprise pour soutenir le développement de la Société afin qu'il puisse faire progresser efficacement le projet de réseau de trains à grande vitesse.
- Le Plan d'entreprise 2025-2026 visera l'obtention d'une autorisation d'emprunt qui permettra à Alto de conclure un contrat de location pour de nouveaux espaces de bureau à Ottawa.
- Recruter et maintenir en poste des talents et favoriser une culture d'engagement et de collaboration.
- Établir un milieu de travail sain et sécuritaire.

Placer la Société en position de répondre aux changements législatifs.

¹ Précédemment intitulé « Renforcer la Société »

Statut :

- En cours. La Société continue d'établir ses systèmes et ses processus et de veiller à ce que les ressources nécessaires soient en place pour mener à bien le projet. En particulier, Alto a lancé un nouveau système de planification des ressources de l'entreprise le 1^{er} avril 2025.

Gestion des risques

La gestion des risques demeure un point central du projet à mesure qu'il complète l'étape 2 de la phase de codéveloppement. Au cours du dernier trimestre, Cadence et Alto ont collaboré à l'élaboration du plan de gestion des risques. Le cadre de gouvernance axée sur la collaboration permet de répondre aux risques avec souplesse. Alto et Cadence ont également codirigé l'élaboration du registre initial des risques afin de déterminer, d'analyser et d'atténuer les risques, avec des ajustements continus en fonction des changements apportés au projet, y compris l'annonce par le gouvernement du Canada en septembre de son intention d'accélérer les travaux d'ingénierie, de réglementation et de délivrance de permis pour permettre le démarrage du projet dans quatre ans, réduisant de moitié le délai initial de huit ans.

Alto a cerné 23 risques clés de l'entreprise dans 7 piliers. Ces risques au niveau de l'entreprise se répercutent sur un ou plusieurs risques indiqués dans le registre des risques d'Alto et permettent à la direction et au conseil d'administration d'Alto de se concentrer sur les risques les plus importants auxquels la Société est actuellement confrontée. Le registre et la taxonomie des risques continueront d'évoluer au fil du temps à mesure que de nouveaux risques seront cernés ou que les risques existants deviendront plus importants ou, au contraire, ne seront plus considérés comme importants.

Les risques actuels les plus importants et les activités d'atténuation connexes sont résumés ci-dessous, soulignant les répercussions des principaux changements nécessaires à cette accélération du calendrier du projet, comme la réduction à 24 mois du délai des processus réglementaires et d'obtention des permis.

Risques	Description des risques	Activités d'atténuation des risques
Acquisition de terrains et de biens immobiliers	Alto subit des retards importants ou subit des coûts supplémentaires pendant la phase de conception parce que les acquisitions de terrains ne progressent pas au rythme requis pour respecter le calendrier du projet. ➤ Impact de l'accélération : Un démarrage tardif de l'acquisition des terrains aura une incidence directe sur la date de début de la construction si des propriétés clés ne sont pas disponibles, ce qui devient encore plus contraignant dans le cadre d'un calendrier accéléré.	• Collaborer avec le gouvernement du Canada afin de simplifier les processus législatifs et d'expropriation, d'obtenir un financement initial et stratégique, de retenir les services professionnels nécessaires et de mettre en œuvre une stratégie d'acquisition à court terme afin de permettre une acquisition des terres efficace et prévisible pour le projet.
Développement durable et environnement	Alto subit des retards importants ou subit des coûts supplémentaires pendant la phase de conception en	• Participation rapide de toutes les parties prenantes, y

	raison de l'incapacité d'obtenir une décision quant à l'évaluation d'impact ou de retards dans son obtention. ➤ Impact de l'accélération : Bien qu'un délai de 24 mois pour les processus réglementaires et d'obtention des permis suggère des changements à la présentation, à l'approbation et au calendrier de l'EI, ces changements et leur incidence sur le calendrier du projet ne sont pas clairs.	compris la sensibilisation directe auprès de l'Agence d'évaluation d'impact et du Bureau des grands projets pour clarifier les exigences et les processus, et auprès des représentants du gouvernement du Canada pour appuyer un délai de 24 mois pour les processus réglementaires et d'obtention des permis, élaborer le chemin critique pour l'achèvement de l'EI et formaliser des processus de recours hiérarchiques afin d'assurer une résolution rapide.
Approvisionnement en construction	Alto subit des retards importants ou des coûts supplémentaires en raison des retards dans l'acquisition des matériaux et de la main-d'œuvre nécessaires pendant la phase de construction. ➤ Impact de l'accélération : La réduction des délais dans le cadre de l'accélération du calendrier augmente la probabilité de rencontrer des difficultés d'acquisition de matériaux ou de main-d'œuvre pour la réalisation d'autres projets majeurs.	• Intégration d'une nouvelle ressource d'Alto pour se concentrer sur les risques liés à l'approvisionnement en construction et y remédier. • Participation rapide de l'industrie pour l'approvisionnement de certains matériaux. • Plan d'atténuation en cours d'élaboration – achèvement prévu au premier trimestre de 2026.
Commercial – Négociation et achèvement de l'entente de réseau/entente de segment	Alto subit des retards importants ou subit des coûts supplémentaires pendant la phase de codéveloppement en raison de retards dans l'exécution de l'entente de réseau et des ententes de segment à cause de l'évolution des conditions du marché. ➤ Impact de l'accélération : Le processus d'accélération du calendrier réduit les délais dans lesquels l'entente de réseau/segment doit être conclue.	➤ Consultation rapide de Cadence sur les modalités commerciales clés et l'établissement d'un plan de travail commun pour la négociation de l'entente de réseau/segment.
Propriétaires des chemins de fer	Alto subit des retards importants ou subit des coûts supplémentaires pendant la phase de conception en raison de l'incapacité de conclure les ententes nécessaires avec les	• La réduction du nombre de voies partagées requises, ainsi qu'une participation rapide avec les propriétaires de chemin de fer pour

	propriétaires des chemins de fer ou de retards dans le processus. ➤ Impact de l'accélération : Alors que la participation des propriétaires des chemins de fer est en cours, l'accélération du calendrier réduit le délai imparti pour conclure des ententes d'accès.	négocier les exigences opérationnelles minimales.
Les services publics	Alto subit des retards importants ou subit des coûts supplémentaires pendant la phase de conception en raison de l'incapacité d'harmoniser les exigences des services publics avec les besoins et le calendrier du projet. ➤ Impact de l'accélération : Compte tenu de la réduction des délais dans le calendrier de construction, il existe un risque que l'approvisionnement en électricité nécessaire au fonctionnement puisse être sous pression. Cette situation est atténuée en partie par le fait que l'accès complet à l'électricité n'est pas nécessaire au début de la phase de construction.	➤ Communication et collaboration rapides avec les fournisseurs de services publics pour s'assurer que les échéanciers et les exigences du projet sont connus suffisamment à l'avance.

Il est important de noter que, bien que ce qui précède reflète les principaux risques actuels, les risques d'Alto évolueront à mesure que l'Initiative en fera apparaître de nouveaux et que les risques existants augmenteront ou diminueront. Par exemple, même si les risques liés à la participation des parties prenantes et des groupes et partenaires autochtones ne sont pas actuellement considérés comme des risques importants, l'Initiative prend de la vitesse en parallèle avec la participation d'Alto auprès des parties prenantes et des groupes et partenaires autochtones. Ainsi, la direction considère que ces risques ont une tendance à la hausse qui les rendra probablement plus importants au fil du temps. De plus, à mesure que surviennent des changements majeurs dans la phase de codéveloppement — tels qu'un délai de 24 mois pour les processus réglementaires et d'obtention de permis, ainsi que la confirmation de l'harmonisation — les risques seront réexaminés afin de confirmer toute modification de leur probabilité ou de leur incidence.

Analyse des résultats financiers

Le présent document fournit des renseignements sur le deuxième trimestre d'exploitation de l'exercice 2025-2026, pour la période du 1^{er} juillet 2025 au 30 septembre 2025. Au cours de la période visée, la Société a continué de faire progresser son mandat en collaborant avec Cadence pour poursuivre le développement du projet en achevant l'étape 1 et en passant à l'étape 2 au deuxième trimestre. Au cours du trimestre, la Société a également continué de mobiliser les parties prenantes, d'intégrer les ressources et d'investir dans ses capacités internes afin de renforcer sa capacité à s'acquitter de son mandat.

Le 30 septembre 2025, la Société avait atteint 198 ressources, contre 100 à la même période l'an dernier. L'augmentation de la capacité interne demeure essentielle pour assurer le succès de la Société en tant qu'autorité du projet dans la phase de codéveloppement et pour que la Société s'affirme comme une contrepartie efficace à l'égard de Cadence. La Société continue également de bâtir son infrastructure pour obtenir des résultats efficaces. Au début de l'exercice, la Société a lancé un système de planification des ressources de l'entreprise (PRE), le SAP, et continue d'accroître son utilisation.

La Société a enregistré un déficit d'exploitation de 0,7 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2025. Cela s'explique par le moment de la réception des transferts gouvernementaux, qui a entraîné un déficit pour les résultats cumulatifs de l'exercice en cours. Le déficit est attribuable à l'augmentation des services professionnels, y compris les coûts liés au codéveloppement avec Cadence, et à l'augmentation des coûts salariaux découlant de l'intégration d'effectifs supplémentaires.

Les charges d'exploitation du deuxième trimestre de l'exercice 2025-2026 (cumul de l'année : 61,8 M\$) ont augmenté de 24 % (6,7 M\$) depuis le trimestre précédent et de 109 % (17,9 M\$) par rapport au second trimestre de l'année dernière. Des augmentations sont observées dans la plupart des catégories de dépenses, en particulier les services professionnels et le coût des employés, à mesure que la Société poursuit sa collaboration avec Cadence dans la phase de codéveloppement et renforce sa capacité interne. L'étape 2 devrait nécessiter des hausses beaucoup plus importantes d'un trimestre à l'autre compte tenu de l'augmentation importante de l'ampleur des activités et des livrables comparativement à l'étape 1.

La décision de lancer la phase de codéveloppement, à la toute fin de l'exercice 2024-2025, a été prise avec plusieurs mois de retard par rapport aux prévisions d'Alto. Cela a retardé l'augmentation prévue des dépenses d'environ un trimestre et obligera Alto à transférer d'importants montants de financement de l'exercice 2025-2026 vers le suivant. Cette réaffectation permet de s'assurer que les ressources financières sont alignées avec les échéanciers et les livrables actuels du projet. La Société continuera de gérer les dépenses afin d'assurer une bonne administration des fonds publics tout en appuyant les priorités stratégiques.

États financiers trimestriels (non audités)

Déclaration de responsabilité de la direction (non auditée)

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2025

La direction est responsable de préparer et de présenter fidèlement ces états financiers trimestriels conformément à la Directive sur les normes comptables du Conseil du Trésor du Canada : *Ligne directrice GC 5200 : Rapport financier trimestriel des sociétés d'État*, ainsi que des contrôles internes qu'elle juge nécessaires à la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'anomalies importantes. Il incombe également à la direction de veiller à ce que tous les autres renseignements du présent rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, les présents états financiers trimestriels non audités donnent, à tous égards importants, une image fidèle de la situation financière, des résultats d'exploitation et des flux de trésorerie de la Société, à la date et pour les périodes visées dans les états financiers trimestriels.

(signé)

Martin Imbleau
Président-directeur général

(signé)

Tom Roberts
Chef de la direction financière et de la technologie

Montréal, Canada
13 novembre 2025

État de la situation financière (non audité)

(en milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire)

Aux	Notes	30 septembre 2025	31 mars 2025
ACTIFS FINANCIERS			
Trésorerie		20 485 \$	5 786 \$
Financement public à recevoir		—	6 575 \$
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS		20 485 \$	12 361 \$
PASSIF			
Comptes fournisseurs et charges à payer	5	22 537 \$	12 664 \$
TOTAL DU PASSIF		22 537 \$	12 664 \$
ACTIFS FINANCIERS NETS (DETTE NETTE)¹		(2 052) \$	(303) \$
ACTIFS NON FINANCIERS			
Immobilisations corporelles	4	484 \$	303 \$
Charges payées d'avance		1 992 \$	1 152 \$
TOTAL DES ACTIFS NON FINANCIERS		2 476 \$	1 455 \$
EXCÉDENT (DÉFICIT) ACCUMULÉ		424 \$	1 152 \$
Engagements	6		

¹ La dette nette s'explique par la date de réception du financement du gouvernement.

Les notes afférentes font partie intégrante des présents états financiers.

État des résultats – non audité

(en milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire)

Pour les	Notes	Budget annuel 2025- 2026	Trimestre clos le 30 septembre		Trimestre clos le 30 septembre	
			2025	2024	2025	2024
PRODUITS						
Financement public		597 071 \$	37 296 \$	26 250 \$	60 996 \$	33 709 \$
Revenus d'intérêts		-	69	89	123	214
TOTAL DES PRODUITS ET DU FINANCEMENT PUBLIC		597 071	37 365	26 339	61 119	33 923
CHARGES	7	595 071	34 262	16 367	61 847	34 287
TOTAL DES CHARGES		595 071	34 262	16 367	61 847	34 287
EXCÉDENT (DÉFICIT) D'EXPLOITATION		2 000 \$	3 103 \$	9 972 \$	(728) \$	(364) \$
EXCÉDENT D'EXPLOITATION (DÉFICIT) ACCUMULÉ AU DÉBUT DE LA PÉRIODE		1 152	(2 679)	(2 901)	1 152	7 435
EXCÉDENT D'EXPLOITATION (DÉFICIT) ACCUMULÉ À LA FIN DE LA PÉRIODE		3 152 \$	424 \$	7 071 \$	424 \$	7 071 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des présents états financiers.

État de la variation de l'actif financier net (dette nette) (non audité)

(en milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire)

Pour le trimestre clos le 30 septembre	Notes	Budget annuel 2025-2026	2025	2024
EXCÉDENT (DÉFICIT) D'EXPLOITATION		2 000 \$	(728) \$	(364) \$
Acquisition d'immobilisations corporelles	4	(2 000)	(232)	–
Amortissement des immobilisations corporelles	4	1 749	51	5
		1 749	(909)	(359)
Variation des charges payées d'avance		–	(840)	(28)
VARIATION DES ACTIFS FINANCIERS NETS (DETTE NETTE)		1 749 \$	(1 749) \$	(387) \$
ACTIFS FINANCIERS NETS (DETTE NETTE) AU DÉBUT DE LA PÉRIODE		(303)	(303)	6 822
ACTIFS FINANCIERS NETS (DETTE NETTE) À LA FIN DE LA PÉRIODE		1 446 \$	(2 052) \$	6 435 \$

Les notes afférentes font partie intégrante des présents états financiers.

État des flux de trésorerie (non audité)

(en milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire)

Pour le trimestre clos le 30 septembre	Notes	2025	2024
OPÉRATIONS DE FONCTIONNEMENT			
Déficit d'exploitation ¹		(728) \$	(364) \$
<u>Variation des éléments hors trésorerie</u>			
Amortissement des immobilisations corporelles	4	51	5
Intérêts courus des placements		–	3
<u>Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement</u>			
Variation des comptes créditeurs et charges à payer	5	9 873	(1 291)
Variation du financement public à recevoir		6 575	(847)
Variation des impôts à recouvrer	3	–	(245)
Variation des charges payées d'avance		(840)	(28)
TRÉSORERIE PROVENANT (UTILISÉE POUR) DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION		14 931 \$	(2 767) \$
OPÉRATIONS EN CAPITAL			
Acquisition d'immobilisations corporelles	4	(232)	–
TRÉSORERIE PROVENANT (UTILISÉE POUR) DES OPÉRATIONS EN CAPITAL		(232) \$	– \$
OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT			
Rachat de placements		–	4 500
TRÉSORERIE PROVENANT (UTILISÉE POUR) LES OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT		– \$	4 500 \$
AUGMENTATION (DIMINUTION) NETTE DE LA TRÉSORERIE		14 699	1 733
TRÉSORERIE À L'OUVERTURE DE LA PÉRIODE		5 786	3 060
TRÉSORERIE À LA CLÔTURE DE LA PÉRIODE		20 485 \$	4 793 \$

¹ L'excédent (déficit) d'exploitation comprend des revenus d'intérêts de 123 \$ (214 \$ au 30 septembre 2024) provenant du fonds de roulement de la Société.

Les notes afférentes font partie intégrante des présents états financiers.

Notes afférentes aux états financiers (non auditées)

(en milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire)

1. Pouvoir, mandat et activités

VIA HFR – VIA TGF Inc. (la Société ou Alto) a été constituée le 29 novembre 2022 aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La Société relève directement du Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Son mandat, conformément au décret en conseil C.P. 2022-0259, consiste à élaborer et mettre en œuvre le projet de trains à grande fréquence avec le secteur privé. Cela comprend la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien des services ferroviaires passagers en Ontario et au Québec. Le mandat ne peut être modifié qu'avec l'approbation du gouverneur en conseil (décret en conseil C.P. 2022-0261).

La Société a reçu des instructions supplémentaires du gouvernement du Canada. Le 19 février 2025, le gouvernement du Canada a annoncé que la Société (qui exercera ses activités sous le nom d'Alto) élaborerait un service de train à grande vitesse en partenariat avec le consortium Cadence, celui-ci étant sélectionné comme partenaire développeur privé du projet (PDP). Le gouvernement du Canada a annoncé un investissement de 3,9 milliards de dollars sur six ans, à compter de 2024-2025, pour la phase de codéveloppement du projet. Cette somme s'ajoute au financement de 371,8 millions de dollars prévu dans le budget de 2024. Le 18 mars 2025, la ministre des Transports et du Commerce intérieur a adressé une lettre au président du conseil d'administration de la Société, celle-ci demandant à la Société de lancer la phase de codéveloppement pour la conception du réseau de trains à grande vitesse et de faire avancer le développement de toutes les phases pour le corridor entre Toronto et Québec. Par la suite, le 19 mars 2025, la Société a signé un contrat avec Cadence, celui-ci définissant les conditions de la phase de codéveloppement dans laquelle la Société agira en tant que responsable du projet, en partenariat avec Cadence, afin de tirer parti de son expertise.

La Société est une filiale en propriété exclusive de VIA Rail Canada Inc., avec qui elle n'a pas de lien de dépendance. La Société doit se conformer à toutes les dispositions de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* s'appliquant comme si elle était une société d'État mère, à l'exception des articles 104.1, 105, 106, 107 et 108 conformément au décret en conseil C.P. 2022-0260. La Société reçoit du financement de la part du gouvernement du Canada et est exonérée des impôts canadiens sur le résultat. La Société a reçu l'approbation du Conseil du Trésor du Canada pour son plan d'entreprise modifié pour 2024-2025 à 2028-2029. Le plan d'entreprise est conforme à l'orientation fournie par l'actionnaire ultime de la Société, le gouvernement du Canada, et reflète ses plans et ses priorités.

Le 20 juin 2024, le projet de loi C-69, *Loi portant exécution de certaines dispositions du budget*, déposé au Parlement le 16 avril 2024, a reçu la sanction royale. Par conséquent, la Société est mandataire de Sa Majesté le Roi du chef du Canada, avec effet rétroactif au 29 novembre 2022, date de sa constitution en société. Une société d'État ayant qualité de mandataire jouit des mêmes immunités, privilèges et prérogatives que l'État en vertu de la Constitution, et peut lier l'État par ses activités.

Les états financiers ont été approuvés par le conseil d'administration le 13 novembre 2025.

2. Base de présentation des états financiers

Les présents états financiers trimestriels non audités ont été préparés par la direction conformément à la *Directive sur les normes comptables : GC 5200 Rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* établie par le Secrétariat du Conseil du Trésor et dans le respect des Normes comptables canadiennes pour le secteur public (NCSP).

Ils doivent être lus conjointement avec les plus récents états financiers annuels audités au 31 mars 2025 de la Société. Les principales conventions comptables appliquées aux fins de la préparation des présents états financiers trimestriels sont conformes à celles utilisées dans les états financiers annuels.

3. Actif éventuel

En 2024-2025, la Société a révisé son estimation des impôts à recouvrer en fonction des renseignements mis à jour concernant la recouvrabilité des taxes de vente à titre de société d'État mandataire. La modification a été comptabilisée de manière prospective et a entraîné la présentation d'un actif éventuel de 11 777 \$ au 30 septembre 2025 (5 097 \$ au 31 mars 2025). Les impôts à recouvrer des périodes antérieures n'ont pas été retraités.

4. Immobilisations corporelles

	Matériel informatique	Logiciels TI	Mobilier et équipement	Améliorations locatives	Total
COÛTS					
31 mars 2025	52 \$	121 \$	137 \$	24 \$	334 \$
Ajouts	14	177	—	41	232
Aliénations	—	—	—	—	—
30 septembre 2025	66	298	137	65	566
AMORTISSEMENT CUMULÉ					
31 mars 2025	(14)	(6)	(9)	(2)	(31)
Amortissement	(5)	(24)	(14)	(8)	(51)
Aliénations	—	—	—	—	—
30 septembre 2025	(19)	(30)	(23)	(10)	(82)
VALEUR COMPTABLE NETTE					
En date du 31 mars 2025	38 \$	115 \$	128 \$	22 \$	303 \$
En date du 30 septembre 2025	47 \$	268 \$	114 \$	55 \$	484 \$

5. Comptes créditeurs et charges à payer

Les charges à payer sont établies à la fin de la période pour présenter les charges et les passifs de la période. Les comptes créditeurs et les charges à payer comprennent ce qui suit :

Aux	30 septembre 2025	31 mars 2025
Congés accumulés, salaires et avantages sociaux à payer	4 919 \$	2 685 \$
Comptes créditeurs et charges à payer – Autres	17 618	9 979
TOTAL	22 537 \$	12 664 \$

Les comptes créditeurs et les charges à payer ont, par nature, des échéances à court terme, à l'exception des obligations en vertu d'un régime d'épargne non enregistré pour les cadres supérieurs de 90 \$ au 30 septembre 2025 (59 \$ au 31 mars 2025) qui sont incluses dans les congés accumulés, les salaires et les avantages sociaux à payer. Ces montants sont payables à une date future.

6. Engagements

La Société a des engagements dont elle doit s'acquitter au cours des exercices à venir, au titre des services informatiques, des services professionnels et des loyers relatifs aux contrats de location pour des espaces de bureau, d'un montant total de 16 860 \$ (18 081 \$ au 31 mars 2025).

Voici les paiements minimaux :

En date du 30 septembre 2025	Services de TI	Honoraires professionnels	Loyer	Total
2026	607 \$	– \$	951 \$	1 558 \$
2027	990	–	1 951	2 941
2028	920	–	1 945	2 865
2029	567	–	2 050	2 616
2030 et ultérieurement	–	–	6 880	6 880
TOTAL	3 084 \$	– \$	13 776 \$	16 860 \$

7. Charges d'exploitation/renseignements supplémentaires par type de dépense

Pour le	Trimestre clos le 30 septembre		Semestre clos le 30 septembre	
	2025	2024	2025	2024
Partenaire développeur privé	15 239 \$	- \$	24 425 \$	- \$
Coûts des employés	10 967	4 087	18 905	8 078
Honoraires professionnels	6 174	11 489	15 125	24 423
Équipement	727	306	980	869
Contrat de location	462	281	941	559
Déplacement	350	111	781	208
Autres coûts	312	90	639	145
Amortissement	31	3	51	5
TOTAL	34 262 \$	16 367 \$	61 847 \$	34 287 \$

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés pour se conformer à la présentation de l'exercice en cours.