

Rapport 2024-2025 sur la gestion des risques financiers liés au climat

Novembre
2025

ALTO 

Table des matières

Introduction	3
À propos d'Alto	3
À propos du présent rapport	3
Gouvernance	4
Stratégie	6
Gestion des risques	8
Mesures et cibles	10
Construction	10
Exploitation	10

Introduction

À propos d'Alto

Le mandat de VIA HFR – VIA TGF Inc. (connue sous le nom d'Alto) est d'élaborer et de mettre en œuvre le réseau de trains à grande vitesse Toronto-Québec, y compris sa conception, sa construction, son financement, son exploitation et son entretien, en signant un ou plusieurs accords avec le secteur privé, en collaboration avec la ministre des Transports (le projet de réseau de trains à grande vitesse). Le réseau de trains à grande vitesse Toronto-Québec transformera le transport interurbain au Canada en reliant trois capitales et des collectivités de l'Ontario et du Québec au moyen de nouvelles lignes de chemin de fer électrifiées sur des voies réservées aux passagers.

À propos du présent rapport

Dans le budget de 2021, le gouvernement du Canada a introduit une nouvelle exigence selon laquelle les sociétés d'État doivent produire un rapport sur les risques et les possibilités liés au climat, conformément aux recommandations de la Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD). Les sociétés d'État détenant plus d'un milliard de dollars d'actifs ont dû commencer à produire des rapports en 2021-2022, d'autres devant suivre d'ici 2024-2025. Depuis, les recommandations de la TCFD ont évolué vers la norme IFRS S2, publiée par les normes internationales d'information financière. Alto a suivi les principes de la nouvelle norme pour préparer ce rapport en tant que document d'accompagnement de notre rapport annuel pour l'exercice 2024-2025.

Dans le contexte des rapports financiers liés au climat, Alto considère le projet de réseau de trains à grande vitesse comme un investissement dans le développement durable, ainsi qu'une occasion importante de rendre le réseau de transport dans la région la plus densément peuplée du Canada plus résilient aux impacts des changements climatiques. Un nouveau réseau de trains à grande vitesse offrira un service plus rapide, plus fréquent et plus fiable entre les villes, ce qui permettra aux personnes qui voyagent de gagner beaucoup de temps. On s'attend également à ce que la réduction des temps de déplacement et l'augmentation des options de départ incitent les gens à délaisser les options de transport plus polluantes, comme l'automobile et le transport aérien, ce qui devrait, en retour, réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant du transport au Canada.

En tant que nouvelle société d'État qui en est aux premières étapes du développement du nouveau réseau de trains à grande vitesse, Alto vient tout juste de commencer à cerner les risques liés au climat. Alto élaborera davantage ses rapports dans ce domaine au fil du projet. **En mars 2025, Alto a signé une entente de prédéveloppement (EPD) avec Cadence**, le partenaire développeur privé (PDP) choisi pour collaborer avec Alto à la conception et au développement du projet. Par conséquent, le présent document représente un point de départ pour la production de rapports sur la divulgation financière liée au climat, alors qu'Alto peaufine ses processus de gouvernance et harmonise ses stratégies, ses approches de gestion des risques et ses paramètres en collaboration avec Cadence.

Gouvernance

Alto agit à titre de société d'État mère conformément au décret en conseil C.P. 2022-0260, publié le 24 mars 2022, et rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports et du Commerce intérieur. Il est supervisé par un conseil d'administration indépendant. Le **Conseil** approuve l'orientation stratégique et les priorités de la Société et supervise la mise en œuvre du cadre de gestion des risques d'entreprise d'Alto. Il surveille également les progrès d'Alto vers l'atteinte des résultats attendus du projet, ainsi que la conformité aux exigences législatives et réglementaires et aux normes de l'industrie, y compris celles liées aux changements climatiques.

Comme l'exigent les règlements administratifs d'Alto, le Conseil a mis sur pied un **comité de vérification et des risques**, qui s'acquitte des responsabilités de surveillance en ce qui concerne la divulgation et les rapports financiers, la gestion des risques, les contrôles internes, les processus de vérification, les normes comptables et la production de rapports sur les facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG), entre autres. Les risques financiers liés au climat s'inscrivent dans le mandat de ce comité. Le Conseil et ses comités se rencontrent tous les trimestres et au besoin entre les réunions trimestrielles.

Les responsabilités de direction (**COMEX**) sont réparties entre huit unités de travail clés (Politique et partenariats stratégiques, Finances et technologie, Affaires commerciales, Bureau du PDG et secrétaire corporatif, Gestion de projet, Communications et relations publiques, Affaires juridiques, et Talents et culture). En 2024-2025, Alto a également établi cinq **tables de gestion** multidisciplinaires pour gérer le développement et la réalisation du projet : gestion du plan de codéveloppement, développement de la structure de l'entente, élaboration du Corridor, ingénierie et infrastructures ferroviaires, et planification des opérations.



Figure 1 : Gouvernance interne d'Alto

Les risques liés aux changements climatiques peuvent être identifiés dans l'un ou l'autre de ces forums dans le cadre de l'approche de gestion des risques à l'échelle de l'entreprise d'Alto (décrite plus en détail dans la section sur la gestion des risques ci-dessous), qui favorise la responsabilisation et la prise en charge des risques à tous les niveaux de l'organisation.

En tant que société d'État, Alto est responsable de la gestion des risques organisationnels et des risques pour le projet de réseau de trains à grande vitesse. Pour ce qui est des risques liés au projet, Alto dirige ce travail et collabore avec Cadence pour s'assurer que les risques, y compris ceux liés aux changements climatiques, sont cernés et gérés de façon appropriée. Les responsabilités de Cadence sont décrites dans l'entente de prédéveloppement et seront précisées davantage dans d'autres documents contractuels à mesure que le projet avancera.

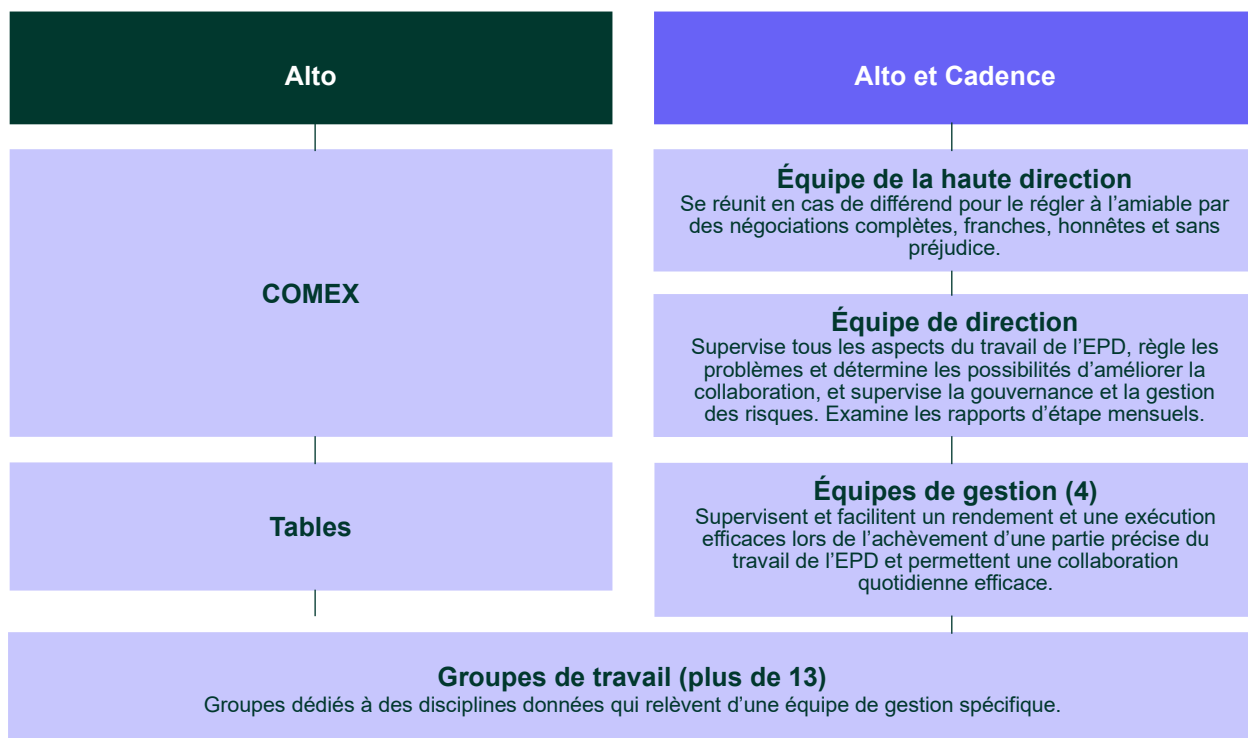


Figure 2 : Gouvernance conjointe entre Alto et Cadence

Stratégie

Le projet de réseau de trains à grande vitesse est réalisé selon un modèle qui tire parti d'une approche de codéveloppement pour la conception et le développement. Cette approche réunit des experts possédant une diversité d'expériences dès le début du processus de conception, ce qui devrait permettre de mieux gérer les coûts et les risques. Dans le contexte des possibilités et des risques liés au climat, cette approche permettra à Alto et à Cadence d'intégrer les considérations relatives aux changements climatiques et au développement durable dans la planification du projet dès le début.

L'analyse des répercussions réelles et potentielles des possibilités et des risques liés au climat sur le modèle d'affaires, la stratégie et la planification financière d'Alto est en cours. Les risques liés à la transition, les possibilités liées au climat et les risques physiques suivants ont été identifiés à haut niveau et seront analysés plus en détail (répercussions à court, moyen et long terme, probabilités, conséquences financières, stratégie d'atténuation, etc.) à mesure qu'Alto et Cadence développeront le projet de réseau de trains à grande vitesse.

Type	Risques liés à la transition	Répercussions pour Alto
Politique et réglementation	Tarification du carbone, évolution de la législation sur la carboneutralité, divulgation obligatoire en matière d'ESG	Fardeau de conformité accru; nécessité de déclarer les émissions (portées 1 à 3); pression pour décarboner la chaîne d'approvisionnement
Technologies	Émergence de technologies de transport à très faible teneur en carbone (p. ex., avions électriques/à hydrogène)	Nécessité de rester à l'avant-garde en matière de trains à énergie propre
Marché	Évolution des attentes des consommateurs en matière de déplacements respectueux du climat	Risques de rendement inférieur s'il n'est pas perçu comme « assez vert », mais aussi possibilité (voir ci-dessous)
Réputation	Critique publique si la construction ou l'exploitation ne sont pas conformes aux engagements climatiques	Atteinte à la réputation; risque d'opposition ou de problèmes d'acceptabilité sociale
Financement	Exigences plus strictes des prêteurs et des investisseurs en matière de gestion des risques liés au climat	Difficulté d'accès au capital si les principes de financement durable ne sont pas respectés

Type	Possibilité de transition	Répercussions pour Alto
Politique et réglementation	Accès au réseau électrique à faibles émissions de carbone du Canada; accords d'achat d'énergie renouvelables	Réduction des émissions de portée 2, amélioration de l'empreinte énergétique
Technologies	Systèmes ferroviaires avancés, freinage régénératif, gestion numérique de l'énergie, stockage stratégique de l'énergie pour une autonomie accrue	Gains d'efficacité opérationnelle, leadership technologique, différenciation à long terme
Marché	Transfert modal de la voiture et du transport aérien vers le transport ferroviaire en raison des préoccupations climatiques	Augmentation de l'achalandage, harmonisation avec les cibles de carboneutralité du Canada
Réputation	Projet phare pour la stratégie climatique du Canada	Soutien accru du public et du gouvernement, confiance accrue des parties prenantes
Financement	Obligations vertes, financement de la Banque de l'infrastructure du Canada, investissements alignés sur les facteurs ESG	Accès préférentiel au capital, économies de coûts, amélioration de la réputation

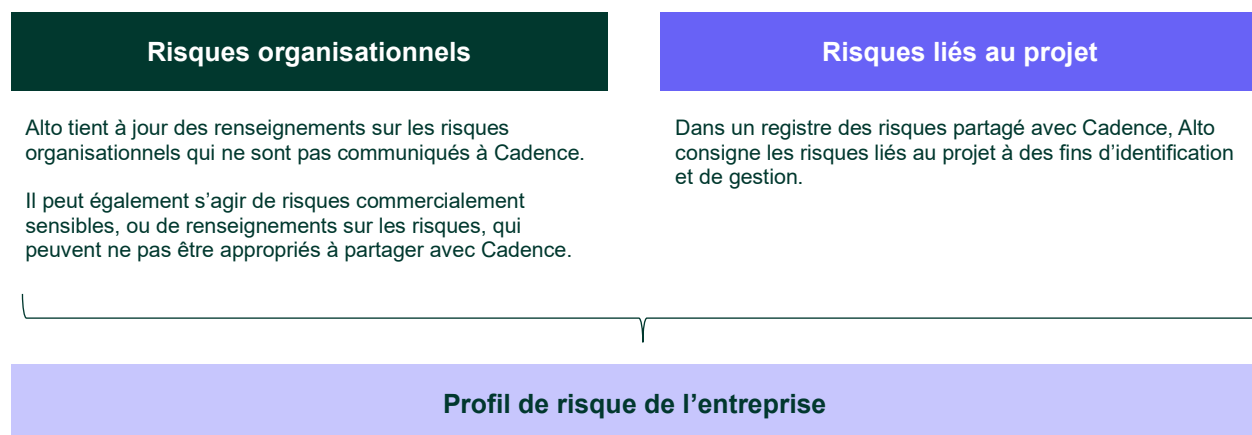
Les risques globaux découlant des impacts climatiques extrêmes et chroniques sur les infrastructures et les opérations sont énumérés ci-dessous. Les risques liés à la phase de construction ont principalement une incidence sur le calendrier, les coûts et la sécurité des travailleurs, souvent en raison d'événements météorologiques extrêmes, tandis que les risques liés à la phase opérationnelle ont surtout une incidence sur la continuité du service, l'entretien et la dégradation des biens, qui sont liés à des changements climatiques extrêmes et chroniques. Les risques suivants sont inclus dans le plan global de gestion des risques du projet.

Type	Risques physiques	Répercussions pour Alto
Extrêmes	Inondations, tempêtes de verglas, feux de forêt, vagues de chaleur, tempêtes de vent	Construction : Arrêt du chantier de construction avec retards indéterminés, réparation/remplacement de la machinerie et des matériaux endommagés, coûts de construction importants et retard dans le calendrier Opérations : Interruptions de service, dommages à l'infrastructure (p. ex., déformation de la voie ferrée, défaillance des signaux), risques pour la sécurité, codépendance des opérations avec d'autres infrastructures connexes
Chroniques	Augmentation des températures moyennes, cycles gel-dégel, fonte du pergélisol dans les zones nordiques, dégradation du sol et stress hydrologique	Déformation à long terme de la voie ferrée, coûts d'entretien et du cycle de vie plus élevés, dégradation des fondations, méthodes ou matériaux de construction modifiés
Fiabilité énergétique	Contrainte ou interruption du réseau pendant des conditions météorologiques extrêmes	Risques pour la résilience opérationnelle en cas d'interruption du système de traction; peut nécessiter des systèmes de secours
Assurance	Augmentation des primes d'assurance pour les conditions météorologiques extrêmes	Augmentation des dépenses d'exploitation et d'entretien, réduction de l'assurabilité des actifs clés

Différentes analyses fondées sur des scénarios climatiques (y compris un scénario harmonisé de 1,5 °C à 4 °C) sont en cours d'élaboration avec Cadence afin d'améliorer la résilience du projet aux changements climatiques.

Gestion des risques

Alto a mis en œuvre un cadre de gestion des risques de l'entreprise qui intègre la gestion des risques dans les processus de planification stratégique et de prise de décisions de la Société. L'approche de gestion intégrée des risques d'Alto tient compte à la fois des risques organisationnels et des risques liés au projet dans un profil de risque d'entreprise, comme présenté ci-dessous.



Les risques organisationnels et liés au projet sont intégrés pour former le profil de risque du projet de l'entreprise et pour présenter l'incidence totale potentielle des risques.

Au cours de la phase de codéveloppement, tous les risques organisationnels et liés au projet font partie du profil de risque de l'entreprise, car la répartition des risques n'a pas encore eu lieu. Cela signifie que si les risques se présentaient, Alto serait responsable de l'impact.

Figure 2 : Approche de gestion intégrée des risques d'Alto

Étape	Définition
Contexte du projet	Définir les environnements internes et externes du projet, y compris les considérations réglementaires, environnementales, techniques et relatives aux parties prenantes
Détermination des risques	Cerner les risques au moyen d'ateliers, d'entretiens avec des spécialistes, d'analyses des données historiques et d'examen des plans du projet
Analyse des risques	Qualifier et quantifier les risques pour déterminer leur probabilité, leur incidence et leur gravité potentielle
Évaluation des risques	Hiérarchiser les risques en fonction de leur importance et de leur caractère critique par rapport aux objectifs du projet
Traitement des risques	Élaborer et mettre en œuvre des options de traitement pour réduire au minimum les impacts ou maximiser les avantages par rapport aux objectifs du projet, tout en équilibrant les répercussions potentielles sur les coûts ou sur le calendrier.
Surveillance et examen	Surveillance continue et mise à jour du registre des risques à mesure que le projet évoluera

La détermination et l'évaluation des risques liés au climat (y compris les risques physiques et de la transition) sont effectuées dans ce cadre; il n'y a pas de processus distinct pour les risques propres au climat. L'intégration des risques liés au climat dans les cadres globaux de gestion des risques se poursuivra à mesure que le projet progressera. Les risques liés au climat seront élaborés dans le cadre des risques liés au projet et partagés avec Cadence.

Alto est également guidé par d'autres lois fédérales et les directives du Conseil du Trésor qui appuient notre approche de détermination, d'évaluation et de gestion des possibilités et des risques liés au climat.

Source	Engagements
Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité	La Société s'est engagée à contribuer activement à l'objectif de carboneutralité du Canada et s'est fixé comme résultats du projet, sous la direction du gouvernement du Canada, d'offrir des avantages environnementaux significatifs à l'appui de l'engagement de carboneutralité du Canada. Les objectifs des résultats du projet comprennent la fourniture d'un système ferroviaire plus écologique et d'une option de transport plus propre à l'aide d'une technologie électrifiée, la réduction des émissions totales associées au projet, y compris celles associées à la construction, la réduction des émissions de gaz à effet de serre pendant l'exploitation, et la production de rapports sur les réalisations en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.
Loi fédérale sur le développement durable	La Société est déterminée à promouvoir le développement durable et à contribuer aux objectifs et aux cibles de développement durable du gouvernement du Canada. À mesure qu'Alto évoluera en tant que société, il étudiera les répercussions des activités opérationnelles sur le climat afin d'éclairer son cadre de gouvernance lié au climat.
	La Société à l'intention d'obtenir pour le projet la certification de normes de développement durable comme ENVISION, LEED et BOMA BEST, ainsi que de la norme ISO 14001 du système de gestion de l'environnement.
Loi sur l'évaluation d'impact	Le projet sera assujéti à la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i> (LEI), qui établit un processus d'évaluation et de prévention des effets négatifs importants sur l'environnement, et de consultation des peuples autochtones, des autres ordres de gouvernement et du public. Le processus d'évaluation d'impact (EI) doit tenir compte de « la mesure selon laquelle les effets d'un projet nuisent ou contribuent à la capacité du gouvernement du Canada de respecter ses obligations environnementales et ses engagements à l'égard des changements climatiques ».
Évaluation stratégique des changements climatiques	L'évaluation stratégique des changements climatiques, publiée en 2020, décrit les exigences en matière d'information sur les changements climatiques tout au long du processus d'EI fédéral. Alto collaborera avec Cadence pour veiller à ce que ces problèmes soient réglés de façon appropriée.
Stratégie pour un gouvernement vert	La Stratégie pour un gouvernement vert est une directive du gouvernement du Canada visant à réduire l'impact environnemental des opérations fédérales. Voici les principaux points saillants : ▪ Objectif de carboneutralité : Les opérations fédérales visent la carboneutralité d'ici 2050, avec des cibles provisoires, comme une réduction de 40 % des émissions de GES des portées 1 et 2 d'ici 2025 et de 90 % d'ici 2050 (par rapport aux niveaux de 2005). ▪ Résilience climatique : Améliorer la résilience des biens et des services gouvernementaux aux répercussions des changements climatiques d'ici 2035. ▪ Objectifs environnementaux généraux : Réduire les impacts au-delà du carbone, y compris les déchets, l'eau et la biodiversité. ▪ Approvisionnement et opérations : Intégrer le développement durable dans les biens immobiliers, la gestion des flottes, l'approvisionnement et la prestation de services. ▪ Harmonisation avec les engagements mondiaux et nationaux : Appuie les obligations du Canada en vertu de l'Accord de Paris, de la <i>Loi sur la responsabilité en matière de carboneutralité</i> et de la Stratégie fédérale de développement durable.

Mesures et cibles

Alto est déterminée à promouvoir le développement durable et à contribuer aux objectifs de développement durable et de résilience climatique du gouvernement du Canada. En s'appuyant sur les objectifs des résultats du projet décrits ci-dessus, Alto collaborera avec Cadence pendant la phase de développement afin de peaufiner les cibles climatiques et d'établir des mesures supplémentaires pour mesurer et divulguer les émissions de GES (portées 1, 2 et 3), tant pour la construction que pour l'exploitation du projet.

Construction

Une approche de gestion du carbone tout au long du cycle a été adoptée pour réduire au minimum les émissions de GES associées à chaque phase du projet, y compris la construction, afin d'appuyer l'engagement de carboneutralité du Canada. À l'aide du cadre Envision de l'Institute for Sustainable Infrastructure et des lignes directrices de la certification LEED du Green Building Council des États-Unis, nous déterminerons, quantifierons et prioriserons les stratégies de réduction des émissions de GES dans un plan de gestion du carbone qui sera élaboré lorsque le projet aura été peaufiné. La mise en œuvre de ces stratégies entraînera une réduction importante des émissions de GES du projet pendant la construction et reflète notre engagement envers la responsabilité environnementale.

Exploitation

Le réseau de trains à grande vitesse utilisera principalement des voies ferrées entièrement électrifiées (l'énergie provenant directement du réseau électrique à faibles émissions de carbone du Canada), ce qui contribuera davantage à réduire les émissions de GES. Dans l'ensemble, l'exploitation du projet devrait réduire les émissions de GES jusqu'à concurrence de 39 millions de tonnes¹ au cours de son cycle de vie, ce qui appuiera l'engagement de carboneutralité du gouvernement du Canada.

Le programme BOMA BEST pour immeubles écoresponsables sera utilisé pour promouvoir la durabilité des bâtiments construits dans le cadre du projet en facilitant l'amélioration continue de l'exploitation et de l'entretien des bâtiments, réduisant ainsi les besoins énergétiques et les émissions de GES connexes.

¹ [Alto - Explanatory Document 2025](#)