



ALTO 

**Sommaire du plan d'entreprise
2026-2027 – 2030-31**

Table des matières

Résumé	3
Aperçu	6
Environnement opérationnel	9
Priorités clés et objectifs stratégiques	13
Risques et résultats prévus	31
Aperçu des finances et des ressources humaines	32
Annexes	35
Annexe 1 : Enoncé des priorités et des responsabilités (lettre de mandat)	36
Annexe 2 : Enoncé de projet d'Alto	40
Annexe 3 : Accélération du projet	46
Annexe 4 : Structure de gouvernance d'entreprise	48
Annexe 5 : Risques et réponses	52
Annexe 6 : Etats financiers/budget	55
Annexe 7 : Plan de l'autorisation d'emprunt	61
Annexe 8 : Attestation du chef, services financiers	62
Annexe 9 : Résultats prévus	63
Annexe 10 : Conformité aux exigences législatives, réglementaires et politiques	72
Annexe 11 : Harmonisation avec les priorités et l'orientation du gouvernement	77
Annexe 12 : Trains à grande vitesse et alto — chronologie	79
Annexe 13 : Glossaire des acronymes et des termes	81

Résumé

Le sommaire du plan d'entreprise 2026-2027 – 2030-2031 (sommaire du plan d'entreprise) présente un aperçu des activités, de l'environnement opérationnel, des objectifs stratégiques et des principaux points saillants de la planification d'Alto, ainsi que les budgets d'exploitation et d'immobilisations associés pour la période 2026-2027 à 2030-2031.

Alto a pour mandat d'élaborer et de mettre en œuvre un nouveau réseau ferroviaire de passagers en Ontario et au Québec, y compris la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien, et ce, en signant un ou plusieurs accords avec le secteur privé, en collaboration avec la ministre des Transports.

En février 2025, le gouvernement du Canada a annoncé que le nouveau service ferroviaire de passagers sera développé en tant que réseau de trains à grande vitesse (aussi désigné dans le présent document comme « l'initiative »). La société mène désormais ses activités sous le nom « Alto » pour refléter l'évolution de l'initiative. Le gouvernement a choisi Project Cadence Rail S.E.C. (Cadence) pour devenir le partenaire développeur privé (PDP), à la suite d'un processus exhaustif d'appel d'offres. En mars 2025, Alto et Cadence ont signé une entente de prédéveloppement (EPD), et ont lancé la phase suivante de l'initiative. Alto est désormais l'autorité du projet et l'autorité contractante, agissant à titre de contrepartie du secteur public auprès du PDP.

En septembre 2025, le gouvernement a réaffirmé son engagement et désigné l'initiative comme un projet transformateur qui devrait bénéficier d'un processus réglementaire plus prévisible qui permettrait de commencer la construction dans quatre ans. En janvier 2026, le gouverneur en conseil a émis à Alto une directive en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* visant à harmoniser ses politiques, ses lignes directrices et ses pratiques avec le *Cadre de politique sur les achats canadiens (politique « Achetez canadien »)*, conformément à son mandat, et à rendre compte de la mise en œuvre de la directive dans son prochain plan d'entreprise.

Depuis, Alto évalue des moyens d'optimiser le calendrier du projet et collabore avec ses partenaires sur les mesures à prendre pour respecter l'engagement du gouvernement. Alto a également collaboré avec le Bureau des grands projets (BPM) et d'autres partenaires gouvernementaux pour appuyer l'élaboration de l'initiative. De plus, l'introduction de la *Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse* dans le cadre des mesures du budget de 2025 déposées le 18 novembre 2025 souligne l'intention du gouvernement de fournir un cadre législatif qui favorise la mise en œuvre rapide de l'initiative. Ce sommaire du plan d'entreprise reflète les activités prévues d'Alto à titre d'autorité du projet et d'autorité contractante, décrivant les mesures réglementaires, de gouvernance et opérationnelles qui doivent être mises en œuvre au cours des cinq prochaines années pour permettre les approbations en temps opportun, obtenir le financement et surveiller les phases de conception et de construction conformément aux objectifs du gouvernement.

À propos de l'initiative de train à grande vitesse d'Alto

Alto est prêt à transformer la façon dont les Canadiens vivent, voyagent, travaillent et se connectent dans le corridor Québec–Toronto en introduisant des voies réservées aux passagers et en offrant un service ferroviaire à grande vitesse de classe mondiale au Canada. Couvrant près de 1 000 kilomètres d'infrastructure électrifiée, le réseau permettra aux trains d'atteindre des vitesses allant jusqu'à 300 km/h, réduisant ainsi les temps de déplacement de moitié et reliant les principaux centres urbains d'une région qui abrite presque la moitié de la population du Canada.

Au-delà des parcours plus rapides, l'initiative devrait créer plus de 50 000 emplois pendant la construction et, une fois en service, générer une augmentation de 24,4 milliards de dollars du PIB annuel du Canada. Ces retombées stimuleraient la croissance de toutes les industries, renforceraient les chaînes d'approvisionnement du Canada et favoriseraient la compétitivité à long terme. L'amélioration de la connectivité entre les régions urbaines et rurales clés aidera à accroître les possibilités de développement économique régional et accroîtra la prospérité économique dans toutes les régions. Le nouveau réseau de trains à grande vitesse et les services

locaux existants seront traités comme un réseau intégré dans l'ensemble du corridor Québec–Windsor, avec des services locaux optimisés conçus pour assurer une correspondance efficace avec le train à grande vitesse.

L'initiative apportera également d'importants avantages environnementaux et sociaux, en harmonie avec les priorités générales du gouvernement visant à créer un avenir plus abordable et durable pour les générations à venir et à favoriser la réconciliation avec les peuples autochtones. L'initiative améliorera également la sécurité des déplacements et réduira les émissions de gaz à effet de serre.

L'initiative est mise en œuvre dans le cadre d'un modèle progressif de conception-construction-financement-exploitation-maintenance (CCFEM) qui tire parti d'une approche de codéveloppement pour la conception, l'élaboration et la livraison. Le codéveloppement permet une planification détaillée et une réduction des risques en réunissant des experts aux expériences variées dès le début du processus de conception afin de trouver des solutions novatrices à des défis complexes. Cela devrait permettre de réduire les coûts pour les contribuables, de mieux atténuer les risques et, en fin de compte, d'apporter plus rapidement des avantages pour les Canadiens.

Alto prévoit actuellement exécuter l'initiative par segment (également appelée « approche de réseau »), de sorte que le service entre les paires de villes, encore à définir, puisse être mis en service avant que l'ensemble du réseau ne soit terminé. Les Canadiens pourront ainsi bénéficier plus rapidement de services ferroviaires interurbains plus fréquents, plus fiables, abordables et plus rapides. Le 12 décembre 2025, le gouvernement du Canada a annoncé que le segment Montréal–Ottawa (segment 1) constituait le premier à être construit.

Environnement opérationnel

En tant que l'un des plus grands projets d'infrastructure de l'histoire du Canada, Alto doit évoluer dans un environnement opérationnel complexe. L'attraction et la rétention des talents, l'efficacité réglementaire et le dialogue avec les titulaires de droits et les intervenants demeurent des priorités.

Alto est en concurrence avec d'autres projets canadiens en matière d'infrastructure, tels que des projets ferroviaires et de transport en commun, pour obtenir l'expertise nécessaire à la mise en œuvre de l'initiative. Alto devra trouver une main-d'œuvre et des ressources qualifiées sur un marché très concurrentiel.

L'initiative devra se conformer aux normes fédérales en matière d'évaluation des répercussions avant le début des travaux majeurs. Une coordination étroite entre les experts et les décideurs fédéraux, y compris les autorités gouvernementales, sera nécessaire pour assurer une mise en œuvre rapide.

Alto a rencontré différents niveaux de préparation et d'intérêt dans ses engagements avec les groupes autochtones, les communautés locales et les intervenants. Alto devra continuer d'adapter ses stratégies de mobilisation pour répondre aux besoins des personnes potentiellement touchées par l'initiative. Il devra s'assurer que les consultations soient non seulement inclusives, mais qu'elles éclairent activement la conception et la mise en œuvre de solutions. En écoutant les communautés, les parties prenantes et les partenaires, Alto peut intégrer les points de vue et les priorités locales dans la planification du projet, ce qui contribue à établir la confiance, à résoudre rapidement les préoccupations et à façonner une approche qui reflète les objectifs communs.

Objectifs stratégiques, priorités clés et activités

Alto envisage de consacrer 710,2 millions de dollars selon la comptabilité de caisse en 2026-2027. Cet investissement permettra de poursuivre ses objectifs stratégiques pour la période de planification 2026-2027 à 2030-2031 :

- Priorité clé n° 1 : Mener la conception et le développement d'un réseau de trains à grande vitesse pour le transport de passagers dans le corridor

Priorité clé n° 2 : Favoriser les partenariats avec les Autochtones, et mobiliser les parties prenantes et les autres partenaires efficacement

- Priorité clé n° 3 : Favoriser l'avancement du projet et soutenir la gestion responsable de l'entreprise

Les principaux secteurs d'intérêt en 2026-2027 seront les suivants :

- Accélérer le travail pour définir le corridor initial et les options de tracé
- Faire progresser des solutions techniques requises pour concevoir un système ferroviaire à grande vitesse de classe mondiale, en collaboration avec Cadence
- Élaborer une stratégie d'approvisionnement avec des conditions commerciales nettement définies pour tous les fournisseurs du projet
- Faire progresser la stratégie d'acquisition de terrains
- Améliorer la collaboration et la consultation avec les intervenants techniques et les titulaires de droits le long du corridor, y compris les options de participation financière avec les communautés autochtones
- Renforcer les normes établies par la *Loi sur l'évaluation d'impact* et d'autres approbations réglementaires
- Lancer la première campagne officielle de consultation publique de l'initiative

Alto protégera l'investissement du gouvernement en agissant à titre de contrepartie solide de Cadence afin de s'assurer que l'initiative atteint ou dépasse les résultats du projet du gouvernement, qu'elle est exécutée à temps, dans les limites du budget et qu'elle s'harmonise avec les objectifs de politique, l'orientation stratégique et les décisions du gouvernement. Alto maintiendra une communication ouverte, une transparence totale et une collaboration étroite avec Transports Canada, conformément à la charte de codéveloppement et aux ententes de collaboration, afin de faciliter la fourniture en temps opportun de l'orientation stratégique et des décisions gouvernementales. Cette collaboration sera essentielle pour obtenir des approbations en temps opportun et permettre à l'ensemble des décisions requises pour que l'initiative progresse comme prévu.

Aperçu

Le présent sommaire du plan d'entreprise présente un aperçu des activités, de l'environnement opérationnel, des objectifs stratégiques et des principaux points saillants de la planification de VIA HFR-VIA TGF (Alto ou la société) pour la période 2026-2027 à 2030-2031. Il décrit les budgets d'exploitation et d'immobilisations prévus pour faire progresser les activités de la société au cours de la période visée.

Alto a pour mandat d'élaborer et de mettre en œuvre un nouveau réseau ferroviaire de passagers en Ontario et au Québec, y compris la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien, et ce, en signant un ou plusieurs accords avec le secteur privé, en collaboration avec la ministre des Transports.

Autorités clés

Alto (aussi désignée dans le présent document comme « la société ») a été créé le 29 novembre 2022 sous le nom de VIA HFR–VIA TGF inc., en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, conformément aux Décrets en conseil C.P. 2022-0259 et C.P. 2022-261, et rend compte au Parlement par l'entremise de la ministre des Transports. Bien qu'étant une filiale en propriété exclusive de VIA Rail Canada inc. (« VIA Rail »), la société n'a pas de lien de dépendance avec VIA Rail et 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 en conseil C.P. 2022-0260.

En février 2025, la société a commencé à mener des activités sous le nom « Alto » afin de refléter l'évolution de l'initiative à la suite de la décision du gouvernement annoncée en février 2025 de mettre en place un réseau de trains à grande vitesse, tel que décrit ci-dessous.

Orientation stratégique

L'équipe de direction d'Alto a mobilisé le personnel pour affiner les principes fondamentaux qui incarnent la façon dont Alto souhaite croître en tant qu'organisation. La vision, la mission et les valeurs sont devenues une pierre angulaire de sa culture d'entreprise.

Vision

Bâtir le train dont le Canada a besoin.

Mission

Ensemble, on rapproche les communautés et propulse la société en réalisant un réseau de trains à grande vitesse.

Valeurs

Engagement collectif : Ensemble, on conjugue efforts individuels et objectifs communs pour un impact social, environnemental et économique positif, équitable et inclusif.

Vélocité responsable : Ensemble, on cultive l'équilibre entre flexibilité et rigueur pour maintenir une performance élevée dans un cadre adaptable.

Esprit d'initiative : Ensemble, on ose explorer de nouvelles voies prometteuses et prendre des risques calculés pour optimiser notre succès.

Collaboration inspirante : Ensemble, on bâtit un milieu inclusif et collaboratif, où la confiance règne et où chaque personne est valorisée pour son expertise, respectée pour ses idées et reconnue pour ses contributions.

À propos d'Alto

En février 2025, le gouvernement du Canada a annoncé officiellement l'ambition de l'initiative d'Alto en tant que réseau de trains à grande vitesse pour améliorer le service ferroviaire de passagers dans le corridor Québec–Toronto (le corridor). À la suite d'un processus exhaustif d'appel d'offres, Project Cadence Rail S.E.C. (Cadence) a été choisi pour devenir le partenaire développeur privé (PDP) qui collaborera avec Alto pour la phase de codéveloppement. À ce moment-là, le gouvernement a également annoncé un investissement supplémentaire de 3,9 milliards de dollars sur six ans pour faire progresser l'initiative Alto, à compter de 2024-2025. En mars 2025, Alto et Cadence ont signé une entente de prédéveloppement (EPD), et ont lancé la phase suivante de l'initiative. Alto est désormais l'autorité du projet et l'autorité contractante, agissant à titre de contrepartie du secteur public auprès du PDP et le supervisant.

L'initiative transformera le service ferroviaire passager au Canada avec un réseau ferroviaire passager interurbain de près de 1 000 km, qui circulera sur des voies électrifiées réservées à des fréquences plus élevées, à des vitesses plus élevées et avec une fiabilité améliorée entre Québec et Toronto, ce qui rendra les déplacements plus rapides et plus faciles pour les gens. Les nouveaux services à grande vitesse et les services locaux existants seront traités comme un réseau le long du corridor Windsor-Québec, reliant des villes comme Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Laval, Trois-Rivières et Québec, en maintenant les services locaux pour permettre de meilleures connexions.

L'initiative générera d'importants avantages économiques, environnementaux et sociaux, s'harmonisant sur les grandes priorités du gouvernement visant la croissance économique, la productivité, la promotion de la réconciliation avec les peuples autochtones et la création d'un avenir plus abordable et durable pour les générations à venir. L'amélioration de la connectivité entre les régions urbaines et rurales clés aidera à accroître les possibilités de développement économique régional et offrira une prospérité économique plus équitable à l'ensemble des régions.

L'amélioration des services ferroviaires de passagers offrira d'importants avantages socioéconomiques en réduisant les temps de déplacement et les coûts pour les voyageurs réguliers, améliorant ainsi la qualité de vie. Offrir des services ferroviaires plus fréquents, plus fiables, plus abordables et plus rapides attirera plus de passagers vers le transport ferroviaire interurbain, réduira la congestion routière et pourrait diminuer la demande pour d'autres modes de transport. Ce transfert modal devrait améliorer la sécurité des déplacements et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Une option de transport plus attrayante peut également stimuler le tourisme intérieur et international vers les destinations à l'intérieur du corridor, ce qui soutient davantage les économies locales et favorise les échanges culturels.

L'initiative est réalisée selon un modèle progressif qui tire parti d'une approche de codéveloppement en matière de conception, d'élaboration et d'exécution. Le codéveloppement permet une planification détaillée et l'atténuation des risques de l'initiative en réunissant des experts ayant des expériences et des idées variées dès le début du processus afin d'encourager la mise en place de solutions créatives aux défis complexes. Cela devrait permettre de réduire les coûts pour les contribuables, de permettre une meilleure répartition des risques et, en fin de compte, d'apporter plus rapidement des avantages aux Canadiens.

L'annexe 2 contient un énoncé de projet détaillé avec un contexte supplémentaire, y compris les résultats, l'échéancier et la gouvernance du projet.

Appuyer les priorités plus larges du gouvernement

L'initiative s'harmonise avec les priorités suivantes du gouvernement pour aider à créer un Canada plus connecté, plus durable et plus dynamique sur le plan économique :

- **Stimuler la croissance économique et la création d'emplois** : En stimulant la croissance économique et la productivité, l'initiative stimulera considérablement le PIB du Canada et créera des emplois, directement et indirectement, pendant la construction et l'exploitation.
- **Soutenir l'intérêt national** : Le gouvernement a désigné l'initiative comme un projet transformateur qui favorisera l'investissement et créera les conditions d'un pays plus connecté, plus productif et ambitieux. Alto travaille avec le Bureau des projets majeurs pour accélérer les travaux d'ingénierie, de réglementation et de permis afin de permettre le démarrage de la construction d'ici quatre ans.
- **Améliorer la connectivité** : Investir dans des infrastructures ferroviaires interurbaines à grande vitesse améliorera la connectivité entre les grands centres urbains dans l'une des régions les plus densément peuplées et les plus actives sur le plan économique au Canada.
- **Moderniser la sécurité et l'accessibilité** : En intégrant des caractéristiques d'accessibilité qui dépassent les normes minimales de conception, l'initiative rendra les transports dans le corridor plus sécuritaires et plus accessibles pour tout le monde, quelle que soit la manière de les utiliser.
- **Promouvoir la réconciliation avec les peuples autochtones** : En soutenant la consultation et la participation continues, Alto favorisera un dialogue bilatéral constructif et optimisera les possibilités des peuples autochtones de participer à l'initiative.
- **Améliorer la durabilité environnementale** : En favorisant un transfert modal vers une option de transport plus propre et plus écologique, l'initiative appuiera l'objectif environnemental du gouvernement visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- **Soutenir les industries canadiennes** : L'initiative s'harmonisera avec la *politique « Achetez canadien »* et les politiques connexes du gouvernement du Canada visant à renforcer les économies locales et les chaînes d'approvisionnement, notamment en accordant la priorité aux fournisseurs canadiens d'acier, d'aluminium et d'autres contenus locaux, dans la mesure du possible, tout au long du cycle de vie du projet.

Les annexes du sommaire du plan d'entreprise comprennent plus de détails sur la façon dont Alto s'harmonise sur les priorités du gouvernement.

Pour soutenir ces priorités gouvernementales et permettre l'accélération, Alto aura besoin d'un certain nombre d'autorisations de la part du gouvernement. En prenant ces décisions en temps opportun, Alto sera en mesure de respecter en toute confiance les échéanciers établis par le gouvernement, ce qui assurera un contrôle des coûts, accélérera les progrès et offrira des avantages transformateurs aux Canadiens.

Environnement opérationnel

En tant que l'un des plus grands projets d'infrastructure de l'histoire du Canada, Alto doit évoluer dans un environnement opérationnel complexe. Alto a réalisé une analyse contextuelle de l'environnement interne et externe pour cerner les forces, les faiblesses, les occasions et les menaces qui pourraient avoir une incidence actuelle et future d'Alto pour mettre en œuvre l'initiative.

FORCES	FAIBLESSES
– Alto agit à titre de solide contrepartie du secteur public et superviseur du partenaire développeur privé (PDP), d'autorité contractante et d'autorité du projet, permettant une prise de décision efficace et efficiente, éclairée par des experts des secteurs privé et public. – Le modèle progressif conception-construction-financement-exploitation-maintenance (CCFEM) tire parti d'une approche de codéveloppement qui permet l'intégration précoce de l'expertise des équipes de conception, de construction et d'exploitation à la phase de conception, ce qui se traduit par des améliorations rentables et une approche du cycle de vie complet adaptée aux attentes d'Alto et du gouvernement. – Alto bénéficie d'un conseil d'administration diversifié et inclusif, favorisant un débat robuste et la prise de décisions éclairées.	– Les grands projets d'immobilisations en infrastructure linéaire ont fait face à des défis importants au Canada et à l'étranger; en effet, le public se demande souvent si de tels projets peuvent être réalisés, en raison des retards et des défis en matière d'évaluations des coûts. – Reconnaissant que les modifications apportées au processus d'expropriation par la <i>Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse</i> constituent un pas dans la bonne direction afin d'adapter le processus à une initiative de cette envergure, Alto estime que d'autres ajustements faciliteraient la réalisation de l'initiative conformément à l'échéancier accéléré.

OCCASIONS	MENACES
– L'approche d'Alto en matière de codéveloppement : – Tire parti de pratiques collaboratives et d'une gouvernance efficaces avec le PDP pour stimuler l'innovation et l'optimisation des projets. – S'aligne sur les annonces du gouvernement concernant l'accélération et détermine les possibilités de rationaliser et d'accélérer la réalisation du projet afin de stimuler l'économie et d'offrir plus rapidement des avantages aux Canadiens. – Explore les possibilités d'intégrer des technologies de pointe dans l'initiative. – Mobilise les meilleures compétences d'entreprises canadiennes et internationales pour réaliser une initiative ferroviaire de passagers adaptée aux besoins des Canadiens. – Soutient les occasions de développement axées sur le transport en commun pour soutenir les résultats du projet. – L'initiative :	– Les processus d'autorisation prévus par le cadre législatif et réglementaire actuel auront une incidence sur le calendrier des projets et entraîneront une augmentation des coûts. – Le nombre croissant de projets d'infrastructure au Canada et dans le monde pourrait accentuer la pénurie de main-d'œuvre qualifiée et l'approvisionnement en matériaux, entraîner une volatilité des prix et restreindre l'accès aux capitaux. – Un retard dans le démarrage du processus d'acquisition foncière aura une incidence directe sur la date de début des travaux si des terrains essentiels ne sont pas disponibles, ce qui devient d'autant plus problématique dans le cadre d'un calendrier accéléré. – L'incapacité de négocier un accès raisonnable aux voies complique la conception et le développement du projet. – Des difficultés pourraient survenir, comme un manque d'harmonisation ou de communication, entre Alto et le PDP. Ces questions nécessiteraient

OCCASIONS	MENACES
○ Stimule la croissance économique et la productivité régionales par la création d'emplois et la formation professionnelle, le renforcement de l'économie canadienne et l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens. ○ Se conforme aux tendances mondiales dans l'avancement des projets de transport ferroviaire passager à grande vitesse, ce qui stimule la croissance économique et améliore la productivité. ○ Fait progresser les engagements du gouvernement à l'égard de la réconciliation avec les peuples autochtones en établissant des relations significatives, en respectant l'obligation de consulter (et, le cas échéant, d'accommoder) et en créant des possibilités d'avantages socioéconomiques et de participation financière. ○ Augmente la capacité industrielle nationale en s'alignant sur la politique « Achetez canadien » du gouvernement et les politiques connexes.	des stratégies et des solutions pour atténuer les risques et veiller à ce que l'initiative progresse. – L'engagement du gouvernement à ce que la construction commence d'ici 2029, y compris avoir défini le tracé et terminé l'évaluation d'impact, a été critiqué par certaines communautés autochtones et certains groupes environnementaux. Cela pourrait avoir un impact négatif sur le public et leur adhésion à l'initiative.

Environnement interne

Plusieurs facteurs internes influenceront sur la façon dont Alto s'adapte à mesure que l'initiative progresse à chaque étape (c.-à-d. le codéveloppement et l'exécution), comme il est décrit ci-dessous.

Évolution de l'initiative et interface avec le gouvernement

À mesure que l'initiative progresse dans le codéveloppement, des structures de gouvernance mises à jour entre Alto et les autres organismes gouvernementaux, ainsi que les structures de gouvernance entre Alto et le PDP, ont été mises en place pour refléter les rôles et les responsabilités accrus d'Alto.

Alto se félicite de la création du nouveau Bureau des projets majeurs (BPM). En tant que projet transformateur, l'initiative de train à grande vitesse bénéficiera du soutien du BPM pour l'aider à naviguer dans l'évaluation des impacts (EI) et d'autres processus décisionnels réglementaires. Alto travaillera avec le BPM et d'autres partenaires gouvernementaux pour promouvoir une coordination efficace dans l'ensemble des processus d'examen du gouvernement.

Selon l'analyse effectuée à ce jour, Alto a défini les quatre domaines suivants dans lesquels l'action et la collaboration du gouvernement seront essentielles pour permettre à Alto de mener à bien cette initiative dans le cadre du calendrier accéléré :

- Évaluation d'impact : un plan de travail ou une entente sur la façon dont Alto et l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) rempliront l'EI et les autres exigences réglementaires requises avant le début de la construction d'ici 2029 sur le segment 1.
- Acquisition des terrains : un cadre d'acquisition de terrains sur mesure, au-delà des mesures initiales introduites dans la *Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse*, qui répond aux besoins des grands projets linéaires.
- Participation financière des Autochtones : décision du gouvernement sur un cadre pour la participation financière des Autochtones.

- Collaboration avec le gouvernement : soutien agile et prise de décision de la part du gouvernement, des partenaires fédéraux et des organismes de réglementation.

Conjointement avec le plan d'Alto visant à obtenir des résultats, les progrès réalisés dans ces domaines permettront à Alto de respecter le calendrier accéléré du gouvernement et de mieux réaliser le plein potentiel de l'initiative. Alto demeure engagé à collaborer de façon proactive avec ses partenaires fédéraux et les intervenants internes afin de prendre des décisions opportunes, d'atténuer les risques et de maintenir le rythme.

Recrutement, maintien en poste et renforcement des capacités

En tant que chef de file de l'une des plus grandes initiatives de transport de l'histoire du Canada, Alto doit disposer de l'expertise, des technologies, des outils et des ressources nécessaires pour représenter de manière crédible le gouvernement auprès du PDP. La planification d'Alto tiendra compte d'une augmentation du volume, de l'échelle et de la diversité des activités en cours et émergentes pendant la phase de développement.

Malgré la rareté des ressources spécialisées dans les secteurs de l'infrastructure ferroviaire et de la construction, Alto a su attirer une main-d'œuvre hautement qualifiée et à élargir stratégiquement son effectif en puisant dans divers bassins de talents.

Alto demeure résolu à favoriser une main-d'œuvre diversifiée et cherchera activement des talents provenant de 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 en situation de handicap et les membres des minorités visibles).

Au 26 janvier 2026, Alto comptait 198 employés à temps plein. Ce chiffre devrait augmenter à 249 d'ici le 31 mars 2026. Les efforts de recrutement se poursuivent dans le but de créer un effectif permanent d'environ 269 personnes d'ici le 31 mars 2030 pour appuyer l'accélération de l'initiative.

Environnement externe

Plusieurs facteurs externes influenceront sur l'environnement opérationnel d'Alto, tels que la dynamique du marché, les conditions économiques, la prise de décision du gouvernement et les exigences du projet, comme décrit ci-dessous.

Marché du travail et tendances économiques

L'expertise en transport ferroviaire à grande vitesse est extrêmement limitée en Amérique du Nord, ce qui fait du recrutement de personnel spécialisé un défi de taille. Le Canada fait face à une pénurie de travailleurs de la construction en raison du taux élevé de départs à la retraite et du nombre limité de nouveaux entrants dans l'industrie.

Plusieurs projets à grande échelle dans les secteurs ferroviaires, de transport en commun, de transport, de l'énergie, des soins de santé et des logements sont en cours de planification ou de construction au Canada (p. ex., REM à Montréal, TramCité à Québec, projets de train léger sur rail à Toronto et à Ottawa, expansion GO Rail et Metrolinx à Toronto et Hamilton). Alto sera en concurrence avec ces projets pour capter la main-d'œuvre qualifiée et les ressources nécessaires pour offrir un nouveau service ferroviaire de passagers interurbain à grande vitesse.

Alto aura également besoin d'une main-d'œuvre importante et soutenue en construction sur un horizon de dix à quinze ans. La réalisation d'un projet de cette envergure dans l'environnement actuel du marché du travail exige une planification stratégique et à long terme de la main-d'œuvre pour garantir les compétences adéquates et une capacité suffisante. Pour ce faire, il faudra attirer et maintenir l'intérêt des entreprises de construction et d'ingénierie afin de maintenir la tension concurrentielle afin d'assurer un bon rapport qualité-prix pendant la construction.

Alto continuera de surveiller la politique fédérale d'immigration et les programmes fédéraux et provinciaux de perfectionnement de la main-d'œuvre pour s'assurer que la société soit en mesure d'exécuter l'initiative.

Processus décisionnel du gouvernement du Canada, et évolution des contextes juridique, environnemental et fiscal

La coordination des organismes décisionnels, y compris la surveillance du gouvernement, exige une attention soutenue pour s'assurer qu'elle appuie une mise en œuvre rapide. Les phases de codéveloppement et d'exécution de l'initiative peuvent également être influencées par les évolutions législatives, les décisions judiciaires et la situation financière du gouvernement. La société continuera de cerner et d'analyser les risques et les possibilités, en collaboration avec Transports Canada et d'autres partenaires fédéraux, et d'être prête à s'adapter aux changements.

Exigences réglementaires et évaluation de l'impact

Comme le secteur du transport ferroviaire est hautement réglementé, Alto collabore activement avec le gouvernement pour veiller à ce que l'initiative respecte toutes les exigences réglementaires, notamment le *Règlement sur l'assurance responsabilité civile des compagnies de chemin de fer*, comme le prévoient diverses lois (p. ex. la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur l'évaluation d'impact*). Alto soumettra la *politique propre à l'entreprise* aux fins d'approbation avec Transports Canada.

Alto s'assurera que l'initiative atteigne ou dépasse toutes les exigences réglementaires du gouvernement en matière d'environnement, de sécurité ferroviaire et de sécurité.

Un tracé privilégié pour l'initiative sera défini en 2026 et diverses options sont analysées. Les consultations et tout processus d'évaluation des impacts et d'examen réglementaire de l'initiative serviront à formuler des recommandations sur le tracé, et permettront de discerner ses répercussions sur l'environnement, l'économie, la société et la santé, ainsi que les mesures d'atténuation et d'adaptation possibles. Alto travaillera en collaboration avec le Bureau des grands projets, Transports Canada, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) et d'autres agences ou ministères fédéraux pour faire progresser les exigences en matière d'évaluation d'impact qui s'appliquent à l'initiative.

Négociations avec les chemins de fer hôtes

Alto vise à utiliser le plus possible des voies réservées, à la fois pour permettre le contrôle de ses opérations et pour réduire les interactions avec d'autres exploitants ferroviaires, afin de continuer à accroître ses activités. Toutefois, certains tronçons ferroviaires que l'initiative pourrait utiliser sont la propriété de chemins de fer hôtes (p. ex., Canadien National, Metrolinx et autres). Ainsi, Alto devra négocier des ententes d'accès aux voies et aux droits de passage prévisibles et à long terme avec les chemins de fer hôtes afin d'assurer le meilleur itinéraire possible pour Alto, y compris l'accès aux centres-villes.

Négociations avec les services publics

Alto continuera de tisser des liens avec les entreprises de services publics. Des discussions seront menées avec les entreprises de services publics afin de déterminer les exigences en matière d'électricité, d'accès et de servitudes. Alto continuera d'explorer et de proposer des mesures au gouvernement pour s'assurer que l'infrastructure de service public ne gêne pas l'avancement rapide de l'initiative.

Priorités clés et objectifs stratégiques

Pour 2026-2027, le travail d'Alto s'appuie sur les priorités stratégiques définies en 2025-2026, en renforçant la continuité tout en accélérant les avancées. Conformément au mandat d'Alto, les activités portent présentement sur les trois priorités suivantes :

- Mener la conception et le développement d'un réseau de trains à grande vitesse pour le transport de passagers dans le corridor
- Favoriser les partenariats avec les Autochtones, et mobiliser les parties prenantes et les autres partenaires efficacement
- Favoriser l'avancement du projet et soutenir la gestion responsable de l'entreprise

La section suivante présente les priorités, objectifs stratégiques et activités clés qu'Alto fera progresser en 2026-2027 et au cours de la période de planification jusqu'en 2030-2031.

Priorité clé n° 1 : Mener la conception et le développement d'un réseau de trains à grande vitesse pour le transport de passagers dans le corridor

Objectif stratégique : L'accélération de la phase de codéveloppement est une priorité clé pour Alto en 2026-2027. Alto collaborera avec le PDP et le supervisera pour élaborer et optimiser la conception de l'ensemble du réseau, ce qui comprendra l'établissement d'un premier tracé de corridor et d'options de tracé (itinéraire). Ces travaux guideront les décisions d'investissement futures du gouvernement avant le début de la construction. Alto vise à tirer parti plus rapidement des avantages de l'initiative grâce à un plan segmenté de construction et de mise en œuvre (approche réseau) où les paires de villes sont connectées et mises en service avant que l'ensemble du réseau ne soit construit. Les Canadiens pourront ainsi bénéficier plus rapidement de services ferroviaires interurbains plus fréquents, plus fiables, abordables et plus rapides. Le 12 décembre 2025, le gouvernement du Canada a annoncé que le segment Montréal–Ottawa constituait le premier à être construit.

Alto continuera de faire progresser les activités du projet de manière simultanée jusqu'à l'obtention des principaux points de décision du gouvernement. Cette approche reflète un engagement commun à la livraison en temps opportun, ce qui permettra à Alto d'entreprendre des activités préparatoires et de prendre des décisions critiques en matière d'itinéraire sans attendre les approbations séquentielles.

Le processus de codéveloppement comporte quatre étapes :

Étape 1 (achevée) : Validation du plan et mobilisation initiale des Autochtones et des parties prenantes (mobilisation)

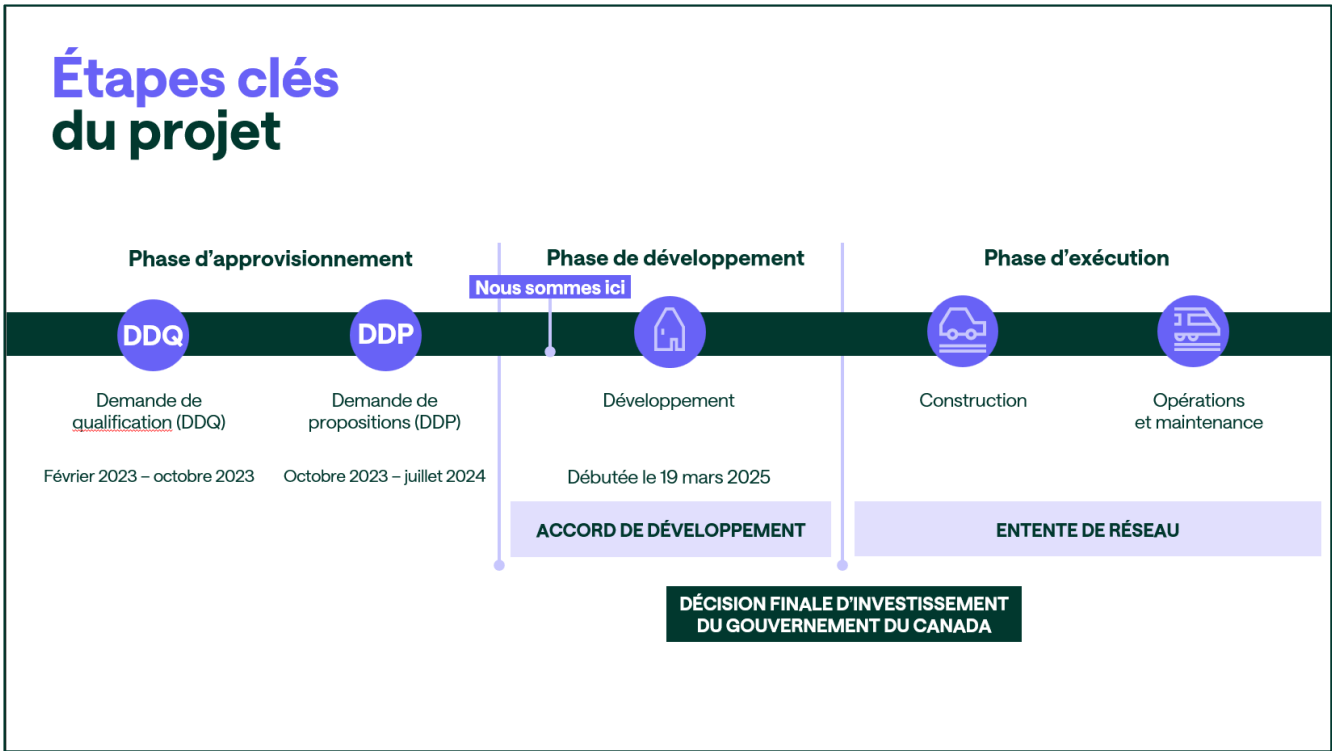
Étape 2 : Définition du projet

Étape 3 : Développement des segments

Étape 4 : Transition des segments à l'exécution

Les activités en 2026-2027 seront axées sur l'avancement de l'étape 2. L'annexe 2 contient des renseignements supplémentaires sur les quatre étapes de la phase de codéveloppement.

Étapes clés du projet



L'initiative en est actuellement à l'étape 2 de la phase de développement, qui devrait durer 24 mois, de juillet 2025 à juillet 2027, et qui comprend les activités décrites ci-dessous.

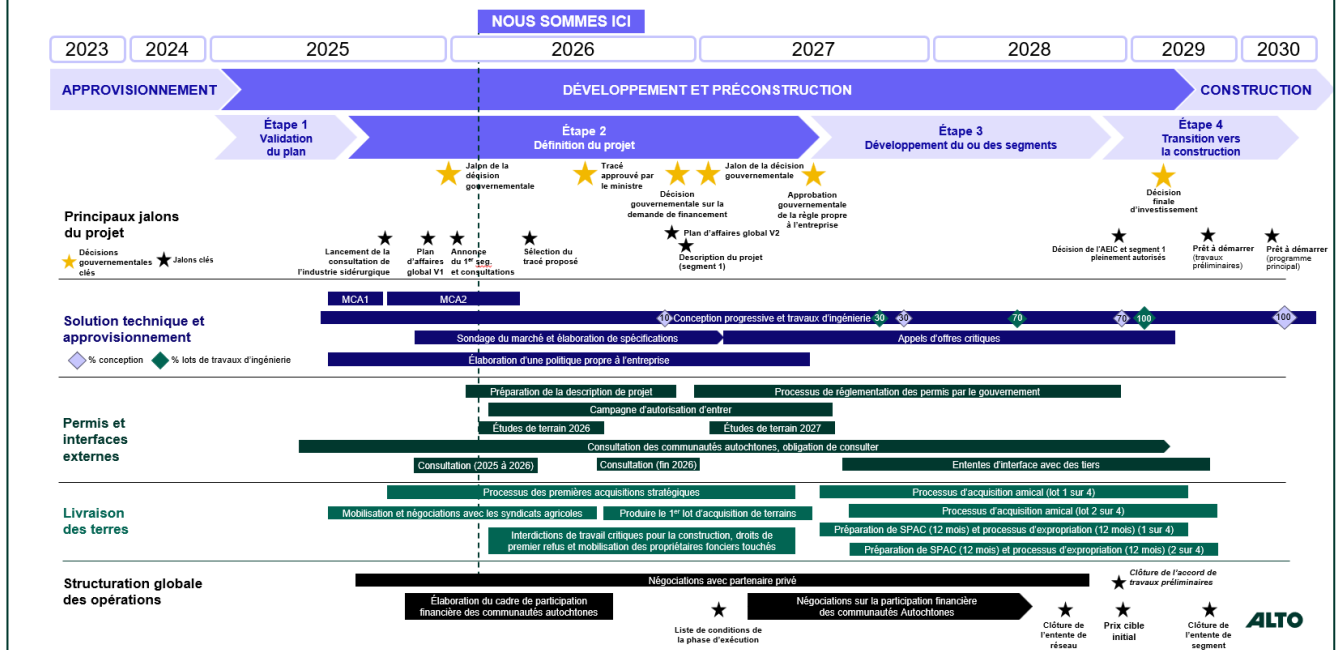
Activités

Volet de travail : Gestion de projet

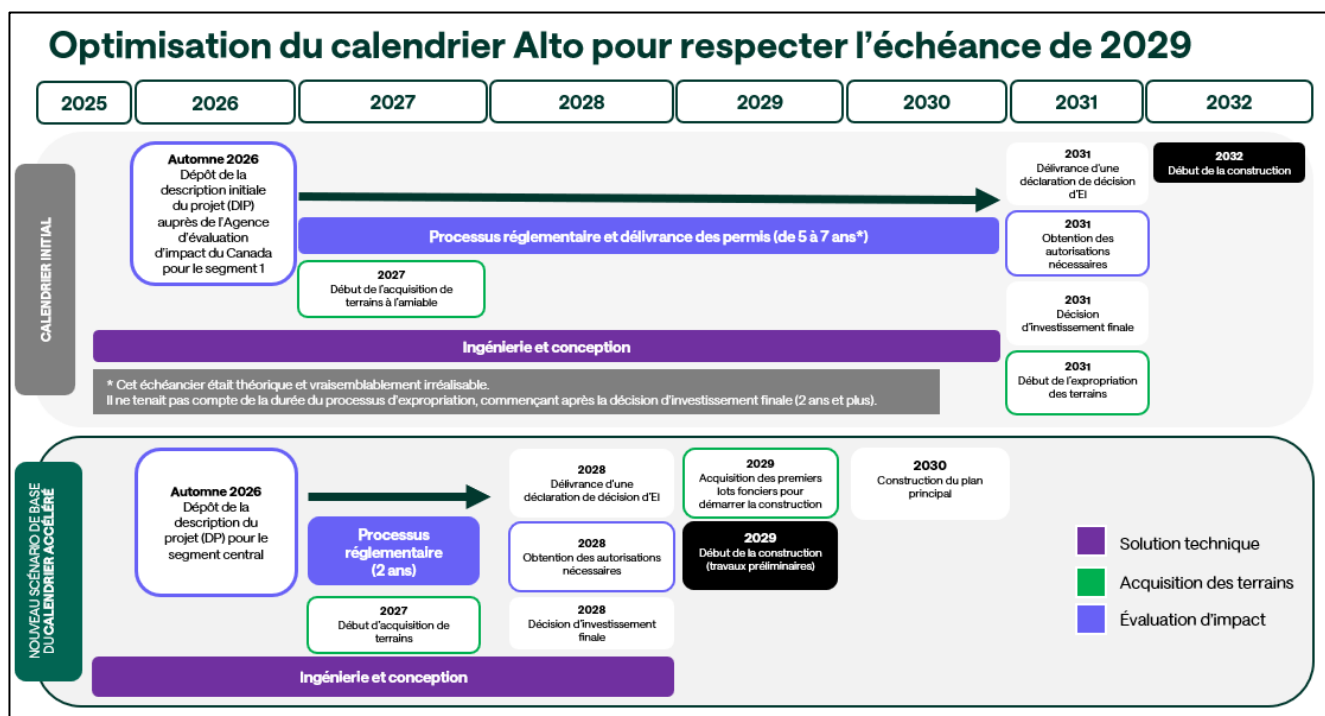
Dans le cadre de l'engagement du gouvernement d'accélérer l'initiative et d'en faire un catalyseur de la croissance économique, en maximisant les possibilités pour les entreprises canadiennes, en créant de bons emplois et en renforçant les chaînes d'approvisionnement nationales, Alto continuera de se concentrer sur l'accélération des activités du projet.

Vous trouverez ci-dessous un aperçu détaillé de l'avancement de l'initiative :

Aperçu du calendrier principal (Segment 1)



L'optimisation du calendrier d'Alto est la suivante, avec l'objectif de commencer la construction d'ici 2029. L'annexe 3 contient des renseignements supplémentaires sur le calendrier optimisé. En plus du plan de travail accéléré et optimisé d'Alto, l'atteinte de ces échéanciers dépend de l'obtention rapide des décisions du gouvernement du Canada.



Activité n° 1.1 : Collaborer avec le PDP et le superviser pour faire progresser le codéveloppement

La collaboration entre Alto et le PDP est orientée par un plan de phase de codéveloppement (plan PCD) qui a été conçu par le PDP pour décrire les étapes nécessaires pour obtenir les résultats attendus, respecter les spécifications des exigences du projet établies par Alto et se conformer à l'entente de pré-développement (EPD). Le plan PCD est mis à jour chaque trimestre par le PDP et soumis à Alto aux fins d'examen et d'approbation. Alto examinera et approuvera les mises à jour du plan PCD, qui inclura l'intégration des mesures d'accélération et l'établissement d'un premier tracé de corridor et d'options de tracé.

Volet de travail : Élaboration et conception du projet

Les activités de développement et de conception du projet se concentreront sur l'étape 2 de la phase de codéveloppement en 2026-2027 et comprendront :

Activité n° 1.2 : Faire progresser l'élaboration et la conception du projet

Alto collaborera avec le PDP et le supervisera pour continuer à développer une approche intégrée de planification et d'ingénierie dans plusieurs disciplines tout au long de la phase de codéveloppement. Cela comprendra l'évolution des spécifications et des configurations pour le matériel roulant, les travaux de génie civil, comme le nivellement, les ponts, l'infrastructure des gares et les systèmes d'électrification. Des spécifications pour les systèmes de signalisation et de contrôle des trains seront élaborées afin de répondre aux exigences strictes en matière de sécurité et de fiabilité. Les exigences en matière de conception, d'exploitation et d'entretien des gares progresseront.

Alto continuera de collaborer activement avec le gouvernement pour explorer comment l'initiative peut être mise en œuvre le plus efficacement possible en vertu des lois et règlements existants, y compris les normes et les exigences de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi sur les transports au Canada* et du *Règlement sur l'assurance responsabilité civile des compagnies de chemins de fer*. De plus, Alto collaborera avec Transports Canada et l'Office des transports du Canada pour explorer et fournir des commentaires sur le développement de nouvelles exigences relatives au train à grande vitesse et veiller à ce que les normes et les processus appropriés sont respectés pour créer un réseau de transport ferroviaire efficace, sécuritaire et durable. Comme

Alto sera le premier service de trains à grande vitesse au Canada, ces commentaires pourraient aider le gouvernement à collaborer afin de déterminer les exigences réglementaires pertinentes, les politiques d'utilisation du réseau et les procédures d'obtention des permis et des approbations nécessaires.

Activité n° 1.3 : Définir le tracé privilégié par un processus d'analyse multicritères (AMC)

Une AMC détaillée sera réalisée pour établir un tracé initial de corridor et des options de tracé. Cette AMC s'appuiera sur des travaux précédents qui ont divisé les critères d'analyse en neuf catégories : une pour chacun des sept résultats du projet, en plus d'autres catégories pour l'acceptabilité sociale et la livraison. L'AMC comprendra de nouvelles données qualitatives et quantitatives, ainsi que des renseignements recueillis au cours des activités initiales de mobilisation des Autochtones et des parties prenantes. L'analyse produira le tracé privilégié, qui sera présenté au gouvernement pour décision.

Activité n° 1.4 : Définir les exigences des propriétaires des chemins de fer

Alto continuera de tisser des liens avec les chemins de fer hôtes et les entreprises de services publics. Des partenariats seront formés pour assurer un approvisionnement adéquat en électricité et exploiter le réseau ferroviaire à grande vitesse. La société a conclu des protocoles d'entente (PE) distincts avec les chemins de fer hôtes pour amorcer des discussions privilégiées non contraignantes et échanger des renseignements. Ces PE devraient évoluer au fil du temps et établiront des cadres normalisés pour déterminer les exigences relatives à l'accès aux voies et à la capacité des trains, à l'exploitation et aux pratiques d'entretien. Les PE soutiendront également l'intégration de ces exigences dans l'élaboration de la conception. D'autres discussions seront menées avec les entreprises de services publics afin de déterminer les exigences en matière d'accès et de servitudes. Alto prévoit négocier et éventuellement conclure des ententes avec les chemins de fer hôtes et les services publics pour définir les modalités de sa future collaboration avec diverses entités requises pendant la phase d'exécution de l'initiative.

Activité n° 1.5 : Discussions préalables avec VIA Rail

Alto continuera de collaborer avec VIA Rail Canada et Transports Canada pour élaborer un plan de transition quant à ses services locaux et ses actifs dans le corridor Québec–Windsor. Alto participe aux réunions des comités multilatéraux, où divers sujets concernant les opérations de service locales sont abordés. Alto prévoit poursuivre l'élaboration du plan de transition en 2026 pour veiller à ce que les services du corridor soient correctement connectés aux services futurs d'Alto. Le plan sera peaufiné au fur et à mesure du développement de l'initiative. La mise en œuvre sera sujette à de futures décisions gouvernementales.

Activité n° 1.6 : Planification préalable de la constructibilité

Alto travaillera avec le PDP pour élaborer une stratégie d'approvisionnement pour la phase d'exécution, y compris une analyse de la chaîne d'approvisionnement canadienne et des modèles potentiels de conditionnement et de livraison. La stratégie comprend des consultations avec des participants du marché. Les discussions se poursuivent également entre Alto et le PDP pour accélérer les contrats d'approvisionnement afin de permettre le début de la construction en 2029.

Alto peut conclure des ententes avec des établissements d'enseignement et des associations professionnelles et sectorielles (p. ex., l'Association de la construction du Québec et l'Ontario General Contractors Association) pour mieux définir les programmes de formation et les exigences qui seront nécessaires pour garantir la disponibilité et la mobilisation de la main-d'œuvre et des équipements avant le début de la construction du projet en 2029.

Volet de travail : Supervision commerciale et structuration de l'entente

Le rôle d'Alto à titre d'autorité du projet et d'autorité contractante consiste notamment à s'assurer que l'initiative est saine sur le plan financier, que les contrats et les ententes de partenariat commercial protègent les intérêts du Canada et que le PDP respecte ses obligations en vertu de l'EPD. Les activités suivantes soutiendront ce travail.

Activité n° 1.7 : Mettre à jour les modèles financiers et les prévisions de revenus

En collaboration avec le PDP et les conseillers externes d'Alto, Alto affinera son modèle financier et élaborera un modèle de qualité d'investissement pour fournir une estimation détaillée des coûts et des revenus globaux de l'initiative. Les coûts de l'initiative, qui seront élaborés par le PDP et revus par Alto, comprendront les dépenses en immobilisations, les dépenses d'exploitation et les coûts de financement. Les prévisions de la demande et des revenus seront également élaborées par le PDP et examinées par Alto. Ce travail sera basé sur une analyse de marché qui sera effectuée en 2026 et qui comprendra les tendances en matière de déplacements, la volonté des voyageurs de payer pour les services ferroviaires et les projections de croissance.

Ce modèle financier facilitera les analyses de scénarios, des risques, du financement et des frais de financement qui seront utilisées pour appuyer les options de politique, la structuration des ententes, les modèles de prix cibles et les négociations de contrat pour la phase d'exécution.

Activité n° 1.8 : Surveiller l'administration des contrats

Dans le cadre de l'EPD, Alto a établi des processus robustes de production de rapports et de surveillance. En collaboration avec le PDP, Alto a mis en œuvre des processus complets pour superviser l'EPD, y compris des indicateurs de rendement clés pour suivre les progrès, ainsi que des procédures de traitement des paiements, d'examen des factures, de gestion des modifications apportées à l'EPD et d'examen du plan d'approvisionnement du PDP. Ces mesures assurent une gérance financière rigoureuse et l'intégrité des coûts dans l'ensemble des engagements d'Alto. La gestion proactive des questions et des réclamations commerciales continuera également de protéger la position commerciale d'Alto et d'atténuer les risques de litige.

Activité n° 1.9 : Contrôle les coûts du projet

En collaboration avec le PDP, Alto a établi un cadre rigoureux pour gérer les coûts et s'assurer que la direction d'Alto reçoit des renseignements exacts pour appuyer la prise de décision. Ce cadre comprend un processus officiel d'examen budgétaire trimestriel, ainsi qu'un processus de changement et une structure de gouvernance. Les éléments clés comprennent le suivi des coûts réels au moyen de rapports d'avancement mensuels, un comité d'examen des factures et un processus d'approbation, ainsi que des réunions régulières de gouvernance.

Afin de renforcer davantage la gouvernance des coûts et de soutenir la prise de décisions éclairées, Alto déploie des outils d'analyse et de production de rapports à nos responsables des volets de travail et à l'équipe de direction. Ces outils fourniront une meilleure visibilité et un meilleur aperçu du rendement de l'initiative.

Activité n° 1.10 : Négocier des contrats et des partenariats commerciaux

Alto discute avec le PDP de la structure et des termes clés pour guider un partenariat à long terme pour la phase d'exécution (construction et opérations) de l'initiative. Les modalités des contrats seront décrites dans une liste de conditions de la phase d'exécution, qui sera finalisée et présentée au gouvernement pour décision en 2027. La liste de conditions constituera la base des accords de la phase d'exécution, y compris une entente de réseau et différentes ententes de segment, qui seront élaborés au cours de la phase de codéveloppement. Ces ententes définiront les droits et obligations entre Alto et le partenaire privé, optimisées pour garantir la réussite de l'initiative et apporter une valeur ajoutée significative pour le Canada.

Alto supervise également et collabore avec le PDP afin d'élaborer des stratégies de financement pour éclairer la répartition des capitaux entre le gouvernement et le secteur privé. Le financement privé tirera parti des capitaux propres par l'entremise du PDP, avec la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) en tant qu'investisseur potentiel. Le recours à la dette du secteur privé est également à l'étude. L'allocation du capital privé devra être structurée de manière à ce que les risques de l'initiative soient efficacement répartis à la partie la mieux placée pour les gérer, et que la participation au financement du secteur privé apporte un avantage global positif au Canada. La structure d'immobilisations de l'initiative dépendra des décisions futures du gouvernement.

Activité n° 1.11 : Développer la stratégie de participation financière des Autochtones

Dans le cadre de son engagement plus large envers la réconciliation avec les peuples autochtones, Alto s'engagera auprès des collectivités autochtones sur les possibilités potentielles de participation financière à l'initiative. Alto élaborera une stratégie pour et avec les communautés autochtones afin d'explorer les options de participation financière sur une base commerciale. Ces options pourraient inclure une participation en actions aux côtés d'Alto. Ce travail sera présenté au Gouvernement pour décision.

Volet de travail : Environnement et planification réglementaire

Alto s'engage à respecter des normes élevées en matière de durabilité et de protection de l'environnement et travaillera avec le PDP pour s'assurer que l'initiative respecte ou dépasse les exigences législatives et réglementaires. Alto continuera de proposer au gouvernement des modifications et des mesures législatives, politiques ou programmes qui, d'après Alto, amélioreraient l'efficacité et l'efficacité des processus réglementaires pour l'initiative. Alto continuera également de mobiliser le BGP pour accélérer les travaux d'ingénierie, de réglementation et d'obtention de permis et sollicitera ses conseils et son soutien pour accélérer les examens gouvernementaux, y compris le processus d'évaluation d'impact.

Activité n° 1.12 : Faire progresser le processus d'évaluation d'impact

Alto adopte une approche de mise en œuvre progressive de l'initiative, qui permettra de commencer le service ferroviaire de passagers entre certaines paires de villes avant que l'ensemble du réseau soit terminé. Les options pour le tracé privilégié (l'itinéraire) le long du corridor seront complétées au cours de la deuxième étape de codéveloppement, qui comprendra la participation des collectivités locales et des groupes et partenaires autochtones. Le 12 décembre 2025, le gouvernement du Canada a annoncé que le segment Montréal–Ottawa serait le premier à être construit.

L'initiative sera soumise aux exigences de l'évaluation d'impact fédérale. La *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI) établit un processus visant à déterminer et à évaluer les effets négatifs potentiels des projets et les mesures d'atténuation possibles, à prévenir les effets négatifs importants sur l'environnement et à consulter les peuples autochtones, les autres ordres de gouvernement et le public. Le processus d'évaluation d'impact (EI) est un élément critique du calendrier. Une décision d'EI positive est nécessaire avant de commencer la construction.

Le processus d'EI aidera à éclairer la façon dont l'initiative est élaborée et aidera Alto à déterminer les répercussions potentielles de l'initiative sur l'environnement, l'économie, la société et la santé, ainsi que les mesures d'atténuation visant à minimiser les effets négatifs. En 2026-2027, Alto entreprendra les activités nécessaires à documenter l'évaluation des impacts qui sera soumise à l'autorité compétente. Ces activités comprendront :

Le transfert des travaux techniques des conseillers d'Alto vers le PDP;

- La direction et la réalisation d'études de terrain pour appuyer la conception préliminaire et éclairer l'évaluation d'impact;
- La consultation et la collaboration avec le Bureau des grands projets, des organismes fédéraux et les organismes de réglementation;
- La mobilisation et la consultation des groupes et partenaires autochtones et des intervenants communautaires qui pourraient être touchés par l'initiative;
- L'avancement de la planification des projets de contrepartie écologique;
- La planification des travaux préliminaires.

Des projets et programmes de compensation seront élaborés afin de compenser les impacts environnementaux négatifs, comme les pertes de fonction de terres humides, les impacts sur les espèces en péril et la perte d'habitat du poisson. Alto accordera la priorité aux activités de planification stratégique, comme la détermination des principaux impacts et des projets de contrepartie précoce qui pourraient compenser les impacts de

l'initiative. Une stratégie de compensation détaillée sera élaborée au fur et à mesure que le travail d'EI progressera.

À l'appui de ces travaux, Alto collaborera avec l'AEIC, le BPM et les ministères et organismes fédéraux afin de déterminer rapidement les exigences et de faire progresser les processus d'autorisation et de réglementation le plus efficacement possible. Alto prévoit déposer la description du projet pour le segment 1 avant la fin de l'exercice 2026-2027.

Volet de travail : Acquisition de terrains

Alto aura besoin d'une quantité considérable de terrains dans le corridor de près de 1 000 kilomètres pour assurer le succès de l'initiative. En collaboration avec le PDP, Alto entreprendra des activités de planification préliminaires pour appuyer l'acquisition de terrains, y compris la dotation en personnel, l'élaboration de processus et le renforcement des capacités. Dans le cadre de ce travail, Alto lancera également des acquisitions stratégiques proactives pour obtenir des parcelles de terrain qui sont essentielles à la réussite de l'initiative et pour protéger le futur tracé contre les pressions spéculatives ou les aménagements incompatibles.

Alto peut exercer tous les pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de la *Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse*, une fois que cette loi aura reçu la sanction royale, et peut acquérir les terrains nécessaires à la réalisation de l'initiative. Alto collabore avec Transports Canada et Services publics et Approvisionnement Canada afin de garantir que les engagements pris auprès des propriétaires fonciers soient rationalisés et clairs, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des outils nouveaux et modifiés proposés dans la *Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse*, tels que le dépôt d'avis de droit de premier refus et d'interdiction de travaux, ainsi que l'expropriation.

En 2026-2027, Alto établira une estimation détaillée des coûts d'acquisition des terrains de catégorie 4 de l'ACE, y compris tous les coûts associés à l'achat de terrains ou de droits et intérêts fonciers, les frais juridiques, les arpentages et tout droit à une compensation potentielle pour les propriétaires fonciers ou les collectivités touchées. Sur la base du tracé privilégié, cette estimation sera également influencée par les détails des pouvoirs, responsabilités et obligations qu'Alto obtient en vertu de la Loi. Des autorisations et des outils mis à jour sont nécessaires pour remplir les obligations juridiques, contractuelles et techniques liées aux acquisitions de terrains.

Pour livrer les terrains requis pour l'initiative, Alto et Cadence renforceront la capacité et embaucheront les professionnels nécessaires afin de soutenir les transactions immobilières (p. ex., des arpenteurs, des évaluateurs, des techniciens géospatiaux).

Activité n° 1.13 : Gérer les terrains pendant la phase de préconstruction

Durant les phases de codéveloppement et de préconstruction, Alto aura le pouvoir d'entretenir, d'exploiter et de gérer les terrains sous sa responsabilité afin de soutenir la préparation du projet. Cela comprend la capacité de gérer et de contrôler les sites vacants du point de vue de la sûreté et de la sécurité, p. ex., usages publics ou intrusions; défricher la végétation et abattre les arbres pour préparer le site et réaliser les évaluations environnementales; démolir les structures et remettre en état les sites contaminés au besoin; installer des clôtures, des panneaux de signalisation et des infrastructures d'accès temporaires; et conclure des baux à court ou à long terme, des contrats de cession-bail ou des accords d'occupation pour gérer l'utilisation provisoire et les conditions du site. Ces activités permettront à Alto de préserver ses actifs fonciers, d'atténuer les risques pour la sécurité et l'environnement et de maintenir l'état de préparation du projet avant le début de la construction.

Activité n° 1.14 : Procéder aux premières acquisitions des terrains

Alto peut acquérir des terrains jugés nécessaires ou potentiellement nécessaires dans le cadre d'un programme d'acquisition anticipée. Ce programme permet à Alto d'acheter des terrains disponibles à la vente dans le corridor proposé, d'acquérir des parcelles stratégiques afin d'empêcher tout développement incompatible et de préserver les zones nécessaires au futur tracé, à l'empreinte des gares, aux installations d'entretien et aux zones de chantier. Des acquisitions stratégiques anticipées permettront de réduire les risques liés à la livraison

en améliorant la certitude des coûts, en évitant la flambée des prix due à la spéculation et en minimisant les conflits liés aux négociations. Alto conservera sa flexibilité pour acquérir des terrains de manière opportuniste lorsque des occasions se présenteront, tout en reconnaissant que les dépenses varieront d'une année à l'autre en fonction des conditions du marché et de l'avancement du développement du corridor.

Activité n° 1.15 : Acquérir et céder des droits immobiliers

Alto aura le pouvoir d'acheter, de détenir, de louer, d'échanger ou d'aliéner les droits immobiliers nécessaires à la mise en œuvre du projet. Cela comprend les servitudes et les terrains nécessaires au tracé de la voie, aux gares, à l'élargissement des routes et au déplacement des services publics, ainsi que les propriétés nécessaires aux travaux temporaires, aux aires de rassemblement, aux infrastructures auxiliaires et à toute autre activité d'atténuation ou de soutien au projet. Alto peut également acheter ou chercher à faire exproprier des terrains destinés à la production industrielle et à l'acquisition de ressources, y compris des gravières, des carrières ou des zones d'élimination des matériaux excavés nécessaires à l'approvisionnement en matériaux de construction. Toutes ces activités seront conformes aux normes applicables en matière d'environnement, de réhabilitation et de sécurité.

Activité n° 1.16 : Conclure des ententes avec les fournisseurs de services publics et d'infrastructure

Alto peut conclure des ententes avec les fournisseurs de services publics et les propriétaires d'infrastructures pour coordonner le déplacement, la protection ou la modification des services existants touchés par le projet. Ces ententes peuvent comprendre des dispositions relatives aux ressources, au partage des coûts, à l'accès, à l'indemnisation ou à d'autres exigences nécessaires à la réalisation du projet.

Activité n° 1.17 : Obtenir l'accès pour les études et la diligence raisonnable

Pour réaliser les études environnementales, archéologiques, géotechniques et techniques nécessaires à la planification et à la conception, Alto cherchera à négocier des ententes d'autorisation d'entrer (AE) avec les propriétaires fonciers. Ces ententes assurent un accès rapide aux terrains tout en respectant les droits des propriétaires fonciers et en minimisant les perturbations.

Activité n° 1.18 : Procéder à des acquisitions foncières progressives et préventives

Afin de protéger le potentiel de développement du projet à long terme, Alto peut acquérir des terrains supplémentaires nécessaires pour protéger les zones de chantier, préserver les voies d'accès et maintenir des options d'aménagement ferroviaire adjacent ou spécifique au projet. Ces acquisitions seront stratégiquement ciblées et soutenues par une analyse coûts-avantages et une évaluation des besoins futurs en matière d'expansion et d'intégration. Ce type de pérennisation peut également nécessiter des dépenses supplémentaires en matière de conception et d'ingénierie.

Activité n° 1.19 : Poursuivre l'intégration des gares et du développement du corridor

Alto veillera à ce que la conception des gares, l'ingénierie du corridor et l'aménagement des terrains adjacents intègrent des dispositions pour un développement futur intégré ou à usage mixte. Dans la mesure du possible, Alto peut réserver ou assembler des parcelles adjacentes aux zones de gare afin de permettre un aménagement axé sur le transport en commun (AATC) et de tirer parti de la création de valeur à long terme, tout en conservant le contrôle total des fonctions de transport et d'exploitation. Alto élabore une stratégie d'AATC afin d'agir à titre d'influenceur et de partenaire pour le développement communautaire, en collaboration avec les autorités compétentes, les promoteurs immobiliers et les groupes autochtones. Alto collaborera également avec Transports Canada pour élaborer un nouveau régime pour la construction de passages à niveau adaptés qui répondent aux besoins de sécurité et d'exploitation du train à grande vitesse, tout en favorisant et en préservant la connectivité communautaire et l'accès pour les propriétaires fonciers.

Activité n° 1.20 : Conclure des ententes communautaires, de compensation, et de fiducie agricole

Alto mettra en œuvre un cadre complet de compensation et d'atténuation pour assurer un traitement équitable aux propriétaires fonciers touchés et des résultats durables pour les collectivités agricoles. Ce cadre peut inclure une compensation foncière à raison de 1 pour 1, consistant à fournir des terres agricoles équivalentes à celles directement touchées par le projet, ainsi que la création d'une fiducie foncière agricole ou d'un mécanisme similaire chargé de gérer les terres de remplacement, d'administrer des programmes d'avantages communautaires et de préserver la capacité agricole à perpétuité. Alto aura également le pouvoir de conclure des accords-cadres, des protocoles d'entente (PE), des accords de ressources ou des accords de règlement avec des syndicats d'agriculteurs, des municipalités, des gouvernements autochtones et d'autres parties prenantes afin de faciliter la compensation, l'atténuation et la collaboration. Cette approche favorise des accords équitables et durables et permet de maintenir des relations solides avec les groupes ruraux et agricoles.

Activité n° 1.21 : Respecter les exigences en matière de gouvernance, de surveillance et de conformité

Toutes les transactions immobilières, les activités d'indemnisation et les ententes relatives aux terrains seront effectuées conformément aux lois fédérales applicables, aux cadres de politique gouvernementaux pertinents et aux politiques connexes. Les mesures législatives annoncées dans le budget de 2025 appuieraient les activités d'acquisition et d'expropriation de terrains de la société. Alto continuera de rechercher d'autres modifications qui permettraient de créer un cadre plus prévisible et plus fiable pour l'acquisition de terrains nécessaires à l'initiative, afin de mieux respecter le calendrier accéléré de celui-ci.

Activité n° 1.22 : Faire avancer les travaux sur l'élaboration d'options visant à améliorer les services ferroviaires voyageurs dans le sud-ouest de l'Ontario

En collaboration avec le PDP, Alto élabore des recommandations visant à améliorer le transport ferroviaire pour passagers dans le sud-ouest de l'Ontario (SWO), qui seront soumises au ministre des Transports en 2026.

Priorité clé n° 2 : Favoriser les partenariats avec les Autochtones, et mobiliser les parties prenantes et les autres partenaires efficacement

Objectif stratégique : Alto continue d'établir des relations avec les groupes et les partenaires autochtones et de mobiliser les parties prenantes et d'autres partenaires afin d'obtenir et d'élargir l'appui du public à l'égard de l'initiative. Un engagement efficace favorise la transparence, renforce la confiance avec les communautés le long du corridor et permet à Alto de cerner rapidement les préoccupations, ce qui mène à une planification plus complète et à des stratégies d'atténuation acceptables. Au fur et à mesure que les phases de codéveloppement avancent, Alto consultera les groupes autochtones et collaborera avec d'autres parties prenantes afin de collecter des données, de recueillir des commentaires et d'intégrer ces retours dans son travail de développement du tracé.

Activités

Volet de travail : Plan de communication et d'engagement

Alto a l'intention d'établir et de maintenir des relations de respect, de confiance et de collaboration avec les groupes et les partenaires autochtones, les collectivités provinciales, municipales et locales et les autres intervenants tout au long de la durée de vie de l'initiative. Afin de mettre en œuvre efficacement ses activités,

Alto a élaboré un plan de participation des Autochtones, un plan de communication et d'engagement, un programme d'avantages sociaux communautaires et une politique de partenariats, qui servent tous des objectifs stratégiques distincts dans l'accomplissement du mandat d'Alto et favorisent le soutien au réseau de trains à grande vitesse. Ces plans, programmes et politiques guideront les activités suivantes.

Activité n° 2.1 : Faire progresser la réconciliation, la participation et la collaboration avec les Autochtones

La participation et le soutien des peuples autochtones sont essentiels au succès de l'initiative et contribuent à l'engagement du gouvernement du Canada envers la réconciliation. L'approche de la société en matière de réconciliation, de participation et de collaboration avec les Autochtones est fondée sur quatre objectifs stratégiques :

- Établir des relations efficaces et significatives avec les groupes et les partenaires autochtones;
- Remplir l'obligation de la Couronne de consulter et, le cas échéant, d'accommoder;
- Créer des possibilités de développement socioéconomique mutuellement avantageuses, y compris en matière d'approvisionnement et d'emploi; et
- Mettre en place des possibilités de participation financière et patrimoniale pour les Autochtones.

Alto a élaboré un plan de participation des Autochtones qui décrit la façon dont Alto vise à atteindre ses quatre objectifs stratégiques relatifs aux Autochtones. Avec des activités qui s'étendent sur plusieurs années, le Plan fournit une feuille de route pour soutenir Alto dans son objectif de sensibilisation, de consensus et de soutien à l'initiative, tout en s'efforçant de faire progresser la réconciliation et la participation des Autochtones dans le contexte des grands projets de développement au Canada. L'engagement d'Alto envers la réconciliation est fondé sur les principes de participation précoce, significative et conforme aux principes de la *Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones*.

Guidé par les quatre piliers, Alto appuie la participation des groupes autochtones susceptibles d'être touchés par l'initiative en établissant des façons de travailler ensemble et en fournissant du financement pour la capacité au moyen d'ententes de collaboration (huit ententes finalisées à ce jour) et d'autres mécanismes de financement.

Conformément à l'objectif stratégique de créer des possibilités de développement socioéconomique mutuellement avantageuses, Alto élabore des stratégies pour atteindre les objectifs de 5 % en matière d'approvisionnement et d'emploi pour les peuples et les entreprises autochtones. À cette fin, Alto cherche à conclure des protocoles d'entente (PE) avec des partenaires autochtones clés. Ces ententes aideront Alto à créer des possibilités d'approvisionnement, d'affaires et d'emploi significatives et pertinentes pour appuyer la participation à long terme des Autochtones à l'initiative. Ces approches consistent à travailler directement avec les communautés, les organisations et les peuples autochtones pour veiller à ce qu'Alto ait la portée nécessaire pour attirer des talents et inclure les communautés autochtones dans les avantages socioéconomiques liés à l'initiative.

De plus, Alto examine des options permettant aux communautés autochtones de participer financièrement à l'initiative. En 2026, Alto mobilisera les communautés autochtones au sujet des options de participation financière et élaborera une stratégie de participation financière des Autochtones. Après l'engagement, Alto doit également obtenir l'approbation du gouvernement pour mettre en œuvre cette stratégie, y compris les options de participation financière et les montants de financement, et pour négocier les options approuvées.

Alto travaille également à renforcer la société en intégrant les perspectives autochtones dans tous les volets de travail d'Alto et du partenaire développeur privé.

Activité n° 2.2 : Élargir la portée de la participation et de la consultation des peuples autochtones, y compris en milieu urbain et hors réserve en Ontario et au Québec

Le travail de participation et de mobilisation des Autochtones augmente considérablement en volume et en complexité pendant la phase de codéveloppement. Au fur et à mesure du progrès de l'initiative, Alto intensifiera la participation et les consultations auprès des groupes autochtones potentiellement touchés et des populations autochtones urbaines et hors réserve sur des éléments importants du réseau de trains à grande vitesse, comme les options de tracé et la conception et la livraison globales du projet. Alto travaillera avec le gouvernement pour s'assurer que les groupes autochtones ont la capacité de s'engager et de participer aux processus et possibilités du projet.

Les activités de participation et de consultation comprendront :

- Efforts visant à comprendre comment les savoirs autochtones pourraient être intégrés à la planification
- Codéveloppement d'avantages socioéconomiques avec les groupes et les partenaires autochtones, y compris les populations autochtones urbaines et hors réserve
- Explorer les possibilités de participation financière
- Comprendre comment les considérations et principes liés à la conception autochtone pourraient être intégrés
- Déterminer les impacts potentiels de l'initiative sur les droits ancestraux et issus de traités des Autochtones et élaborer des stratégies d'atténuation ou d'adaptation, le cas échéant, avec un plan d'adaptation à présenter au gouvernement pour décision
- Appuyer la participation des Autochtones au processus d'évaluation d'impact

Toutes les activités de participation et de consultation seront mises en œuvre conformément au plan de participation des Autochtones et en partenariat avec le PDP. À la suite de chaque processus de participation et de consultation, un rapport « Ce que nous avons entendu » sera rédigé et communiqué aux groupes et partenaires autochtones afin de présenter les commentaires reçus et d'expliquer comment ils ont été intégrés ou non.

Activité n° 2.3 : Travailler avec les provinces, les municipalités et les groupes d'intérêt

Alto a collaboré avec les élus provinciaux et municipaux et les fonctionnaires pour partager des renseignements sur le projet et établir des relations dès le début du développement. Alto continuera d'établir ces relations fondées sur le respect, la confiance, la transparence, la responsabilité, la réactivité et la collaboration tout au long de la phase de codéveloppement. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux de conception du projet, le plan de participation sera affiné pour soutenir les administrations locales non seulement dans les gares, mais aussi dans les collectivités voisines le long du corridor.

Alto, le ministre des Transports et les ministres provinciaux responsables des Transports en Ontario et au Québec élaborent des déclarations d'intention qui officialisent une étroite collaboration entre les parties et signalent leur engagement à faire avancer cette initiative.

Afin d'établir et de maintenir des relations positives à long terme avec les membres des collectivités locales, Alto a élargi son équipe des relations publiques, en intégrant des représentants géographiquement ciblés le long du corridor afin de recueillir davantage de commentaires plus diversifiés et régionaux pour éclairer la planification du projet. En conséquence, Alto a élargi sa liste d'intervenants pour y inclure des groupes d'intérêt locaux représentant divers secteurs qui apporteront des renseignements précieux au fur et à mesure que l'initiative sera élaborée.

Activité n° 2.4 : Lancer des consultations communautaires auprès des Canadiens et participer au soutien de l'acceptabilité sociale

Au cours du dernier trimestre de l'exercice 2025-2026, Alto a lancé une stratégie de participation globale comprenant des activités en personne (portes ouvertes et tables rondes) dans les villes-gares du corridor et dans les régions rurales de l'Ontario et du Québec. Les participants ont eu l'occasion d'en apprendre davantage sur l'initiative, de poser des questions et de fournir des commentaires pour éclairer le processus décisionnel sur le tracé du projet. La stratégie de mobilisation a également permis aux gens de fournir de la rétroaction au moyen de séances de mobilisation virtuelles et d'une plateforme numérique offerte tout au long de la période de mobilisation. À la suite d'une période initiale de mobilisation en 2026, Alto devrait de nouveau rallier les collectivités et les Canadiens durant la phase de codéveloppement.

Au début de 2026-2027, Alto publiera un rapport pour souligner les activités clés, communiquer les commentaires reçus et décrire comment il abordera les principaux thèmes soulevés pendant la période de mobilisation. Ces efforts appuieront le processus de sélection du tracé et, au besoin, la description du projet qui devrait être soumise à l'Agence d'évaluation d'impact avant la fin de l'exercice 2026-2027. La mobilisation subséquente des parties prenantes est prévue au quatrième trimestre de l'exercice 2026-2027.

Une *politique de partenariat* a été élaborée pour permettre à Alto de jouer son rôle d'entreprise citoyenne et de sensibiliser la population à l'initiative et à son effet positif sur les communautés du corridor. Cette politique vise à collaborer avec les entreprises et les organismes locaux qui soutiennent la vitalité économique, sociale et environnementale. Elle vise également à établir des relations efficaces et significatives avec les peuples, les organisations et les institutions autochtones.

Alto évalue le besoin d'acquérir des bureaux supplémentaires pour servir de points de présence dans les collectivités et pourrait conclure des baux supplémentaires au cours de la période de planification.

Activité n° 2.5 : Tenir les Canadiens informés au sujet de l'initiative

Le plan de communication et d'engagement d'Alto évoluera à mesure que la phase de codéveloppement progresse. Les premiers travaux sont axés sur l'élaboration de produits d'information pertinents afin de sensibiliser le public à l'initiative et à ses avantages et d'accroître l'acceptabilité sociale de l'initiative. Les efforts pluriannuels comprendront des campagnes de sensibilisation, qui pourraient inclure des publications sur les réseaux sociaux, du contenu Web, des vidéos et d'autres documents pour aider le public à comprendre pourquoi l'initiative est nécessaire et les résultats qu'elle offrira aux Canadiens, ainsi que pour soutenir une stratégie d'engagement globale. Alto continuera de mettre à jour son site Web pour promouvoir Alto auprès de différents publics cibles.

S'assurer que l'initiative est connue, requise et souhaitée est un élément moteur du plan de communication et d'engagement. Les objectifs du plan comprennent la sensibilisation et l'instauration d'un climat de confiance, tout en écoutant activement et en apaisant les inquiétudes, en démystifiant les mythes et en mettant en place un réseau fiable et solidaire de vérificateurs tiers et de champions pour l'initiative. À cette fin, un financement sera affecté à des activités précises, comme des campagnes de sensibilisation et des partenariats ciblés pendant la durée de l'initiative, conformément à un processus d'évaluation interne rigoureux supervisé par le Conseil d'administration.

Activité n° 2.6 : Lancer un plan d'avantages communautaires pour les collectivités touchées

En 2025-2026, comme mandaté, Alto a élaboré un plan d'avantages communautaires pour aider la société à maximiser les possibilités économiques et sociales liées au projet pour les collectivités locales dans l'ensemble du corridor. Sous réserve des décisions du gouvernement, Alto affinera et exécutera le plan en collaboration avec les municipalités et les organismes locaux établis pour s'assurer que les collectivités bénéficient des investissements importants en immobilisations du gouvernement fédéral. Alto affinera également le plan en fonction des conclusions tirées des consultations publiques et auprès des intervenants, en conformité avec toute politique ou orientation changeante du gouvernement.

Les retombées communautaires sont habituellement codifiées dans des ententes, qui offrent souvent des possibilités d'emploi local et de projets sociaux aux groupes économiquement désavantagés et en quête d'équité, des initiatives d'approvisionnement pour soutenir les entreprises locales diversifiées, et d'autres projets d'amélioration des collectivités et des quartiers. Alto explorera ces possibilités et d'autres en collaboration avec les communautés intéressées.

Volet de travail : Soutien des politiques stratégiques

Alto utilise une gestion efficace des analyses de rentabilité pour analyser les données, consolider l'information et fournir une justification solide pour appuyer la prise de décision.

Alto continuera d'élaborer des conseils stratégiques fondés sur des données probantes pour appuyer les décisions du gouvernement concernant l'initiative, assurer l'harmonisation des politiques entre Alto et le gouvernement, incorporer les directives du gouvernement dans le processus décisionnel d'Alto, s'assurer que l'initiative est conforme aux attentes du gouvernement et faire le suivi des résultats du projet.

Activité n° 2.7 : S'associer avec des experts externes

Alto continuera de collaborer avec des experts ferroviaires, des universitaires et des parties prenantes afin de recueillir et de diffuser des informations sur les trains à grande vitesse et les trains interurbains de voyageurs, ainsi que des connaissances et des idées connexes à l'appui de son mandat. Par exemple, Alto poursuivra son laboratoire d'innovation en matière de politiques avec la communauté universitaire, tirant parti d'un bassin d'universitaires qualifiés et d'experts dans des domaines comme le chemin de fer, le développement des infrastructures, la conception de gares, l'urbanisme et l'économie. L'objectif est de favoriser la collaboration interdisciplinaire entre les universitaires et les experts canadiens de premier plan, de rassembler des données fondées sur des données probantes, de combler les lacunes dans les connaissances et de générer des perspectives exploitables pour soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de l'initiative. Ce forum contribuera à traduire la recherche universitaire en connaissances pertinentes qui guideront la phase de conception.

De plus, Alto collabore avec le PDP pour établir des relations avec des chefs de file de l'industrie partout dans le monde et échanger des connaissances et des pratiques exemplaires liées au train à grande vitesse et à la mobilité interurbaine. Alto veillera à ce que ses intérêts soient représentés à l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et à l'Association internationale des transports en commun (UITP), ainsi que dans d'autres forums internationaux pertinents du secteur ferroviaire. En établissant des liens avec des experts de l'industrie mondiale qui ont relevé des défis semblables, Alto recueillera de précieux renseignements, des leçons apprises et des pratiques exemplaires auprès de projets et d'organismes du monde entier.

La collaboration étroite entre Alto, le PDP, des experts du secteur ferroviaire, des universitaires et des parties prenantes internationales améliorera la conception et la mise en œuvre de l'initiative en intégrant des stratégies éprouvées et des solutions novatrices du monde entier pour s'assurer que le train à grande vitesse du Canada figure parmi les meilleurs de sa catégorie. Alto peut conclure des accords avec des experts externes pour faire avancer le développement de l'initiative.

Activité n° 2.8 : Faire progresser la conception du projet

Alto élargira la base de données probantes sur les avantages du service de trains à grande vitesse pour le corridor et le Canada au moyen d'études économiques avec le PDP et des conseillers externes. Cela comprendra des études de marché, des études économiques et financières et la modélisation de paramètres clés de conception stratégique, comme l'achalandage prévu et les retombées économiques plus vastes. Alto cherchera à obtenir et à intégrer des directives gouvernementales pour peaufiner la conception et éclairer la prise de décisions.

Activité n° 2.9 : Mobiliser et collaborer avec le gouvernement du Canada

Alto continuera de collaborer avec les acteurs fédéraux sur les questions de politique stratégique et de gouvernance afin de se tenir au courant des priorités et des objectifs politiques du gouvernement et de s'y

conformer, de respecter les exigences en matière de production de rapports et d'obtenir en temps opportun des approbations de politiques et de financement aux points de décision clés à mesure que l'initiative progresse.

Pour progresser dans la phase de codéveloppement, Alto :

- Améliorera les outils et les processus pour appuyer la prise de décisions en temps opportun grâce à la mobilisation des partenaires fédéraux, incluant le Bureau des grands projets;
- Obtiendra du gouvernement le financement et les autorisations stratégiques nécessaires pour ses activités;
- Collaborer avec les partenaires fédéraux sur des questions d'intérêt commun;
- Respectera les cadres de gouvernance en place pour soutenir la diligence raisonnable et la surveillance avec Transports Canada, VIA Rail et le PDP.

Ensemble, ces activités permettront à Alto de jouer efficacement son rôle de contrepartie solide du secteur public au PDP.

Alto maintiendra une structure de gouvernance avec Transports Canada et les autres ministères concernés afin de partager les mises à jour sur les progrès réalisés et de s'harmoniser avec les objectifs du gouvernement. Cela comprend les réunions régulières du comité consultatif des sous-ministres et des sous-ministres adjoints entre les hauts fonctionnaires d'Alto; de Transports Canada; de Services publics et Approvisionnement Canada; de Logement, Infrastructure et Collectivités Canada; de Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada; de VIA Rail et d'autres ministères et organismes fédéraux clés.

À la suite de l'annonce de l'initiative en septembre 2025 en tant que projet transformateur, Alto a également collaboré avec le BGP pour accélérer les travaux d'ingénierie, de réglementation et d'obtention de permis afin de commencer la construction dans quatre ans. À mesure qu'Alto se développera, il continuera de collaborer efficacement, de coopérer, de promouvoir une intendance appropriée et de respecter les exigences en matière de transparence et de rapports au gouvernement.

Priorité clé n° 3 : Favoriser l'avancement du projet et soutenir la gestion responsable de l'entreprise

Objectif stratégique : Démontrer la viabilité financière et la responsabilité d'une gestion prudente des ressources tout en remplissant le mandat du gouvernement. Alto continuera aussi de mettre en œuvre de nouvelles initiatives stratégiques et à s'appuyer sur les outils existants de gestion des ressources humaines afin de façonner et de soutenir la culture organisationnelle dont nous avons besoin pour attirer, mobiliser et retenir une main-d'œuvre hautement qualifiée.

Activités

Volet de travail : Services corporatifs

Alto continuera de renforcer les services corporatifs, comme les finances, la gestion de l'information (GI) et les technologies de l'information (TI), ainsi que la gestion des installations afin de s'assurer que le personnel possède les outils nécessaires à l'accomplissement de son mandat.

Activité n° 3.1 : Assurer une gouvernance organisationnelle et une intendance efficaces des ressources

À mesure qu'Alto s'acquitte de ses responsabilités à titre d'autorité du projet et d'autorité contractante, l'équipe de direction s'attachera à assurer une solide gouvernance d'entreprise. Pour ce faire, elle fournira un soutien efficace au Conseil d'administration, continuera d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques générales pour

gérer efficacement les ressources de la société et assurera une intendance efficiente des ressources grâce à une gestion rigoureuse des coûts et à des contrôles internes solides.

Alto produira des résultats clairs et mesurables et en fera rapport, intégrera les pratiques exemplaires de bonne gouvernance et produira des rapports sur la gestion du rendement, les activités du PDP et la gestion des risques de façon transparente.

Activité n° 3.2 : Veiller à ce que nos employés disposent d'installations adéquates

Alto a des bureaux à Montréal, à Toronto et à Québec. Alto prévoit d'emménager dans de nouveaux bureaux dans la région de la capitale nationale en 2026-2027. Des espaces supplémentaires pourraient être loués dans certaines villes le long du corridor pour soutenir l'exécution du projet et la sensibilisation. L'annexe 7 contient des renseignements supplémentaires.

Alto pourrait conclure des ententes pour louer ou acheter des véhicules et de l'équipement afin d'appuyer le développement de l'initiative et l'exécution du projet.

Activité n° 3.3 : Investir dans les technologies de l'information

Alto continuera d'investir dans les technologies de l'information, y compris les logiciels et les applications. La stratégie générale consiste à maintenir un système entièrement infonuagique. Les éléments clés comprennent :

Ajout d'une nouvelle fonctionnalité à la solution de planification des ressources de l'entreprise (PRE) lancée le 1^{er} avril 2025 afin d'offrir une suite complète de fonctions intégrées de finances, de ressources humaines et d'approvisionnement;

- Des logiciels de bureautique et de gestion de documents;
- Un système d'information géographique et un logiciel de gestion des parties prenantes;
- Une stratégie d'intelligence artificielle;

Des logiciels de gestion et de contrôle du projet, y compris des capacités de gestion de l'échéancier, de gestion du risque et de gestion des exigences qui permettent une étroite collaboration avec le PDP.

Activité n° 3.4 : Maintenir des ressources humaines efficaces

Alto continuera également à mettre en œuvre de nouvelles initiatives stratégiques et à s'appuyer sur les politiques et les outils existants pour assurer une gestion efficace des ressources humaines et soutenir la culture organisationnelle dont nous avons besoin pour attirer, mobiliser et retenir une main-d'œuvre hautement qualifiée.

Activité n° 3.5 : Établir notre proposition de valeur pour les employés

Alto a attiré des talents de haut niveau, grâce à la portée de l'initiative. Alto a tiré parti de ce succès en formulant sa proposition de valeur pour les employés qui trouve un écho auprès du personnel actuel et potentiel. L'objectif est de distinguer ce qu'Alto offre en tant qu'employeur afin de demeurer concurrentiel sur le marché du travail et de définir les éléments clés qui améliorent l'expérience du personnel et le milieu de travail. La proposition va au-delà des aspects monétaires et comprend le milieu de travail, les relations, les projets et d'autres aspects qui témoignent de notre engagement afin de mobiliser et d'assurer le bien-être global de notre personnel.

Les valeurs sont un élément central de la culture organisationnelle d'Alto. Alto continuera d'intégrer ses valeurs dans les processus, les politiques et les pratiques commerciales de la société en matière de ressources humaines, tout en s'assurant que ces valeurs se reflètent dans le travail, les interactions et les comportements quotidiens des employés.

Activité n° 3.6 : Élaborer un processus de gestion du rendement

Pour soutenir une main-d'œuvre efficace, Alto a élaboré et lancé un processus de gestion du rendement rigoureux qui fournit une formation et des outils complets pour contribuer à la réussite du personnel et de la direction. Ce processus aide la direction et le personnel à obtenir le soutien dont ils ont besoin pour :

- Établir des objectifs de travail qui correspondent aux priorités de la société;
- Acquérir une compréhension commune des attentes et des comportements souhaités;
- Partager régulièrement de la rétroaction et s'adapter.

À compter du 1^{er} avril 2026, le processus sera harmonisé avec le cycle de l'exercice financier afin d'aligner de manière transparente les résultats avec le cycle de rapports financiers et de rendement d'Alto.

Activité n° 3.7 : Améliorer les efforts de formation et de perfectionnement

Alto s'engage à fournir à son personnel des outils et des occasions de perfectionner leurs compétences et de faire progresser leur carrière, et a commencé à officialiser son approche en matière de formation et de perfectionnement. En investissant dans l'apprentissage continu et la croissance professionnelle, Alto vise à cultiver une main-d'œuvre non seulement hautement qualifiée, mais aussi motivée et engagée.

Activité n° 3.8 : Assurer un milieu de travail sain et sécuritaire

Alto continuera de renforcer ses politiques et pratiques organisationnelles en matière de santé et de sécurité afin de promouvoir un milieu de travail positif où les employés se sentent engagés, valorisés et motivés à demeurer au sein de l'organisme à long terme. En 2025-2026, Alto a créé un comité de santé et de sécurité, qui a élaboré et lancé une politique de prévention de la violence et du harcèlement.

Dans le cadre de son engagement à créer un milieu de travail accessible, Alto a également élaboré un plan d'accessibilité pour la période 2025-2027.

Volet de travail : Soutien juridique continu

Le service juridique d'Alto continuera de fournir des conseils pendant la phase de codéveloppement, y compris un soutien relatif à la gestion de l'EPD, aux besoins d'Alto en matière d'approvisionnement et au rôle d'Alto dans les activités d'approvisionnement du PDP. Le volet de travail appuiera également :

- Stratégie d'acquisition de terrains et de services publics, y compris le soutien à l'élaboration et à la conclusion d'ententes d'acquisition de terrains, et d'ententes de collaboration avec les chemins de fer hôtes et les services publics;
- Conformité aux exigences législatives et réglementaires;
- Questions d'EI, y compris tous les nouveaux processus coordonnés par le Bureau des projets majeurs;
- Devoir d'Alto de consulter et d'accommoder les communautés autochtones;
- Accès à l'information et questions relatives à la vie privée;
- Structuration des ententes et négociation contractuelle; questions d'éthique et de conformité;
- Protection de la propriété intellectuelle;
- Réglementation et sécurité ferroviaires.

Au cours de la phase de codéveloppement, Alto continuera de collaborer avec le gouvernement et de fournir des commentaires sur les modifications législatives qu'Alto juge nécessaires à l'initiative et à l'examen du gouvernement. Si une nouvelle loi est adoptée, Alto adaptera rapidement sa planification et ses activités en conséquence.

À l'heure actuelle, la société ne participe à aucun litige qui pourrait avoir une incidence importante sur elle. Le service juridique d'Alto est également responsable de la gestion du portefeuille d'assurances de la société.

Risques et résultats prévus

Risques

La gestion des risques est un processus continu qui identifie et évalue les risques et les gère grâce à des mesures d'atténuation. Pour identifier et évaluer les risques existants et émergents et élaborer des mesures d'atténuation appropriées, Alto a examiné les risques du projet en collaboration avec le PDP et, séparément, les risques de l'entreprise. Les risques organisationnels comprennent les risques commercialement sensibles ou ceux pour lesquels il n'est pas approprié de partager les informations avec le PDP. Les deux registres des risques sont intégrés et résumés pour former le registre des risques de l'entreprise.

De plus amples détails sont présentés à l'Annexe 5.

Résultats prévus

Les résultats prévus à court terme correspondent aux trois priorités clés de la société pour 2026-2027 :

Mener la conception et le développement d'un réseau de trains à grande vitesse pour le transport de passagers dans le corridor

Alto fera progresser l'initiative en collaborant avec le PDP et en le supervisant lors de la phase 2 du codéveloppement. Pendant la phase de codéveloppement, Alto élaborera et optimisera la conception afin de réaliser ou de dépasser les résultats du projet conformément à l'EPD. Alto présentera ce travail au gouvernement du Canada pour appuyer sa décision d'investissement pour la finalisation de la conception de l'initiative et l'avancement de son exécution.

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

Alto favorisera les partenariats en établissant des relations avec les groupes et les partenaires autochtones et en mobilisant efficacement les intervenants externes et d'autres partenaires, y compris le gouvernement fédéral et d'autres ordres de gouvernement, afin d'accroître l'appui du public. L'initiative doit être connue, requise, et souhaitée. Par conséquent, Alto continuera de la faire connaître et de veiller à ce que ses mérites soient connus. La société sera également à l'écoute des préoccupations tôt et y répondra de façon proactive.

Favoriser l'avancement du projet et soutenir la gestion responsable de l'entreprise

Pour s'acquitter de son mandat, Alto assurera une gouvernance d'entreprise efficace et une gestion prudente des ressources. Il s'agira notamment de faire preuve d'une solide gérance financière, de chercher 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 se poursuivre tout au long de la période de planification. Par conséquent, les indicateurs et les cibles pour les résultats à long terme seront peaufinés au cours de la phase de codéveloppement.

Aperçu des finances et des ressources humaines

Financier

La section qui suit présente les points saillants des finances d'Alto pour la période de planification de 2026-2027 à 2030-2031.

Un total de 710,2 M\$, selon la comptabilité de caisse, a été octroyé à la société pour faire progresser ses objectifs en 2026-2027.

Par priorité clé, pour 2026-2027, 607,3 M\$ seront consacrés à la conception et au développement de l'initiative, 61,1 M\$ pour favoriser les partenariats avec les Autochtones, mobiliser efficacement les parties prenantes et les autres partenaires, et 41,8 M\$ pour appuyer l'avancement du projet et la gestion responsable de l'entreprise. Pour 2026-2027, 160,4 M\$ du total de 710,2 M\$ seront consacrés aux dépenses en immobilisations et reflétés dans l'excédent accumulé. Les soldes excédentaires importants ne reflètent pas les actifs liquides qui peuvent être extraits.

État des résultats d'exploitation

	BUDGET	Budget					Total sur 5 ans
Pour l'exercice se terminant le 31 mars (en milliers de dollars)	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031	
Mener la conception et le développement d'un réseau de trains à grande vitesse pour le transport de passagers dans le corridor	350 350	448 923	277 081	183 352	80 368	54 817	1 044 541
Favoriser les partenariats avec les Autochtones, et mobiliser les parties prenantes et les autres partenaires efficacement	38 193	61 087	53 604	33 376	32 855	5 280	186 202
Favoriser l'avancement du projet et soutenir la gestion responsable de l'entreprise	36 745	39 744	42 642	41 517	46 668	42 291	212 862
TOTAL DES CHARGES	425 288	549 754	373 327	258 245	159 891	102 388	1 443 605
ACTIFS FINANCIERS NETS							
Transferts gouvernementaux, crédits pour l'exploitation	520 875	710 159	1 097 443	927 073	656 254	624 787	4 015 716
FINANCEMENT TOTAL PAR LE GOUVERNEMENT	520 875	710 159	1 097 443	927 073	656 254	624 787	4 015 716
EXCÉDENT (DÉFICIT) D'EXPLOITATION ANNUEL ¹	95 587	160 405	724 116	668 828	496 363	522 399	2 572 111

¹ L'excédent reflète la capitalisation du projet. L'amortissement commencera dès que le train sera en service.

Pour l'exercice 2026-2027, le Bureau du vérificateur général (BVG) agit à titre de vérificateur externe d'Alto et vérifiera les états financiers annuels et s'assurera que les états présentent fidèlement les résultats d'exploitation et la situation financière d'Alto à tous les égards importants.

Alto a établi une fonction d'audit interne tiers pour soutenir son mandat en assurant une surveillance rigoureuse et en favorisant la confiance du public. Les domaines d'intérêt de cette fonction comprennent la gestion des risques, les contrôles internes et la gouvernance axés sur des principes clés, comme l'objectivité, la compétence, l'intégrité et la confidentialité. Un plan d'audit axé sur les risques a été approuvé par le comité de vérification et des risques du conseil d'administration, qui comprend des engagements en 2026-2027.

En outre, des conseils d'experts tiers sur les grands projets d'infrastructure sont fournis par une société de conseil en gestion de mégaprojets, qui relève directement du conseil d'administration.

Ressources humaines

Au 26 janvier 2026, Alto avait un effectif de 198 employés à temps plein grâce à diverses ententes d'emploi (c.-à-d. des employés d'Alto, des entrepreneurs et des personnes participant au programme gouvernemental Échanges Canada). Il y a actuellement 113 employés au Québec et 85 en Ontario. L'effectif d'Alto a augmenté en 2025-2026 et devrait atteindre 249 postes (à temps plein et à temps partiel) d'ici le 31 mars 2026.

Effectif d'Alto

Personnel permanent, employés en échange et entrepreneurs (équivalent temps plein [ETP])
— Taux d'utilisation réel

Exercice terminé le 31 mars				
2025-26	2026-27	2027-28	2028-29	2029-30
209	232	246	254	269

Les ETP mentionnés ci-dessus sont des ressources d'Alto seulement et n'incluent pas ceux du PDP.

Alto s'aligne sur la directive du gouvernement du Canada visant à ce que la fonction publique fédérale atteigne une répartition équilibrée à 50/50 des cotisations de retraite des employés et des employeurs, comme il a été annoncé dans le budget de 2012.

Politique d'approvisionnement

La politique d'approvisionnement d'Alto établit les principes directeurs et les procédures pour l'acquisition de biens, de services et de travaux de construction, assurant la transparence, l'équité et la responsabilisation dans le processus d'approvisionnement. Elle est conforme aux politiques de passation de marchés et d'approvisionnement d'autres sociétés d'État fédérales et reflétera le nouveau cadre stratégique du gouvernement du Canada, qui consiste à accorder la priorité au contenu canadien dans l'approvisionnement de biens et de services.

En décembre 2025, le gouvernement a annoncé le nouveau *Cadre de politique sur les achats canadiens* (politique « Achetez canadien »). En janvier 2026, le gouverneur en conseil a émis à Alto une directive en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, lui ordonnant d'harmoniser ses politiques, ses lignes directrices et ses pratiques avec cette politique et les politiques connexes d'une manière conforme à son mandat et de rendre compte de la mise en œuvre de la directive dans son prochain plan d'entreprise. Parallèlement, le gouvernement s'est engagé à une mise en œuvre complète de la *politique sur l'approvisionnement réciproque*, qui établit des critères clairs concernant le partenaire commercial d'origine.

Transports Canada supervisera l'élaboration des politiques, l'alignement réglementaire et l'orientation stratégique pendant qu'Alto dirige la mise en œuvre de l'initiative en collaboration avec le PDP. Alto et le PDP ont lancé une initiative de mobilisation du marché de l'acier en novembre 2025.

Alto élabore actuellement une approche d'approvisionnement autochtone pour atteindre un objectif de 5 % d'approvisionnement autochtone, aligné sur l'exigence du gouvernement d'au moins 5 % de la valeur totale des contrats détenus par des entreprises autochtones.

Annexes

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

Annexe 2 : Énoncé de projet d'Alto

Annexe 3 : Accélération du projet

Annexe 4 : Structure de gouvernance d'entreprise

Annexe 5 : Risques et réponses

Annexe 6 : États financiers/budget

Annexe 7 : Plan de l'autorisation d'emprunt

Annexe 8 : Attestation du chef, Services financiers

Annexe 9 : Résultats prévus

Annexe 10 : Conformité aux exigences législatives, réglementaires et politiques

Annexe 11 : Harmonisation avec les priorités et l'orientation du gouvernement

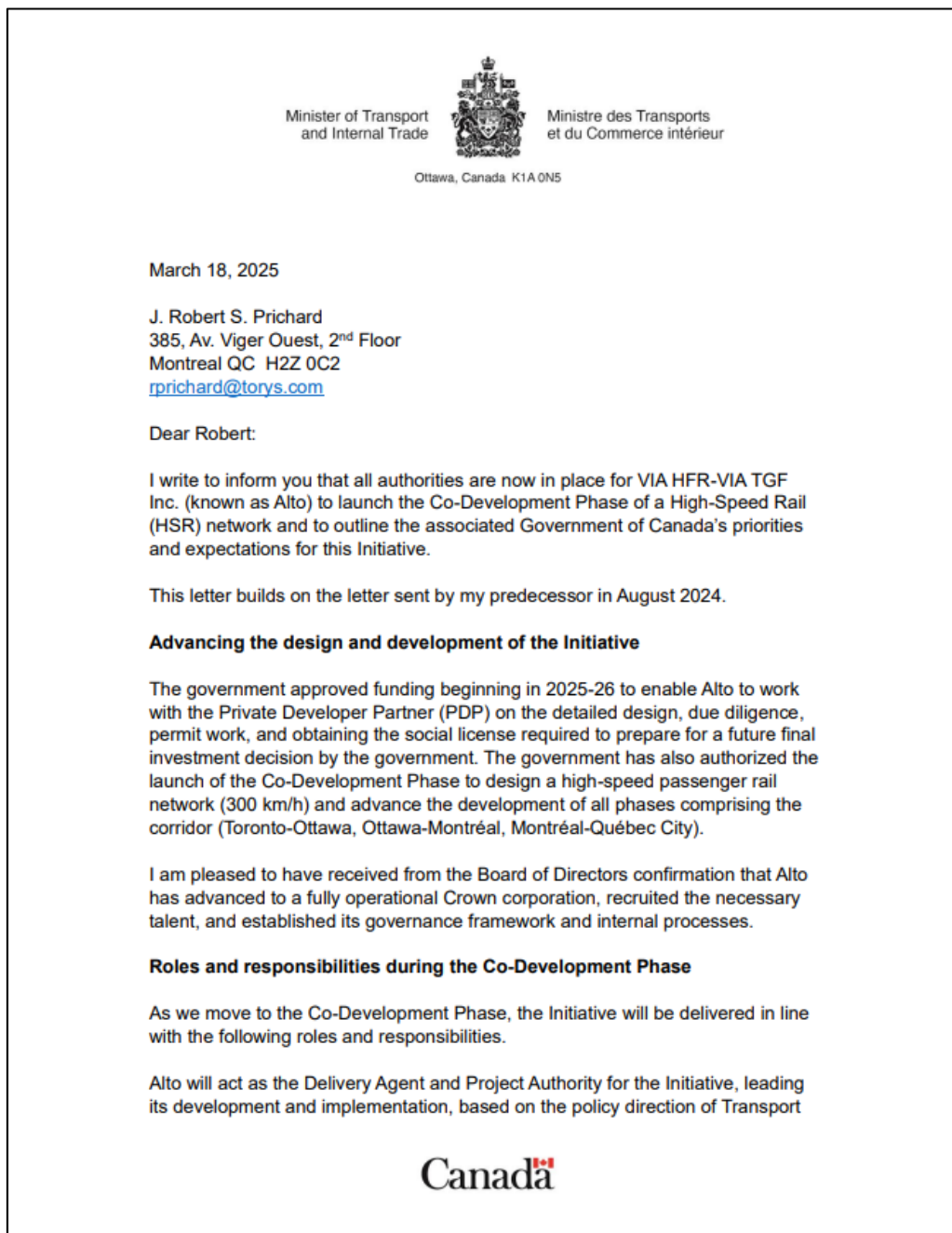
Annexe 12 : Trains à grande vitesse et Alto — Chronologie

Annexe 13 : Glossaire des acronymes et des termes

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

Pour consulter un historique des lettres de mandat, voir les sommaires de plans d'entreprise précédents : [Transparence et confiance | Alto](#)

(en anglais seulement)



Canada. I expect Alto to protect the government's investment by acting as a strong counterparty to the PDP to ensure the Initiative is delivered on time, on budget, and in alignment with government policy objectives, direction, and decisions. Alto will lead the development of the overall implementation strategy and the day-to-day activities of the Initiative, collaborate and co-develop the Initiative with the PDP and ensure the PDP meets its obligations in a timely fashion. During Co-Development, Alto will work towards delivering the HSR Initiative efficiently, meeting or exceeding each of the required Project Outcomes, while reducing risks, lowering costs for Canadians and ensuring value for money.

During Co-Development, Transport Canada will retain a critical oversight and enabling role with respect to the Initiative. Transport Canada will provide guidance and direction to Alto on government policy objectives and priorities relating to the Initiative, perform strategic oversight to monitor progress, and ensure alignment with government policy objectives, direction, and priorities to deliver the Initiative in a timely manner. Transport Canada will also develop the necessary legislative and regulatory frameworks. Guidance and direction will be communicated in writing by myself, the Deputy Minister, or relevant Assistant Deputy Ministers of Transport Canada.

Part X of the Financial Administration Act outlines obligations, whereby Alto, among other things, is required to submit its corporate plans and budgets to me, for the approval of Treasury Board, on my recommendation, and to act in a manner consistent with its last approved corporate plan or approved amendment thereto.

In addition to these obligations, my Deputy Minister issued a Co-Development Charter detailing the government approved parameters for implementing the HSR Initiative, the roles and responsibilities of key parties involved, as well as governance, oversight, and reporting mechanisms. This includes Alto actively supporting Transport Canada in its strategic oversight role and providing it with quarterly updates on the progress of Co-Development, as well as developing a Project Management Plan. The Charter also includes a Decision Matrix outlining Designated Matters referring to specific issues of strategic importance that require my, or government approval or direction before proceeding.

I expect Alto will deliver the Initiative in close collaboration with my Department and will ensure alignment and seamless implementation as per the Charter and our collaboration agreement, as well as the tripartite agreement with VIA Rail. My Deputy Minister will update the Charter as the Initiative progresses.

To ensure efficient and timely delivery of the Initiative, I expect Alto to work with my officials in establishing structured forums to collaborate with the government

on matters of shared responsibility and support the formal governance committees identified in the Charter.

Development of the Initiative by 2027

Alto will work with the PDP to develop a comprehensive HSR proposal, by the winter of 2026-27, that combines economic and social benefits, innovation, deliverability, affordability, and high-quality services for Canadians. The proposal will offer a competitive, low-carbon solution that promotes transit-oriented development, delivers benefits to communities, and addresses housing needs via a strategic plan to spur transit-oriented development around stations.

This proposal will include the preliminary design of the Initiative, the network Corridor, the location of stations, the concept of operations, and the train service proposition. Alongside the proposal, Alto will provide an updated business case that includes the equivalent of a Class 4 cost estimates and a schedule for the subsequent stages of the Initiative.

Alto will ensure that its implementation plans—developed in collaboration with the PDP—prioritize Canada's economic growth, job creation, and the inclusion of unionized jobs, where applicable, throughout the development, construction, and operation of the Initiative. Alto is expected to encourage the PDP to develop procurement strategies that, where appropriate, benefit Canadian businesses and supply chains or that are aligned with the Government of Canada's priorities to favor bidders originating from countries which allow fair Canadian participation.

The proposal will also include an Indigenous Participation Plan, developed in consultation with Transport Canada and impacted Indigenous communities, a strategic plan for transferring VIA Rail services in the Quebec City-Windsor Corridor, developed in collaboration with Transport Canada and VIA Rail.

Alto will continue engaging the provinces of Ontario and Quebec, and transit authorities in collaboration with Transport Canada, during the Co-Development Phase to ensure effective coordination and integration of all relevant aspects to deliver on the Project Outcomes, including integrating transit considerations in both provinces. Additionally, by fall 2026, Alto will develop options and recommendations to enhance passenger rail in Southwestern Ontario.

The Co-Development Charter includes further details on the government expectations.

In closing, I want to express my gratitude to you, the Alto Board of Directors, and the entire Alto team for achieving this important milestone. As the Initiative progresses, I will communicate further guidance and direction beyond what is outlined in this letter.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C Freeland', written over a light blue horizontal line.

The Honourable Chrystia Freeland, P.C., M.P.
Minister of Transport and Internal Trade

c.c. Arun Thangaraj, Deputy Minister of Transport Canada
Françoise Bertrand, Chairperson of the Board of Directors of VIA Rail

Annexe 2 : Enoncé de projet d'Alto

Contexte

Bien que les services actuels de VIA Rail dans le corridor densément peuplé Windsor–Québec soient importants, d'importants défis l'ont empêché d'améliorer ses niveaux de service et d'attirer des passagers supplémentaires à l'aide d'autres options à plus fortes émissions de carbone, comme le transport aérien ou les véhicules particuliers. Bon nombre de ces défis découlent du fait que VIA Rail doit exploiter une infrastructure ferroviaire congestionnée, détenue et contrôlée par des sociétés de transport ferroviaire de marchandises. Par conséquent, VIA Rail ne peut offrir que des services peu flexibles, avec des temps de déplacement plus longs, et fait face à un manque de fiabilité en matière de ponctualité, ce qui limite son attrait en tant qu'option de transport.

En février 2025, le gouvernement a annoncé qu'Alto développerait conjointement avec Cadence, le partenaire développeur privé, un réseau de trains à grande vitesse dans le corridor Québec–Toronto afin d'améliorer la vitesse, la fréquence et la connectivité interurbaine.

Aperçu du projet

L'initiative de train à grande vitesse

Alto dirigera la conception, l'exécution, le financement, l'exploitation et l'entretien d'un nouveau réseau interurbain de trains à grande vitesse de transport de passager de près de 1 000 km entre Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Laval, Trois-Rivières et Québec.

Le réseau de trains à grande vitesse circulera sur des voies réservées et électrifiées à des fréquences et des vitesses plus élevées et avec une plus grande fiabilité dans le corridor Québec–Toronto, permettant aux personnes de se déplacer plus rapidement et plus facilement. Le réseau offrira également un service ferroviaire passager aux communautés qui sont actuellement mal desservies ou qui n'ont pas de service, comme Peterborough et Trois-Rivières. L'initiative devrait offrir une meilleure connectivité intermodale et un meilleur service de transport passager entre les grandes régions urbaines (Toronto, Ottawa, Montréal et Québec), offrant ainsi une option de transport passager sécuritaire et accessible.

Résultats du projet

Les sept résultats du projet du gouvernement du Canada et les avantages qui en sont attendus pour le réseau de trains à grande vitesse sont les suivants :

- Augmenter de manière importante le nombre de passagers des services ferroviaires interurbains à au moins 17 millions d'ici 2059 avec les nouveaux services ferroviaires de passagers et services locaux grâce à une augmentation annuelle de la capacité en sièges;
- Améliorer l'expérience des passagers dans le corridor en offrant des services plus fréquents, plus fiables et plus rapides entre les collectivités desservies;
- Fournir des trajets interurbains sécuritaires en intégrant des normes éprouvées de sécurité en matière de systèmes ferroviaires de transports de passagers;
- Contribuer à la réconciliation avec les peuples autochtones en créant des avantages socioéconomiques et en offrant des possibilités de participation financière;

- Augmenter de manière importante la disponibilité des services accessibles et abordables en offrant un accès sans obstacle et une politique de tarification et de billetterie abordable et socialement équitable;
- Réduire au minimum les coûts pour les contribuables en éliminant les subventions d'exploitation de VIA Rail et en offrant une solution qui propose le meilleur rapport qualité-prix grâce à une gestion optimale des coûts;
- Offrir des avantages environnementaux concrets pour appuyer l'engagement de carboneutralité du gouvernement en fournissant un réseau ferroviaire plus écologique et une option plus propre à l'aide d'une technologie électrifiée et en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

Parmi les autres avantages que l'initiative pourrait apporter, mentionnons :

- La réduction des émissions de GES le long du corridor pendant l'exploitation jusqu'à 39 millions de tonnes de CO₂ sur 60 ans.
- Jusqu'à 51 000 emplois pourvus lors de la construction sur une période de dix ans.
- Un catalyseur pour l'agglomération et les avantages sur le plan de la productivité, l'accès à une nouvelle offre de logements et une hausse annuelle durable du PIB de 1,1 %.
- Une augmentation des achats de ressources et de matériaux canadiens, soutenant l'économie canadienne.

Portée du projet

La portée de l'initiative comprend 7 éléments clés :

- Près de 1 000 km de voies et de corridors nouveaux ou améliorés
- Nouveaux travaux de génie civil et d'ingénierie (p. ex., tunnels, ponts, passages à niveau) à l'appui des nouveaux services
- Gares ferroviaires nouvelles et améliorées
- Système avancé de signalisation et de contrôle de la circulation
- Approvisionnement en électricité pour alimenter le réseau
- Nouveau matériel roulant pour le transport interville passager
- Centres de maintenance et de contrôle d'exploitation, pour l'entretien et l'exploitation du chemin de fer

Coûts

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

Une fois le concept privilégié confirmé, la société adoptera 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 de fonds pour aléas et un solide processus d'examen par un tiers.

Alto s'efforcera de veiller à ce que le partenaire développeur privé soit adéquatement encouragé à innover et à réduire les coûts, au besoin, afin d'obtenir un meilleur rapport qualité-prix, tout en protégeant l'intérêt public.

Réalisation du projet

Le gouvernement a sélectionné un modèle d'approvisionnement qui tire parti d'une approche de codéveloppement pour la conception, l'élaboration et l'exécution du projet. Ce modèle progressif, fondé sur une concession Conception-Construction-Financement-Exploitation-Entretien (CCFEM), combine efficacement les forces des secteurs public et privé pour assurer une livraison efficiente et efficace, et encourage l'innovation et la flexibilité. Il permettra à Alto et à son partenaire développeur privé (PDP) de collaborer à l'élaboration de l'initiative au cours d'une phase de codéveloppement (PCD) afin de la présenter au gouvernement pour la décision d'investissement finale.

Au cours de la phase de soumission, le gouvernement a bénéficié d'approches novatrices et de solutions techniques de la part de tous les soumissionnaires grâce à des droits de licence élargis sur l'ensemble de la propriété intellectuelle générée pendant l'approvisionnement. Par conséquent, le gouvernement peut appliquer les meilleurs aspects de l'approche de chaque soumissionnaire à mesure que l'initiative entre en PCD.

L'approche de codéveloppement permet une planification détaillée et l'atténuation des risques de l'initiative en réunissant des experts ayant des expériences et des idées variées afin d'encourager la mise en place de solutions créatives aux défis complexes de l'initiative. Le codéveloppement permet également d'améliorer la qualité pour obtenir des résultats de grande qualité et un partage efficace des risques.

En fin de compte, cette méthode collaborative de réalisation de projet vise à réaliser l'initiative d'une manière qui appuiera les résultats du projet recherchés par le Canada, ce qui profitera aux Canadiens pour les générations à venir.

Gouvernance du projet

La société, en vertu de son mandat et conformément à ce dernier, agit à titre d'autorité contractante et de projet, dirigeant le développement et la mise en œuvre de l'initiative, en collaboration avec le ministre des Transports. Alto gère la relation avec le PDP en tant que contrepartie officielle par une approche de communication à guichet unique pour assurer le succès de l'initiative. Alto supervise le respect par le PDP de ses obligations contractuelles énoncées dans l'APD. Transports Canada fournit des conseils et une orientation sur les objectifs de politique et les priorités du Canada en ce qui a trait à l'initiative, en surveille l'avancement pour assurer son harmonisation avec les objectifs de politique, travaille avec Justice Canada pour développer le cadre de travail législatif et réglementaire et coordonne les décisions gouvernementales nécessaires pour faire progresser l'initiative. Transports Canada est également un organisme de réglementation désigné pour l'initiative en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*.

Alto est responsable devant le Parlement, par l'entremise du ministre des Transports, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP). La charte de codéveloppement de l'initiative comprend un modèle RACI (Responsable, Approuvateur, Consulté et Informé) établissant les rôles et les responsabilités d'Alto et du gouvernement pour les principales activités pendant la phase de codéveloppement. La charte de codéveloppement identifie également des questions de politique désignées qui nécessitent l'approbation ou l'orientation du gouvernement avant de procéder.

Parmi les autres mécanismes qui contrôlent l'initiative, mentionnons une entente tripartite entre Transports Canada, VIA Rail et Alto, ainsi qu'une entente bilatérale entre Transports Canada et Alto qui définit les rôles d'Alto dans l'initiative.

Alto produira des rapports sur le rendement du projet au cours de la phase de codéveloppement et continuera de produire des rapports sur le rendement organisationnel global par l'entremise du ministre des Transports auprès du Conseil du Trésor.

À mesure qu'Alto devient l'autorité contractante et de projet pendant la phase de codéveloppement, des structures et des processus de gouvernance améliorés seront mis en œuvre au sein d'Alto, avec le PDP et avec le gouvernement. Ceci vise à faciliter une prise de décisions efficace, à assurer une gestion saine des budgets

de codéveloppement et à veiller à une obtention rapide et efficace des résultats clés du projet. Alto s'engage à collaborer avec les partenaires fédéraux pour faire progresser l'initiative, plus particulièrement avec Transports Canada et VIA Rail, comme le prévoient les ententes de collaboration bilatérales et tripartites entre les parties pour la phase de codéveloppement.

Alto maintiendra une structure de gouvernance avec Transports Canada et les autres ministères concernés pour fournir les mises à jour sur les progrès réalisés en conformité aux objectifs de politique et aux décisions financières du gouvernement et collaborer dans les domaines qui nécessitent de la coordination ou des décisions (acquisition de terrains, participation et consultation des Autochtones, tracé privilégié, transition des services locaux existants, etc.). Sont incluses les réunions régulières du comité consultatif des hauts fonctionnaires d'Alto, de Transports Canada, de VIA Rail, et autres agences et ministères fédéraux concernés, ainsi que la mise à profit des activités du Comité de surveillance des sous-ministres avec des représentants de Logement, Infrastructures et Collectivités Canada, de la Banque de l'infrastructure du Canada, de Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada, de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC), de VIA Rail et des organismes centraux (Secrétariat du Conseil du Trésor, ministère des Finances et Bureau du Conseil privé).

Ces forums sur la gouvernance et la collaboration soutiendront l'échange de l'information sur la gestion globale et l'orientation de l'initiative en temps opportun et permettront de s'assurer que tous les processus de prise de décision du gouvernement nécessaires sont intégrés dans le calendrier de mise en œuvre du projet. Il s'agit notamment de mises à jour régulières sur la réalisation des résultats du projet et des priorités pangouvernementales plus vastes, ainsi que sur la mise en œuvre du projet en ce qui a trait à la portée, aux budgets, au calendrier et à la gestion des risques.

Les portes de décision du gouvernement (p. ex., les décisions d'investissement, les voies d'entrées du projet) doivent être harmonisées avec les étapes de la phase de codéveloppement, ce qui favorisera les occasions qu'aura le gouvernement de fournir une orientation stratégique, y compris sur les objectifs de politique de l'initiative et l'optimisation des ressources.

Phases de l'initiative

L'initiative de train à grande vitesse d'Alto a débuté avec la phase d'approvisionnement et en est désormais à la phase de codéveloppement en collaboration avec Cadence, le PDP sélectionné.

Phase terminée : Phase d'approvisionnement

Au cours de la phase d'approvisionnement qui a commencé en 2023, Transports Canada a agi à titre d'autorité de projet, soutenu par SPAC dans la gestion du processus d'approvisionnement pour la sélection de Cadence, le PDP, la société fournissant un soutien technique et son expertise. La société était responsable devant le Parlement par l'entremise du ministre des Transports et a mobilisé les groupes et partenaires autochtones, facilitant ainsi la rétroaction et les évaluations d'experts. La société a également fourni un soutien pour la rédaction des éléments commerciaux et financiers de l'entente de prédéveloppement (EPD) qui a désormais été conclue entre Alto et Cadence.

Phase actuelle : Phase de codéveloppement

La phase de codéveloppement du réseau ferroviaire à grande vitesse vise à faire progresser l'initiative grâce à une planification et à une conception minutieuses, assurant l'harmonisation avec la portée du projet, qui comprend près de 1 000 km de voies et de corridors réservés nouveaux ou améliorés, de nouveaux travaux de génie civil et d'ingénierie, des gares ferroviaires nouvelles et améliorées, des systèmes avancés de signalisation et de contrôle de la circulation, de l'approvisionnement en électricité, du nouveau matériel roulant pour le transport interville passager et des centres de maintenance et de contrôle d'exploitation. Cette phase consiste à faire progresser l'élaboration et la conception de toutes les composantes de l'infrastructure dans

l'attente d'une décision d'investissement finale et à assurer l'état de préparation complet pour la mobilisation et l'approvisionnement.

Pour cette phase de codéveloppement, Alto assume les rôles et les responsabilités d'autorité du projet, d'autorité contractante, et de contrepartie solide du secteur à Cadence, le PDP sélectionné. Grâce au partenariat avec Cadence, Alto pourra mieux atténuer les risques, optimiser les coûts et assurer que le service est fourni à temps et dans les limites du budget. Alto jouera un rôle de surveillance rigoureux, agissant comme le gardien des intérêts publics tout au long de l'initiative.

Les activités seront orientées par un plan de la phase de codéveloppement (plan PCD) qui sera mis en œuvre par le PDP pour y décrire les étapes nécessaires pour obtenir les résultats du projet, respecter les spécifications des exigences du projet et se conformer à l'entente de prédéveloppement (EPD). Le plan PCD est mis à jour chaque trimestre par Cadence.

Étape 1 – Validation du plan et mobilisation initiale des Autochtones et des parties prenantes (mobilisation)

Cette étape a duré quatre mois et s'est concentrée sur les résultats suivants :

- Convenir de formes efficaces de collaboration
- Examiner et approuver le plan PCD actualisé de Cadence.
- Mettre à jour un tracé indicatif de corridor
- Mener une mobilisation initiale ciblée des intervenants

Les activités comprenaient l'examen et l'approbation du plan PCD et la tenue d'ateliers de démarrage pour chacun des 27 volets de travail du projet (p. ex., élaboration du tracé du corridor, emplacement et conception des gares, plan de conception et d'acquisition du matériel roulant, intégration de l'ingénierie des systèmes, sécurité ferroviaire et mesures réglementaires, analyse de l'achalandage et des recettes ferroviaires, stratégie de financement du projet, plan de communication et d'engagement, approche de collaboration et de participation des Autochtones, travaux de génie civil, nivellement et conception des ponts, conception et plan de signalisation des systèmes ferroviaires), ainsi que des ateliers spécialisés sur les risques, la collaboration et la gouvernance.

L'étape 1 a été achevée avec succès à temps et en deçà du budget (en raison des ressources moins nombreuses que prévu). Les 45 soumissions ont été reçues à temps et acceptées.

Étape 2 – Définition du projet

Cette étape a débuté en juillet 2025 et devrait durer 24 mois. Elle comprend les activités suivantes :

- Confirmer les mesures d'accélération pour permettre l'optimisation du calendrier
- Définir le tracé privilégié au moyen d'un processus d'analyse multicritères (AMC), y compris les intrants des activités précédentes
- Faire progresser la conception de chaque paire de villes à une estimation de classe 3.
- Faire progresser l'élaboration et la conception du projet (p. ex., matériel roulant, travaux de génie civil, systèmes d'électrification, signalisation, conception des gares, exigences en matière d'exploitation et d'entretien)
- Élaborer la structure de l'entente et faire progresser les négociations avec le PDP sur les conditions clés de l'entente de réseau et des ententes de segment
- Faire progresser la stratégie d'approvisionnement, par l'entremise d'un engagement anticipé de l'approvisionnement, afin d'accélérer les contrats d'approvisionnement au sein de l'industrie

- Déposer une description de projet pour le segment 1, comme requis, et faire progresser son évaluation d'impact et les exigences fédérales en matière de permis. Alto cherchera à faire progresser les exigences en matière d'évaluation d'impact par segment
- Déterminer les premières acquisitions stratégiques et élaborer ses stratégies d'acquisition
- Définir les exigences des chemins de fer hôtes et des services publics, ainsi que les accords préalables avec eux
- Faire progresser les discussions avec VIA Rail
- Poursuivre la participation des groupes autochtones pour les consulter sur les répercussions de l'initiative
- Élaborer et planifier une approche provinciale et municipale en matière d'obtention de permis

Étape 3 – Développement des segments

Cette étape devrait prendre 24 mois et se prolongera jusqu'à la réception d'une décision d'évaluation d'impact (EI). Elle comprend les activités suivantes :

- Pour les autres segments, déposer des descriptions de projet, comme requis, et faire progresser les évaluations d'impact et les exigences fédérales en matière de permis
- Terminer la négociation avec le PDP de l'entente de réseau et des ententes de segment supervisant la phase d'exécution
- Poursuivre les processus réglementaires fédéraux et intégrer l'information, les conditions et les exigences dans toute conception et planification de la construction

Étape 4 – Transition des segments à l'exécution

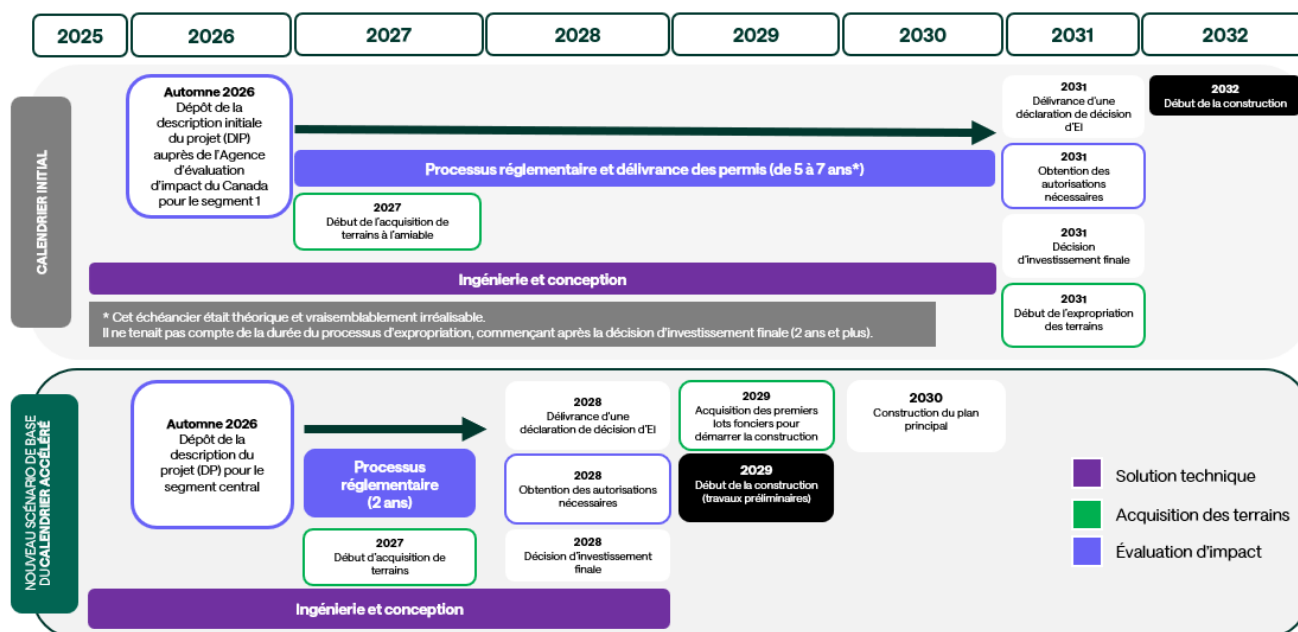
Le calendrier de cette phase sera déterminé à une date ultérieure. Cette phase est divisée en deux sous-étapes. Les activités de la sous-étape 4a comprennent :

- Des progrès continus de la conception auront lieu durant la phase d'exécution, y compris la spécification des exigences du système
- Faire progresser l'estimation du prix cible de l'entente de segment pour chaque paire de villes
- Poursuivre les activités d'acquisition des terrains et le processus d'expropriation requis à l'égard de la paire de villes où il n'y a pas encore eu de travaux avant la clôture commerciale de l'entente de segment
- Après avoir conclu des ententes avec les services publics, commencer les travaux préliminaires, comme le déplacement des services publics, au fur et à mesure que les approbations réglementaires requises sont obtenues.

Les activités de la sous-étape 4b comprennent l'achèvement des préparations pour la phase d'exécution.

Annexe 3 : Accélération du projet

Optimisation du calendrier Alto pour respecter l'échéance de 2029



Le gouvernement ayant annoncé que la construction était prévue d'ici 2029, Alto a mis à jour son calendrier. Le calendrier optimisé repose sur les hypothèses de travail suivantes :

- Des consultations publiques sont lancées en 2025; le tracé privilégié est validé par des consultations techniques à l'été 2026 et des consultations publiques à l'automne 2026.
- Obtenir l'évaluation d'impact et les décisions réglementaires requises afin de commencer la construction d'ici 2029, en commençant par le dépôt de la description du projet pour le segment 1 avant la fin de 2026-2027.
- Les autorisations d'accès sont obtenues d'ici le printemps 2026 aux fins d'études de terrain sur des propriétés privées.
- Un cadre sur mesure d'acquisition de terrains qui peut répondre aux besoins d'un grand projet linéaire est établi; l'acquisition de terrains débute en 2027 et se termine d'ici 2029 pour les premiers lots du segment 1.
- Alto entreprend l'acquisition de terrains « par un acheteur et un vendeur consentants »
- Les premiers travaux visant à préparer les sites pour la construction commencent dès que le terrain est acquis et que les décisions réglementaires requises sont prises.
- Alto achève une année de mobilisation auprès des Autochtones afin d'élaborer conjointement des options de participation économique avant la signature d'ententes.
- La mobilisation du marché commence en 2026 pour harmoniser la faisabilité de la conception, de l'approvisionnement et du tarif cible.
- Le gouvernement passe en revue la liste de conditions de la phase d'exécution en 2027; Alto et Cadence négocient l'entente de réseau d'ici 2028.

- Les ententes de segment sont signées à une date proche du début des travaux afin de garantir le tarif cible et la période de validité des soumissions; outre les travaux préliminaires, les contrats de sous-traitance sont rédigés après la signature des ententes de segment.

Annexe 4 : Structure de gouvernance d'entreprise

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

Par conséquent, le conseil d'administration a la prérogative de superviser la gestion des activités d'Alto, conformément aux activités décrites dans le Plan d'entreprise d'Alto, aux directives émises par le gouverneur en conseil, et à son mandat mentionné ci-dessous.

La société a été constituée le 29 novembre 2022, en tant que filiale en propriété exclusive de VIA Rail, qui n'a pas de lien de dépendance avec elle, 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 société est supervisée par un conseil d'administration et un président-directeur général indépendants.

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

Conseil d'administration et ses comités

Le conseil d'administration est actuellement composé de sept administrateurs sur un maximum de onze, tel que spécifié dans le décret en conseil 2026-0181 et à préciser dans les statuts constitutifs, tel qu'autorisé par le décret P.C. 2026-0180. 2026-0180. Il présente un excellent et judicieux équilibre de compétences, de connaissances et d'expérience, et est composé d'un groupe de personnes présentant une diversité de genre, de langue et de représentation autochtone et régionale, afin d'appuyer la réalisation de la vision et des objectifs stratégiques d'Alto. Tous les administrateurs agissent indépendamment de la direction d'Alto.

Les candidats à un poste d'administrateur sont désignés par le conseil d'administration et recommandés au ministre des Transports. Les administrateurs sont ensuite officiellement nommés par le seul actionnaire de la société, VIA Rail, après consultation avec la ministre des Transports. Chaque administrateur peut exercer un ou plusieurs mandats d'une durée maximale de trois ans chacun, à la discrétion de VIA Rail, en consultation avec le ministre, et ne peut occuper son poste pendant plus de dix ans au total.

Le conseil d'administration est chargé de nommer le chef de la direction de la société, après consultation avec la ministre des Transports. Depuis la création de la société, le conseil d'administration d'Alto a jeté des bases solides pour une saine gouvernance. Comme l'exigent les règlements administratifs d'Alto, le conseil d'administration a mis sur pied un comité de vérification et des risques ainsi qu'un Comité des ressources humaines, de la gouvernance d'entreprise et des nominations. Il a également élaboré et mis en œuvre de solides codes de conduite et d'éthique commerciaux qui s'appliquent aux administrateurs, aux employés et aux entrepreneurs.

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 vérifications internes et externes et les budgets, entre autres sujets.

Le Comité des ressources humaines, de la gouvernance d'entreprise et des nominations 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 professionnelle et au comportement éthique des employés, les objectifs annuels du chef de la direction et toute autre question qui lui est assignée.

Le conseil d'administration et ses comités tiennent des réunions en personne sur une période de deux jours chaque trimestre et se réunissent virtuellement, au besoin, entre les réunions trimestrielles. Au total, 19 réunions ont eu lieu jusqu'à présent au cours de l'exercice financier 2025-2026, et le conseil d'administration et les comités se sont acquittés de leurs responsabilités à l'égard de la société et de l'initiative.

La rémunération des administrateurs était fondée sur une structure tarifaire fixe pour les deux premières années civiles (2023 et 2024), 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. Un examen a eu lieu à la fin de l'année civile 2024, après consultation avec la ministre des Transports. Compte tenu des facteurs pris en compte, y compris les données sur la rémunération du marché, il a été décidé de maintenir la structure tarifaire inchangée.

Le conseil d'administration d'Alto est actuellement composé de :

Membres	Rémunération annuelle (2025-2026)	Date de nomination initiale	Durée du mandat
J. Robert S. Prichard Président	120 000 \$	13 décembre 2022	Mandat initial de 3 ans, renouvelé le 13 décembre 2025 pour un deuxième mandat de 3 ans
Marie-José Nadeau Vice-présidente du Conseil d'administration et présidente du Comité des ressources humaines, du gouvernement d'entreprise et des nominations	90 000 \$	13 décembre 2022	Mandat initial de 3 ans, renouvelé le 13 décembre 2025 pour un deuxième mandat de 3 ans
Robert Fonberg Président, Comité de la vérification et des risques	55 000 \$	29 novembre 2022	Mandat initial de 3 ans, renouvelé le 29 novembre 2025 pour un deuxième mandat de 3 ans
Fiona Blondin	45 000 \$	2 juin 2023	3 ans
Michael Keenan	45 000 \$	28 novembre 2023	3 ans
Marie-France Poulin	45 000 \$	27 mars 2024	3 ans
Claude Généreux	45 000 \$	12 novembre 2025	3 ans

Vous trouverez de plus amples renseignements sur le conseil d'administration ici :

<https://www.altotrain.ca/fr/lequipe-alto>

Équipe de direction

Martin Imbleau a été nommé président-directeur général (PDG) d'Alto et est l'administrateur général désigné de l'organisation depuis le 8 septembre 2023.

Les responsabilités de direction sont réparties entre huit divisions (Politique et partenariats stratégiques, Finances et technologie, Affaires commerciales, Bureau du PDG et secrétaire corporatif, Gestion du projet, Communications et relations publiques, Affaires juridiques et Talents et culture).

L'équipe de direction est composée de :

Martin Imbleau

Président-directeur général

Marc-Olivier Ranger

Chef de la direction, Politiques stratégiques et partenariats

Tom Roberts

Chef de la direction financière et de la technologie

Jacynthe Audette

Chef, Affaires commerciales

Josée Kouri

Cheffe du bureau du PDG et secrétaire corporatif

Maria Luisa Dominguez

Cheffe de la direction, Gestion du projet

Pierre-Yves Boivin

Chef de la direction, Communications et relations publiques

Félix Turgeon

Chef, Services juridiques

Gwenaëlle Legendre

Cheffe de la direction, Talents et culture

Rémunération et avantages sociaux

Des régimes de rémunération globale concurrentiels sont essentiels à la capacité d'Alto d'attirer et de maintenir en poste une équipe de direction diversifiée et qualifiée. Le programme de rémunération globale de l'organisation comprend le salaire de base, des programmes de rémunération au rendement à court et à long terme, ainsi que des avantages sociaux.

Le conseil d'administration, par l'entremise du Comité des ressources humaines, de la gouvernance d'entreprise et des nominations, examine régulièrement le régime de rémunération pour s'assurer qu'il est raisonnable et concurrentiel par rapport à des organismes semblables des secteurs public et privé.

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

Rémunération en argent ¹	PDG	Cadres supérieurs ³
Échelle salariale de base	573 500 \$ à 674 700 \$ ²	233 755 \$ à 434 120 \$
Échelle de rémunération au rendement à court terme (en % du salaire de base)	100 %	40 %
Échelle de rémunération au rendement à long terme ⁴ (en % du salaire de base)	-	50 %
Avantages sociaux		
Allocations, assurance collective, régime de retraite	27 % à 30 %	

¹ Ce tableau ne représente pas les salaires et les primes réellement payés ou payables aux hauts dirigeants, mais plutôt l'échelle pour leur poste, sur une base annualisée.

² Le salaire de base du PDG a été comparé à celui d'un groupe de référence composé d'entreprises des secteurs privé et public, et se situe dans la fourchette salariale des PDG de sociétés d'État nommés par le gouverneur en conseil (groupe PDG 8).

³ Les cadres supérieurs sont ceux qui relèvent directement du PDG.

⁴ Le conseil d'administration d'Alto a approuvé un régime de rémunération au rendement à long terme au cours de l'exercice 2025-2026. Ce plan vise à harmoniser une partie de la rémunération totale des cadres (à l'exclusion du président-directeur général) avec le succès à long terme de l'organisation et à favoriser la rétention. Les premiers octrois en vertu du régime ont été accordés en 2025-2026 et seront acquis en 2028-2029, après l'expiration d'une période de rendement de trois ans. La prime est conditionnelle (i) à l'emploi continu à la date de paiement et (ii) à l'atteinte des objectifs de rendement établis par le conseil d'administration avant le début de chaque exercice financier comprenant la période de rendement de trois ans.

Annexe 5 : Risques et réponses

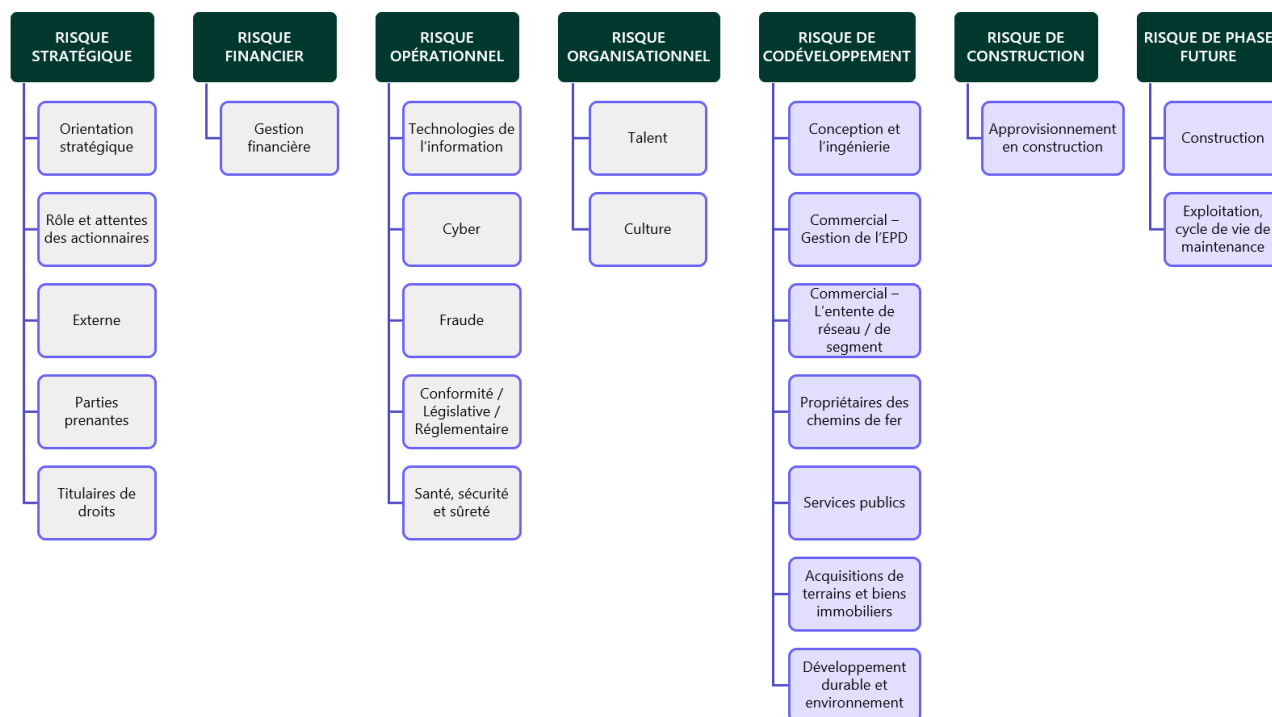
La gestion des risques demeure un point central de l'initiative à mesure qu'elle progresse dans la phase de codéveloppement. En 2025-2026, Cadence et Alto ont collaboré à l'élaboration du plan de gestion des risques. Le cadre de gouvernance axée sur la collaboration permet de répondre aux risques avec 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 à l'initiative, 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 dans quatre ans, réduisant de moitié le délai initial de huit ans.

Grâce à la mise en œuvre d'un cadre de gestion des risques de l'entreprise (GRE), Alto :

- Détermine, évalue et gère les risques pouvant affecter l'atteinte de ses objectifs;
- Intègre la gestion des risques à la planification stratégique et aux processus décisionnels; et
- Crée une solide culture de gestion des risques en favorisant la responsabilisation et la prise en charge des risques à tous les niveaux de l'organisation.

Alto a cerné 23 risques clés de l'entreprise dans 7 piliers. Ces risques constituent la taxonomie des risques d'Alto, un ensemble commun et stable de catégories de risques, comme détaillé ci-dessous.

Classification des risques d'Alto



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.

Tous les risques sont définis avec leur incidence potentielle et sont évalués en fonction de leur probabilité et de leur incidence. Au besoin, des activités d'atténuation des risques sont définies pour réduire les risques à des niveaux acceptables. L'analyse et le signalement des risques sont détaillés, structurés et systématisés de façon uniforme afin d'en avoir une compréhension globale et d'apporter des éclaircissements pour les discussions et les décisions.

Comme on pourrait s'y attendre et compte tenu de l'état d'avancement des travaux d'Alto, les principaux risques sont liés au pilier des travaux de codéveloppement. Les risques actuels les plus importants et les activités d'atténuation connexes sont résumés ci-dessous, soulignant les répercussions des principaux changements nécessaires pour permettre l'accélération d'initiative afin de commencer la construction du segment 1 d'ici 2029, comme la réduction à 24 mois du délai pour les 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 encourt 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 pour lui fournir des commentaires concernant la simplification des processus législatifs et d'expropriation, obtenir un financement initial, retenir les services professionnels nécessaires et mettre en œuvre une stratégie d'acquisition à court terme afin de permettre une acquisition des terrains efficace et prévisible pour l'initiative.
Développement durable et environnement	- Alto subit des retards importants ou encourt des coûts supplémentaires pendant la phase de conception en 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 que la <i>Loi visant à bâtir le Canada</i> suggère des changements à la présentation, à l'approbation et au calendrier de l'EI pour les projets d'intérêt national (jusqu'à présent, Alto n'en fait pas partie), la nature de ces changements et leur incidence potentielle sur le calendrier du projet ne sont pas claires.	Participation rapide de toutes les parties prenantes, y compris la sensibilisation directe auprès de l'AEIC et du BGP 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.

Risques	Description des risques	Activités d'atténuation des risques
Commercial — Négociation et achèvement de l'entente de réseau/entente de segment	- Alto est confronté à des retards importants ou à des coûts supplémentaires pendant la phase de codéveloppement en raison du report de l'exécution de l'entente de réseau et des ententes de segment, aggravé par 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 encourt des coûts supplémentaires pendant la phase de conception en raison de l'incapacité de conclure les ententes nécessaires avec les propriétaires des chemins de fer. 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.	La réduction du nombre de voies partagées requises, ainsi qu'une participation rapide avec les propriétaires de chemin de fer pour négocier les exigences opérationnelles minimales.
Services publics	- Alto subit des retards importants ou encourt 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 de l'initiative. 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, le profil de risque d'Alto continuera d'évoluer parallèlement à l'initiative, avec l'apparition de nouveaux risques et l'augmentation, la diminution ou l'atténuation des risques existants au fil du temps. À titre d'exemple, bien que les risques liés à la mobilisation et à la consultation des parties prenantes et des partenaires autochtones ne soient pas actuellement considérés comme des risques importants, ils pourraient le devenir à mesure que l'initiative progresse à un rythme accéléré. De plus, à mesure que surviennent des changements majeurs dans la phase de codéveloppement, comme la confirmation du tracé ou advenant que l'initiative soit désignée comme projet d'intérêt national en vertu de la *Loi visant à bâtir le Canada*, les risques seront réexaminés afin de confirmer toute modification de leur probabilité ou de leur incidence.

Annexe 6 : Etats financiers/budget

La section qui suit présente l'aperçu des finances d'Alto pour la période de planification de 2025-2026 à 2029-2030, y compris le financement supplémentaire annoncé à l'hiver 2025 dans le cadre de la décision de financement hors cycle.

Financement existant

Le budget de 2024 comprend 371,8 M\$ sur 6 ans pour le réseau de trains à grande vitesse, à compter de 2024-2025, y compris 368,4 M\$ pour permettre à Alto de réaliser la phase d'approvisionnement et soutenir les activités de la société pendant cette période.

Nouvelles décisions de financement

En février 2025, un financement supplémentaire de 3,9 G\$ a été publiquement annoncé afin d'élaborer un réseau de trains à grande vitesse sur six exercices financiers commençant en 2024-2025 dans le corridor Québec-Toronto.

Les coûts totaux d'immobilisations et d'exploitation au cours de la période de planification de 5 ans (2026-2027 à 2030-2031) ont augmenté de 2 572,1 M\$ et de 1 443,6 M\$ respectivement depuis le dernier Plan d'entreprise approuvé pour 2025-2026, ce qui reflète les ressources requises pour réaliser les nouvelles activités de codéveloppement qui incombent maintenant à l'autorité du projet et à l'autorité contractante désignées.

Les tableaux ci-dessous reflètent toutes les décisions de financement (y compris les mesures prévues dans le budget fédéral de 2025) à la date de production, le 2 février 2026.

Financement selon les priorités

Le financement global total de la société pour la période de planification de 5 ans est divisé en deux parties principales : 33 % du financement sera comptabilisé et 67 % sera capitalisé.

Les dépenses par priorité, qui totalisent 1 443,6 M\$ sur une base d'exercice sur la période de planification de 5 ans, seront réparties comme suit :

- 1 044,5 M\$ pour mener la conception et le développement d'un réseau de trains à grande vitesse pour passagers dans le corridor
- 182,2 M\$ pour favoriser les partenariats avec les Autochtones, et mobiliser les parties prenantes et les autres partenaires efficacement
- 212,9 M\$ pour appuyer l'avancement du projet, les activités habilitantes et la gestion responsable de la société

Les dépenses par priorité, qui totalisent 2 572,1 M\$ sur une base d'exercice sur la période de planification de 5 ans, seront réparties comme suit :

- 2 562,1 M\$ sur le projet de train à grande vitesse
- 10,0 M\$ en immobilisations corporelles nécessaires à l'exploitation de la société

Les éléments d'immobilisation ci-dessus sont comptabilisés dans le surplus accumulé prévu pour la société. Les investissements liés au projet ne seront amortis que lorsque le train à grande vitesse sera opérationnel, tandis

que l'amortissement des immobilisations corporelles nécessaires à l'exploitation de la société aura lieu au cours de leur durée de vie utile. Les soldes importants de l'excédent accumulé ne reposent pas sous forme d'actifs liquides qui peuvent être extraits de la société.

Pour une ventilation plus détaillée, veuillez consulter les tableaux financiers ci-dessous.

Principales hypothèses

La préparation des états financiers est conforme aux NCSP (Normes comptables pour le secteur public) et exige que la direction 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 déclaration. Les résultats réels pourraient différer considérablement de ces estimations.

État de la situation financière

	BUDGET	BUDGET				
Pour l'exercice se terminant le 31 mars (en milliers de dollars)	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031
ACTIFS FINANCIERS						
Trésorerie et équivalents de trésorerie	34 162	47 422	73 627	64 979	50 053	50 086
Comptes clients	32 555	44 385	68 590	57 942	41 016	39 049
TOTAL DES ACTIFS FINANCIERS	66 717	91 807	142 217	122 921	91 069	89 135
PASSIF						
Comptes fournisseurs et charges à payer	65 109	88 770	137 180	115 884	82 032	78 098
TOTAL DU PASSIF	65 109	88 770	137 180	115 884	82 032	78 098
ACTIFS NETS	1 608	3 037	5 037	7 037	9 037	11 037
ACTIFS NON FINANCIERS						
Immobilisations corporelles	95 133	254 110	976 226	1 643 054	2 137 417	2 657 816
TOTAL DES ACTIFS NON FINANCIERS	95 133	254 110	976 226	1 643 054	2 137 417	2 657 816
EXCÉDENT ACCUMULÉ ¹	96 741	257 147	981 263	1 650 091	2 146 454	2 668 853

¹ L'excédent reflète la capitalisation du projet, qui commencera à être amorti dès que le train sera en service.

État des résultats d'exploitation

	BUDGET	Budget					Total sur 5 ans
terminant le 31 mars (en milliers de dollars)	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031	

Mener la conception et le développement d'un réseau de trains à grande vitesse pour le transport de passagers dans le corridor	350 350	448 923	277 081	183 352	80 368	54 817	1 044 541
Favoriser les partenariats avec les Autochtones, et mobiliser les parties prenantes et les autres partenaires efficacement	38 193	61 087	53 604	33 376	32 855	5 280	186 202
Favoriser l'avancement du projet et soutenir la gestion responsable de l'entreprise	36 745	39 744	42 642	41 517	46 668	42 291	212 862
TOTAL DES CHARGES	425 288	549 754	373 327	258 245	159 891	102 388	1 443 605
ACTIFS FINANCIERS NETS							
Transferts gouvernementaux, crédits pour l'exploitation	520 875	710 159	1 097 443	927 073	656 254	624 787	4 015 716
FINANCEMENT TOTAL PAR LE GOUVERNEMENT	520 875	710 159	1 097 443	927 073	656 254	624 787	4 015 716
EXCÉDENT (DÉFICIT) D'EXPLOITATION ANNUEL¹	95 587	160 405	724 116	668 828	496 363	522 399	2 572 111

¹ L'excédent reflète la capitalisation du projet, qui commencera à être amorti dès que le train sera en service.

État des flux de trésorerie

	BUDGET	BUDGET				
Pour l'exercice se terminant le 31 mars (en milliers de dollars)	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION						
Excédent net à la fin de la période	95 587	160 405	724 116	668 828	496 363	522 399
Amortissement pour la période	760	1 427	2 000	2 000	2 000	2 000
VARIATION des comptes fournisseurs	53 600	23 661	48 410	-21 296	-33 852	-3 934
VARIATION des comptes clients	-25 980	-11 830	-24 205	10 648	16 926	1 967
TRÉSORERIE PROVENANT (UTILISÉE POUR) DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION	133 912	166 764	747 596	666 830	481 437	522 432
Opérations en capital						

Acquisition d'immobilisations corporelles	-95 591	-160 405	-724 116	-668 828	-496 363	-522 399
TRÉSORERIE PROVENANT DES OPÉRATIONS EN CAPITAL	-95 591	-160 405	-724 116	-668 828	-496 363	-522 399
Opérations de placement						
Trésorerie provenant des opérations d'investissement	-	-	-	-	-	-
TRÉSORERIE PROVENANT DES OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT	-	-	-	-	-	-
Augmentation (diminution) de la trésorerie	28 376	13 259	26 205	-8 648	-14 926	34
Trésorerie à l'ouverture de la période	5 786	34 162	47 421	73 626	64 978	50 052
TRÉSORERIE À LA CLÔTURE DE LA PÉRIODE	34 162	47 421	73 626	64 978	50 052	50 086

Budgets d'exploitation et d'immobilisations

	Budget	BUDGET					
Pour l'exercice se terminant le 31 mars (en milliers de dollars)	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031	Total
Exploitation	425 288	549 755	373 326	258 246	159 891	102 389	1 443 607
Immobilisations							
Équipement de TI	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	10 000
Acquisition des terrains	50 911	112 389	145 210	36 313	47 073	0	340 985
Infrastructure	42 676	46 015	576 907	630 514	447 290	520 398	2 221 124
Capital total	95 592	160 404	724 117	668 827	496 363	522 398	2 572 109
Total des crédits gouvernementaux	520 875	710 159	1 097 443	927 073	656 254	624 787	4 015 716

Résumé

Les tableaux financiers ci-dessus ont été élaborés avec l'aide d'estimations fournies par l'ingénieur du propriétaire, des experts du secteur privé et Cadence.

La ligne « Transferts gouvernementaux, crédits pour l'exploitation » dans l'état des résultats d'exploitation reflète le financement total annoncé par le gouvernement dans le budget de 2022 et le budget de 2024 et dans le cadre de la décision de financement hors cycle de février 2025.

Des fonds sur cinq ans, à compter de 2026-2027, ont été prévus au budget pour faire progresser la conception de l'initiative (c.-à-d. *favoriser la conception d'un service de train à grande vitesse pour le transport de passagers dans le corridor* dans le tableau des résultats d'exploitation), qui permettra de réaliser des travaux concernant notamment le soutien au processus d'approvisionnement gouvernemental, la stratégie d'acquisition des 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 prévoit que des fonds supplémentaires seront nécessaires pour terminer ces travaux.

Des fonds sur cinq ans, à compter de 2026-2027, ont été prévus au budget pour mobiliser toutes les parties nécessaires (c.-à-d. *favoriser les partenariats avec les Autochtones, mobiliser les parties prenantes et les autres partenaires de façon efficace* dans le tableau des résultats d'exploitation). Ces fonds permettront de mieux faire connaître l'initiative et soutiendront la capacité des Autochtones à participer aux activités de mobilisation, de collaboration et de consultation liées à l'initiative pendant la phase de codéveloppement.

Les fonds de base d'Alto sur cinq ans (c.-à-d. *soutenir l'avancement du projet, les activités habilitantes et la gestion de la société* dans le tableau des résultats d'exploitation) appuient les activités, y compris le bureau de gestion de projet, les activités de mobilisation stratégique, le leadership organisationnel, y compris le conseil d'administration et tous les services généraux (p. ex., RH, TI, Finances). Ces fonds comprennent également des dépenses en immobilisations de 2,0 M\$ en 2026-2027 pour l'acquisition d'équipements de TI et d'un système de TI interne pour appuyer les opérations et la bonne intendance des ressources.

Sauf indication contraire, tous les budgets sont établis selon la méthode de la comptabilité d'exercice. 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 service de portefeuille) verse des paiements à la société selon la comptabilité de caisse à partir de son financement approuvé par le gouvernement, ce qui peut différer du Financement total par le gouvernement approuvé; ces écarts sont répercutés dans le tableau sur l'état des flux de trésorerie.

Au cours de la période de planification, la société n'aura aucune source de revenus au-delà des crédits parlementaires du gouvernement du Canada ni aucun investissement liquide important.

Budget d'immobilisations : phase de codéveloppement

En 2026-2027, Alto prévoit d'augmenter les dépenses en immobilisations au titre des activités de codéveloppement. Au cours de la période de planification, cela représente un investissement de 2 562,1 M\$. Alto a également mis l'accent sur l'acquisition stratégique précoce de terrains, ce qui a permis d'investir 341 M\$ sur la période de planification de 5 ans. Ce changement reflète l'importance d'obtenir des parcelles de terrains clés au début du cycle de développement pour éviter les retards et l'escalade des coûts. Les travaux de conception et de développement demeurent également essentiels, et la proportion qui peut être capitalisée augmentera considérablement au cours de la période de planification, car les activités sont plus étroitement liées aux actifs finaux à développer. Le total de ces travaux est de 2 221,1 M\$. Alto prévoit acquérir de l'équipement pour le bureau, totalisant environ 10 M\$ au cours de la période de planification.

Phase de codéveloppement – Tableau des dépenses selon la comptabilité de caisse et la comptabilité d'exercice

	ESTIMATION				
	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031
Comptabilité de caisse	158,4 M\$	722,1 M\$	666,8 M\$	494,4 M\$	520,4 M\$

Comptabilité d'exercice	0 M\$	0 M\$	0 M\$	0 M\$	0 M\$
-------------------------	-------	-------	-------	-------	-------

Équipement de TI

L'équipement de TI sera acheté chaque année et Alto s'attend à devoir capitaliser environ 2 M\$ par année avec une période d'amortissement de 3 ans. Il n'y a pas de frais d'exploitation pour cet équipement, car il sera protégé par une garantie de remplacement pendant toute sa durée de vie utile.

Équipement de TI – Tableau des dépenses selon la comptabilité de caisse et la comptabilité d'exercice

	ESTIMATION				
	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031
Comptabilité de caisse	2,00 M\$	2,00 M\$	2,00 M\$	2,00 M\$	2,00 M\$
Comptabilité d'exercice	1,43 M\$	2,00 M\$	2,00 M\$	2,00 M\$	2,00 M\$

L'équipement de TI sera composé d'ordinateurs et d'autres équipements de communication utilisés dans le cadre des activités quotidiennes des employés pour assurer la connectivité et la productivité. L'équipement de TI prend en charge plusieurs emplacements de bureau, qui seront indépendants des systèmes et services d'autres organismes. Alto a besoin de prestation de services et de systèmes opérationnels fiables, sécurisés, rapides, accessibles et faciles à utiliser à partir de n'importe quel appareil. La stratégie générale consiste à maintenir un système entièrement infonuagique. Alto a besoin d'opérations numériques pour accroître sa productivité et son efficacité afin que la société puisse prendre de meilleures décisions fondées sur les données; les opérations sont ainsi plus efficaces et efficientes; les coûts sont plus bas; et les diverses équipes multidisciplinaires peuvent travailler avec des supports numériques.

Gestion du cycle de vie des immobilisations/nouvelle technologie

Les plans d'immobilisations d'Alto pour la période de planification comprendront une stratégie de gestion du cycle de vie de ses actifs. Lors des acquisitions d'immobilisations, la société suivra une politique d'approvisionnement et de passation de marchés, ce qui assurera la transparence et la cohérence.

Les nouvelles technologies changent la façon dont fonctionnent les entreprises. Alto exploitera les nouvelles technologies et fera des investissements stratégiques en fonction de ses objectifs opérationnels, en évaluant soigneusement les technologies et leurs avantages pour l'organisation.

Espaces de bureaux

Alto a loué des bureaux à Montréal, à Toronto et à Québec. Elle partage des bureaux avec Transports Canada dans la région de la capitale nationale. Les espaces de bureaux de Montréal servent de siège social à la société, et Alto peut accroître sa présence dans la ville en fonction des besoins. Alto prévoit d'emménager dans des bureaux dédiés dans la région de la capitale nationale en 2026-2027.

Alto évalue le besoin d'acquérir des bureaux supplémentaires pour servir de points de présence dans les collectivités et soutenir l'exécution du projet, et pourrait conclure, au besoin et sous réserve de l'approbation du gouvernement, des baux supplémentaires au cours de la période de planification.

Annexe 7 : Plan de l'autorisation d'emprunt

Alto n'a actuellement aucun prêt et n'a accès à aucune source d'emprunt à court ou à long terme. Par conséquent, la société n'a aucune information à déclarer à cet égard.

Compte tenu de la faible valeur actuelle de l'actif de la société et du seuil réglementaire fixé en vertu du *Règlement général sur les sociétés d'État*, les nouveaux baux pour les espaces de bureau doivent être soumis au ministre des Finances pour approbation. Pour les futurs baux, la société demandera l'approbation du ministre des Finances avant de les signer.

Alto loue des bureaux à Montréal, à Toronto et à Québec, et travaille actuellement avec Transports Canada et Finances Canada pour obtenir par la suite les approbations nécessaires du ministre des Finances pour ces baux.

Alto a reçu l'approbation du ministre des Finances pour conclure un nouveau bail à Ottawa et a signé le bail connexe.

En 2026-2027, Alto prévoit de signer un nouveau bail pour accroître son espace de bureau à Montréal et travaille avec Transports Canada et Finances Canada pour obtenir l'approbation du ministre des Finances pour la location.

Annexe 8 : Attestation du chef, services financiers

À titre de chef de la direction financière et de la technologie d'Alto, j'ai examiné le Plan d'entreprise pour l'exercice financier fédéral 2026-2027 ainsi que les renseignements à l'appui que je juge nécessaires, à la date indiquée ci-dessous. En me fondant sur cet examen de diligence raisonnable, je tire les conclusions suivantes :

La nature et la portée de la proposition sont décrites de façon raisonnable et les hypothèses ayant une incidence importante sur les exigences financières connexes ont été cernées et sont appuyées.

Les risques importants ayant une incidence sur les exigences financières, la vulnérabilité des exigences financières aux changements des hypothèses clés et les stratégies d'atténuation des risques connexes ont été divulgués.

Les exigences en matière de ressources financières ont été divulguées et sont conformes aux hypothèses énoncées dans la proposition, et les options visant à contenir les coûts ont été prises en compte.

Le financement a été déterminé et est suffisant pour répondre aux besoins financiers pour l'exercice financier fédéral 2026-2027 et pour la période de planification.

Le Plan d'entreprise est conforme aux lois et aux politiques pertinentes en matière de gestion financière, et les autorisations appropriées en matière de gestion financière sont en place ou ont été demandées dans le cadre de la proposition.

Des contrôles financiers clés sont en place pour appuyer la mise en œuvre et l'exécution continue de la proposition.

À mon avis, les renseignements financiers contenus dans cette proposition sont suffisants dans l'ensemble pour appuyer la prise de décisions.

Signature du chef de la direction financière :

[Original signé]

« **Tom Roberts** », chef de la direction financière et de la technologie
VIA HFR-VIA TGF inc.

13 mars 2026

Annexe 9 : Résultats prévus

Les tableaux ci-dessous décrivent les résultats prévus du projet et de la société à court, moyen et long terme. Cette structure et les résultats prévus sont alignés sur les objectifs du gouvernement et ont été constants au cours des années précédentes. Alto travaille rapidement à l'élaboration et à la mise en œuvre de l'initiative. Au cours de l'exercice 2026-2027, Alto lancera un exercice visant à affiner le cadre de mesure du rendement pour la société et l'initiative. La société aimerait que le cadre de mesure du rendement reflète l'engagement d'Alto à respecter son échéancier et à tirer profit des diverses mesures mises de l'avant par le gouvernement pour aider à accélérer le développement et l'exécution du réseau.

On pourrait prévoir l'inclusion d'un cadre de mesure du rendement mis à jour dans un futur sommaire du plan d'entreprise une fois l'exercice interne terminé.

Tableaux des résultats prévus

1. Projet

Résultats à court terme (2026-2027)

Résultats	Indicateurs	Base de référence	Cible	Sources des données et méthodologie
Faire progresser l'étape 2 du codéveloppement	- Faire progresser tous les livrables de l'étape 2. - Établir un tracé indicatif de corridor et des options de tracé	- Présentation et examen des critères des points de contrôle dans l'APD - Conformité avec l'EPD	- Exécuter toutes les exigences relatives à l'EPD pour l'étape 2. - Coordination de toutes les disciplines pendant le développement et l'examen des soumissions.	Données Alto/PDP
Contribution positive à l'engagement du gouvernement du Canada à l'égard de la réconciliation avec les peuples autochtones	Niveau de participation des groupes et partenaires autochtones à l'étape 2 du processus de codéveloppement.	- Se conformer aux modalités de la ou des ententes de collaboration respectives, notamment des demandes de participation aux activités - Ententes de collaboration et protocoles d'entente signés au début	- Nombre de nouvelles ententes de collaboration ou de protocoles d'entente signés avec les groupes, entités et organismes autochtones 100 % des groupes, entités et organismes autochtones qui ont été invités participent au projet - Établir des cibles de nombre de consultations tenues, de taux de participation aux réunions communautaires et ateliers, et de	Données Alto

Résultats	Indicateurs	Base de référence	Cible	Sources des données et méthodologie
		de la période de déclaration	commentaires reçus de la part des groupes, des entités et des organismes autochtones.	

Résultats à moyen terme (3 à 5 ans)

Dans le cadre de la phase de codéveloppement, les indicateurs et les cibles pour les résultats à moyen terme (propres au projet) seront peaufinés avec chaque niveau de conception atteint. Par conséquent, le tableau à moyen terme fera l'objet de mises à jour à mesure que le niveau de conception progressera.

Résultats	Indicateurs	Base de référence	Cible	Sources des données et méthodologie
Poursuivre l'exécution de l'APD	– Jalons atteints à diverses étapes de la phase de codéveloppement.	– Se conformer à l'EPD.	– % des jalons atteints dans les délais prévus	– Données PDP/Alto
L'EI est en cours pour l'étape correspondante du projet	– Exigences en matière d'EI pour l'étape correspondante du segment du projet, conformément aux exigences de l'AEIC	– Se conformer aux exigences en matière d'EI de l'AEIC.	– Description initiale du projet, si nécessaire, achevée	– Données Alto/PDP/AIEC
Contribution positive à l'engagement du gouvernement du Canada à l'égard de la réconciliation avec les peuples autochtones	– Niveau de participation des groupes, entités et organismes autochtones	– Se conformer aux modalités de la ou des ententes de collaboration respectives, notamment des demandes de participation aux activités – Ententes de collaboration et protocoles d'entente signés au début de la période de déclaration	– Nombre de nouvelles ententes de collaboration ou de protocoles d'entente signés avec les groupes, entités et organismes autochtones – 100 % des groupes, entités et organismes autochtones qui ont été invités participant au projet – Établir des cibles de nombre de consultations tenues, de taux de participation aux réunions communautaires et ateliers, et de commentaires reçus de la part des groupes, des entités et des organismes autochtones.	– Données Alto/PDP

Résultats	Indicateurs	Base de référence	Cible	Sources des données et méthodologie
			– Créer des avantages socioéconomiques et établir des possibilités de participation financière pour les peuples autochtones – Respecter l'obligation de consulter et, le cas échéant, d'accommoder dans le but d'obtenir le consentement libre, préalable et éclairé des groupes autochtones sur les questions qui les touchent eux et leurs droits dans le contexte de l'initiative – Établir et maintenir, s'il y a lieu, des occasions d'explorer et de mettre en œuvre des mécanismes de gouvernance ou de partenariat dirigés par les Autochtones	
Appuyer l'engagement du Canada d'atteindre l'objectif de carboneutralité d'ici 2050	– Mesures et politiques de l'EPD pour concevoir, construire et promouvoir une solution de transport durable et des objectifs de carboneutralité.	– Se conformer aux objectifs de carboneutralité du gouvernement à l'horizon 2050	– % des objectifs pour 2050 atteints – Respecter les normes LEED, BOMA BEST pour les bâtiments, ENVISION pour les projets linéaires	– Données Alto/PDP
Prise de décision positive du gouvernement	– Confiance du propriétaire du projet/de la ministre des Transports – Avantages démontrés du projet et capacité d'Alto à livrer pendant le codéveloppement	– À déterminer	– Solide contrepartie du secteur public au PDP – La phase de codéveloppement a progressé comme prévu – Respect de toutes les exigences en matière de rapports, y compris celles établies dans les ententes de collaboration avec TC	– Données Alto
Exécuter les ententes de réseau et de segment avec le PDP	– Niveau de consensus des autorités compétentes et des signataires de l'EP	– Se conformer à la structure de l'entente de projet	– Consensus à 100 % avec les autorités compétentes – Fixer une date limite pour la signature de l'EP après le début des négociations – Fixer une date cible pour le début de la construction	– Données Alto

Résultats à long terme (5 ans et plus)

Comme indiqué dans la lettre de mandat du ministre des Transports, les résultats du projet à la phase de codéveloppement, les indicateurs et les mesures pour les résultats à moyen et long terme (propres au projet) seront examinés et déterminés en fonction de la conception privilégiée et des caractéristiques technologiques de l'initiative. Le tableau à long terme sera donc mis à jour en conséquence.

Résultats	Indicateurs	Base de référence	Cible	Sources des données et méthodologie
Augmentation importante des déplacements interville en train	– À déterminer	– À déterminer	– Accroître le nombre annuel de déplacements dans le corridor à au moins 17 millions d'ici 2059 (comparativement à 4,8 millions en 2019), en incluant les services ferroviaires de passagers Alto et les services locaux – Les stratégies d'exploitation et de flotte comprennent une augmentation de la capacité annuelle de sièges pour soutenir la croissance attendue du nombre de passagers	– Données Alto
Améliorer l'expérience des passagers dans le corridor	– À déterminer	– À déterminer	– Offrir un service plus rapide avec des temps de déplacement plus courts entre les grandes villes (Québec, Montréal, Ottawa et Toronto) dans le corridor – Offrir un service plus fiable avec une amélioration de la ponctualité dans le corridor (jusqu'à 95 % sur les voies réservées, comparativement à une moyenne de 68 % en 2019) – Proposer des 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 normes de service minimales qui seront établies par le Canada/l'autorité du projet pour les services locaux – Améliorer l'intégration avec d'autres modes de transport (p. ex., transport en commun régional et local, services à l'extérieur du corridor et aéroports) en collaborant avec les parties prenantes municipales, les sociétés de transport et d'autres ordres de gouvernement ou fournisseurs de services – Fournir un système ferroviaire passager qui dépend beaucoup moins du partage des voies ferrées avec les chemins de fer hôtes	– Données Alto

Résultats	Indicateurs	Base de référence	Cible	Sources des données et méthodologie
Offrir des avantages environnementaux concrets pour appuyer l'engagement de carboneutralité du gouvernement du Canada	– À déterminer	– À déterminer	– Fournir un système ferroviaire plus écologique et une option de transport plus propre à l'aide d'une technologie électrifiée (avec une technologie d'alimentation à émissions nulles ou faibles lorsque l'électrification n'est pas possible, ce qui comprend les carburants de remplacement et les cellules électriques) – Réduire les émissions totales associées à Alto, y compris celles associées à la construction. Les cibles, y compris les cibles intermédiaires, seraient élaborées par l'Autorité et le partenaire développeur privé au cours de la phase de codéveloppement – Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) durant l'exploitation d'au moins 10 millions de tonnes de CO₂ sur une période de 30 ans, pour appuyer la cible de carboneutralité du Canada d'ici 2050 – Rendre compte des réalisations en matière de réduction des émissions de GES (p. ex., chaque année avec des rapports regroupés à intervalles réguliers, comme tous les 5 ans et/ou pour appuyer la déclaration des réductions des émissions du Canada)	– Données Alto
Rendre les trajets intervilles sécuritaires	– À déterminer	– À déterminer	– Fournir un environnement sûr et sécuritaire pour les clients, le personnel et les communautés, en incorporant des normes reconnues de classe mondiale d'un système ferroviaire passager axé sur la sécurité – Assurer un niveau de sécurité des opérations ferroviaires de l'initiative comparable aux normes éprouvées en Amérique du Nord et en Europe.	– Données Alto
Augmenter de manière importante la disponibilité des services accessibles et abordables	– À déterminer	– À déterminer	– Offrir un accès sans obstacle aux services conformément à la <i>Loi canadienne sur l'accessibilité</i>, en respectant ou en dépassant les plus récentes normes et meilleures pratiques en matière d'accessibilité et en augmentant considérablement la disponibilité des services accessibles pour les voyageurs dans le corridor – Intégrer une politique de tarification et de billetterie abordable et socialement équitable pour les passagers dans le corridor, qui respecte les paramètres minimums qui seront établis par le Canada – Intégrer à l'initiative les constatations d'une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) qui tient compte de	– Données Alto

Résultats	Indicateurs	Base de référence	Cible	Sources des données et méthodologie
			divers facteurs identitaires, y compris la façon dont différentes personnes pourraient vivre l'initiative, afin de fournir des résultats positifs d'ACS+.	
Réduire au minimum les coûts 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 offre le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables par les moyens suivants : – L'intégration de la conception, de la construction, de la maintenance et de l'exploitation – La gestion optimale des revenus et des coûts – Établir et respecter une fourchette d'abordabilité pour l'initiative tout au long de son cycle de vie – Contribuer positivement aux priorités du gouvernement du Canada en matière de croissance économique en créant des emplois, en augmentant la productivité, en créant de nouvelles chaînes d'approvisionnement, et en appuyant la formation et le perfectionnement des compétences tout en respectant les obligations commerciales et en maintenant un rapport coût-efficacité positif – Générer et faciliter des occasions pour que cette initiative agisse comme catalyseur pour le logement, y compris le logement abordable, principalement près des gares, et maximiser le potentiel d'aménagement axé sur le transport en commun avec un accès intégré aux services communautaires, y compris les réseaux de transport en commun.	– Données Alto
Contribuer positivement à l'engagement du gouvernement du Canada à l'égard de la réconciliation avec les peuples autochtones	– À déterminer	– À déterminer	– Maintenir les partenariats et la participation des Autochtones – Maximiser les possibilités de participation financière pour les peuples autochtones	– Données Alto

2. Société

Résultats à court terme (2026-2027)

Résultats	Indicateurs	Base de référence	Cible	Sources des données et méthodologie
Renforcement de la société, de la gouvernance d'entreprise et des processus internes	- Les membres du personnel et les entrepreneurs disposent 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 milieu de travail inclusif et respectueux - Services organisationnels efficaces et réactifs	6 personnes nommées au Conseil d'administration - Nombre de membres du personnel en équivalent temps plein au début de l'exercice - Taux de roulement du personnel au début de la période de déclaration	- Le conseil d'administration compte un effectif de 7 personnes nommées 232 employés à temps plein (ETP) au 31 mars 2027 100 % du personnel termine la formation requise dans les 6 mois après la date d'embauche - Les politiques actuelles intègrent des normes d'accessibilité et des lignes directrices pour un milieu de travail respectueux - Respect de toutes les exigences en matière de rapports, y compris celles établies dans les ententes de collaboration avec TC	Données Alto
Sensibilisation accrue du public/Création de valeur publique.	- Plan de capture d'engagement stratégique : - Stratégie de communications numériques et de médias sociaux - Stratégie de repositionnement de marque	Se conformer aux objectifs/buts de chaque stratégie dans le cadre du plan de capture d'engagement stratégique	- Connaissance et sensibilisation accrues du public - Se conformer aux objectifs/buts du plan de capture d'engagement stratégique	Données Alto
Contribuer positivement à l'engagement du gouvernement du Canada à l'égard de la réconciliation avec les peuples autochtones	À confirmer	À confirmer	À confirmer	Données Alto

Résultats	Indicateurs	Base de référence	Cible	Sources des données et méthodologie
Appuyer l'engagement du Canada d'atteindre l'objectif de carboneutralité d'ici 2050.	- Conforme à la Stratégie d'écologisation des opérations gouvernementales - Conforme aux objectifs de développement durable du Canada	S. O.	Intégrer des pratiques d'écologisation et de développement durable dans les politiques existantes (p. ex., approvisionnement, déplacements, etc.)	Données Alto

Résultats à moyen terme (3 à 5 ans)

Résultats	Indicateurs	Base de référence	Cible	Sources des données et méthodologie
Solides relations avec les parties prenantes et mobilisation efficace de celles-ci	- Stratégie de communications numériques et de médias sociaux - Mettre en place la stratégie d'acquisition des terrains - Protocole d'entente avec les chemins de fer hôtes et les entreprises de services publics	- Se conformer aux objectifs du plan de capture d'engagement stratégique - Se conformer à la stratégie d'acquisition des terrains	- Établir des points de repère pour les résultats des études concernant les niveaux de sensibilisation des publics cibles (atteindre un certain pourcentage de sensibilisation et de compréhension des principaux aspects du projet) - Atteindre l'objectif du plan de capture avec un soutien public de 18 mois - Nombre de protocoles d'entente signés avec les chemins de fer hôtes et les entreprises de services publics	Données Alto
Contribuer positivement à l'engagement du gouvernement du Canada à l'égard de la réconciliation avec les autochtones	À confirmer	À confirmer	À confirmer	- Données Alto

Résultats à long terme (5 ans et plus)

Résultats	Indicateurs	Base de référence	Cible	Sources des données et méthodologie
Maintenir la stabilité financière et la gestion prudente des ressources	– Gestion efficace des coûts des budgets d'exploitation et d'immobilisations – Gestion des finances et des ressources – Croissance organisationnelle	– Établir des points de repère – Comparaison avec les normes de l'industrie	– Mise en œuvre de politiques et de procédures internes pour assurer une gestion efficace des coûts pour les budgets d'exploitation et d'immobilisations	– Données Alto
Contribuer positivement à l'engagement du gouvernement du Canada à l'égard de la réconciliation avec les peuples autochtones	– À confirmer	– À confirmer	– À confirmer	– Données Alto

Annexe 10 : Conformité aux exigences législatives, réglementaires et politiques

Un certain nombre d'éléments législatifs, réglementaires et politiques fédéraux régissent la façon dont Alto s'acquitte de son mandat et mène ses activités. De plus, la société est guidée par les directives du Conseil du Trésor du Canada sur l'application pangouvernementale portant sur des questions comme la responsabilité financière, les langues officielles, les évaluations d'impact, la cybersécurité, la protection des renseignements personnels, l'accès à l'information, l'accessibilité et l'équité en matière d'emploi, la diversité et l'inclusion.

Loi canadienne sur l'accessibilité

La *Loi canadienne sur l'accessibilité* vise à faire du Canada un pays exempt d'obstacles d'ici le 1^{er} janvier 2040. Il s'agit d'identifier, d'éliminer et de prévenir les obstacles dans les domaines de compétence fédérale, y compris les transports. L'accessibilité est au cœur de l'initiative, notamment l'un des sept résultats déterminés par le gouvernement du Canada. Étant donné que l'initiative en est actuellement aux toutes premières étapes de codéveloppement, bon nombre des obstacles cernés dans le plan sont des obstacles potentiels et non des obstacles actuels. Le plan met l'accent sur les mesures proactives prises par la société pour établir l'organisation et entreprendre le codéveloppement de l'initiative de manière à tenir compte de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap. Le plan porte sur les sept domaines décrits dans la *Loi canadienne sur l'accessibilité*, à savoir les technologies de l'information et des communications; les communications, autres que les technologies de l'information et des communications; l'approvisionnement en biens, en services et en installations; la conception et la prestation de programmes et de services; le transport; l'emploi; et l'environnement bâti.

Le Plan d'accessibilité 2025-2027 de la société est publié sur son site Web : [Transparence et confiance | Alto](https://www.altotrain.ca/fr/a-propos-de-nous/transparence-et-confiance) (<https://www.altotrain.ca/fr/a-propos-de-nous/transparence-et-confiance>)

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

Alto est assujéti aux exigences de la *Loi sur l'accès à l'information* (LAI). La LAI prévoit un droit d'accès aux dossiers sous le contrôle d'Alto pour les citoyens canadiens, les résidents permanents et les sociétés établies au Canada, conformément aux principes selon lesquels les renseignements gouvernementaux devraient être accessibles au public, que les exceptions nécessaires au droit d'accès devraient être précises et limitées, et que les décisions concernant la communication des renseignements gouvernementaux devraient être examinées indépendamment par les tribunaux.

Alto est également tenu de respecter la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (LPRP). La LPRP protège les personnes contre la divulgation ou l'utilisation de leurs renseignements personnels qui relèvent d'une institution fédérale de manière non conforme aux fins pour lesquelles les renseignements ont été obtenus ou compilés. De plus, la LPRP donne à toute personne le droit de consulter ses renseignements personnels, de demander qu'ils soient corrigés ou d'exiger qu'ils soient retirés des bases de données ou de tout autre système où ils sont stockés.

La société publie chaque année des rapports sur l'administration de la LAI et de la LPRP sur son site Web.

Politique « Achetez canadien »

En décembre 2025, le gouvernement du Canada a annoncé le nouveau *Cadre de politique sur les achats canadiens (politique « Achetez canadien »)*, visant à renforcer la résilience économique et la capacité industrielle et à soutenir les entreprises et les travaux nationaux, notamment en priorisant les fournisseurs, les matériaux et le contenu canadiens dans les achats. Conformément au décret 2026-0009, Alto a reçu la consigne d'harmoniser ses politiques, ses lignes directrices et ses pratiques à cette politique, conformément à son mandat, et de rendre compte de sa mise en œuvre dans son prochain plan d'entreprise.

Alto est conforme au cadre de politique « *Achetez canadien* » et aux politiques connexes. Il a examiné le cadre et est en train de déterminer la meilleure façon d'en intégrer les objectifs dans la stratégie d'approvisionnement de l'initiative tout en maintenant la relation de livraison dans des conditions de pleine concurrence avec Cadence.

L'engagement du gouvernement à l'égard de la pleine mise en œuvre de la *politique sur l'approvisionnement réciproque* connexe influencera également l'initiative. Cette politique de réciprocité limite l'admissibilité aux achats non liés à la défense aux biens et services canadiens et aux biens et services provenant de pays qui offrent un accès réciproque en vertu d'accords commerciaux. Alto est d'avis que cette politique réciproque pourrait fournir des voies pour intégrer davantage l'expertise internationale dans les chaînes d'approvisionnement canadiennes pour certains matériaux ou équipements que le Canada pourrait ne pas être en mesure de fabriquer d'une manière qui respecterait les résultats et les échéanciers de l'initiative.

En novembre 2025, Alto et Cadence ont lancé une demande de renseignements (DR) portant sur l'évaluation de la capacité intérieure pour l'acier et les produits sidérurgiques, qui prendra fin en 2026. Cette étape de mobilisation du marché servira de guide à l'élaboration d'un plan d'action sur la façon dont les composants essentiels en acier peuvent être obtenus, qui sera ensuite intégré à la stratégie d'approvisionnement de l'initiative en cours d'élaboration.

Loi visant à bâtir le Canada

Alto a collaboré avec le Bureau des projets majeurs (BPM) pour faire avancer l'initiative et obtenir ses conseils et son soutien pour naviguer dans les processus réglementaires fédéraux, y compris l'EI.

Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité

L'objectif de la *Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité* est d'exiger l'établissement de cibles nationales de réduction des émissions de gaz à effet de serre fondées sur les meilleures données scientifiques disponibles et de promouvoir la transparence, la responsabilité et une action immédiate et ambitieuse dans le cadre de l'atteinte de ces cibles, pour soutenir l'atteinte de la carboneutralité au Canada d'ici 2050 et les engagements internationaux du Canada en matière d'atténuation des changements climatiques. L'initiative fera appel à la technologie électrifiée et fera progresser la transition modale vers des moyens de transport interurbain à plus faibles émissions de carbone.

La société s'est engagée à contribuer activement à l'objectif de carboneutralité du Canada et s'est fixé comme résultat de projet 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 à l'initiative, 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 de développement durable

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

La société est déterminée à promouvoir le développement durable et à contribuer aux objectifs et aux cibles de développement durable du gouvernement du Canada. Alto continuera d'étudier les répercussions des activités opérationnelles sur le climat afin d'éclairer le cadre de gouvernance lié au climat.

Dans le cadre des résultats du projet, la société s'engage à respecter les normes de développement durable, comme ENVISION, LEED et BOMA BEST, ainsi que la norme ISO 14001 du système de gestion de l'environnement.

Code de conduite et d'éthique commerciaux et procédures de récusation

Le conseil d'administration a adopté un Code de conduite professionnelle et d'éthique (le Code). Le Code s'applique à la direction, au personnel, aux entrepreneurs individuels et aux personnes en vertu d'une entente d'échange. Elle sert de fondement à la façon dont la société exerce ses activités tout en maintenant sa réputation d'excellence éthique. Le Code énonce les valeurs de la société, son engagement envers l'éthique et les comportements attendus de tous les membres du personnel et de la direction dans leurs rapports avec leurs collègues, les autorités gouvernementales, les fournisseurs et d'autres parties prenantes.

Le Code exige que les personnes remplissent un formulaire de divulgation indiquant les relations importantes, les intérêts ou activités personnels et, le cas échéant, les intérêts des membres de la famille, qui peuvent nécessiter une évaluation plus approfondie de la part de l'Agent responsable de la société afin d'identifier tout conflit d'intérêts, réel, potentiel ou perçu. Une politique de récusation pour les membres du Conseil qui peuvent avoir un conflit d'intérêts réel, perçu ou potentiel a également été mise en œuvre pour accompagner les Codes.

Stratégie pour un gouvernement vert

Dans le cadre de la Stratégie pour un gouvernement vert, le gouvernement du Canada passera à des opérations carboneutres d'ici 2050 et plus résilientes au climat d'ici 2035, tout en réduisant les impacts environnementaux au-delà du carbone, y compris sur les déchets, l'eau et la biodiversité. Les organisations fédérales sont chargées de mettre en œuvre la Stratégie dans le cadre de leurs opérations. Les organisations examineront et mettront à jour, au besoin, leur plan de portefeuille de biens immobiliers résilients au changement climatique et carboneutres tous les cinq ans afin de déterminer la voie la plus rentable pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050.

La société envisage d'adopter un ensemble équivalent d'engagements en matière de biens immobiliers, de mobilité et d'approvisionnement en biens et services. Des cibles mesurables dans les catégories suivantes seront déterminées et communiquées chaque année au Centre pour un gouvernement vert du Conseil du Trésor du Canada : les nouvelles constructions et rénovations majeures à faible émission de carbone, nouvelles constructions et rénovations majeures résilientes au climat, opérations à faible émission de carbone, achat de produits propres (matériaux de construction à faible teneur en carbone), installations louées, réduction de la consommation d'eau et gestion des eaux pluviales, réduction des déchets, conservation et restauration de la biodiversité, options de mobilité à faibles émissions de carbone, parc de véhicules conventionnels à faibles émissions de carbone, écologisation des biens et des services, collaboration avec les fournisseurs pour

promouvoir une économie circulaire, et poursuivre l'intégration de l'écologisation dans les cadres d'approvisionnement de la société.

De plus, la société se conformera à son obligation en tant que société d'État de démontrer son leadership en matière de climat en adoptant les normes de la *Task-Force on Climate Related Financial Disclosure* (groupe de travail sur la publication d'informations financières relatives au climat), ou en respectant des normes plus rigoureuses et acceptables applicables au secteur public au moment de la divulgation, comme élément de ses rapports d'entreprise.

Le Rapport de la société 2024-2025 sur la gestion des risques financiers liés au climat est publié sur la page [Transparence et confiance](https://www.altotrain.ca/fr/a-propos-de-nous/transparence-et-confiance) de son site Web (<https://www.altotrain.ca/fr/a-propos-de-nous/transparence-et-confiance>).

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

La *Loi sur la lutte contre le travail forcé et le travail des enfants dans les chaînes d'approvisionnement* (la *Loi sur la chaîne d'approvisionnement*) a introduit de nouvelles exigences en matière de rapports concernant les mesures mises en œuvre pour prévenir et réduire les risques d'esclavage moderne dans leur chaîne d'approvisionnement. Cette loi s'applique à toute institution fédérale qui produit, achète ou distribue des biens au Canada ou ailleurs.

La *Loi sur la chaîne d'approvisionnement* oblige aussi certaines institutions fédérales à soumettre 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 financier précédent pour prévenir et réduire le risque que l'organisme ou sa chaîne d'approvisionnement ait recours au travail forcé ou au travail des enfants. Conformément à la Loi, Alto a présenté son plus récent rapport au ministre de la Sécurité publique en mai 2025.

Loi sur les langues officielles

Conformément à la *Loi sur les langues officielles*, Alto fait la promotion de l'utilisation des deux langues officielles par son personnel pour 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'est engagée à produire des informations et communications destinées à l'extérieur, et à les mettre à la disposition de la population canadienne, dans la langue officielle de son choix.

Gouvernement ouvert et transparent

Grâce à des mesures de divulgation proactive et au respect des exigences législatives, Alto s'efforcera d'assurer une gouvernance ouverte et transparente de l'initiative en publiant des renseignements financiers et opérationnels sur le site Web d'Alto et/ou sur le portail du Gouvernement ouvert (ouvert.canada.ca), pour appuyer la disponibilité de l'information liée à la réalisation de l'initiative d'Alto ainsi qu'au fonctionnement et à la conduite de la société.

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

La politique d'Alto est d'offrir des services d'accueil ou de permettre la participation à des événements et à des conférences, d'une manière rentable, cohérente et appropriée, lorsque cela facilite les activités commerciales d'Alto ou est jugé souhaitable par courtoisie.

Conformément aux directives du gouvernement du Canada, et sur le même modèle que les autres sociétés d'État, Alto a établi des politiques régissant le remboursement des dépenses raisonnables requises pour les voyages d'affaires, l'accueil, les conférences et les événements. Ces politiques comprennent des dispositions obligatoires pour le remboursement des dépenses engagées dans le cadre d'activités préapprouvées d'Alto et doivent guider les employés et les membres du Conseil dans l'application de pratiques équitables, raisonnables et modernes tout en favorisant une gestion transparente et saine des fonds publics.

La conformité d'Alto à cette politique est assujettie à une vérification par le Bureau du vérificateur général. Alto divulgue de façon proactive, par l'entremise de son site Web et/ou du portail du Gouvernement ouvert, les frais de déplacement et d'accueil du président-directeur général, des membres du conseil d'administration et des cadres supérieurs. Ces divulgations comprennent les dépenses liées aux voyages d'affaires, à l'accueil, aux conférences et aux événements pour des activités directement liées à l'exécution du mandat de base ou des exigences juridiques d'Alto, la mobilisation de ses principales parties prenantes.

Annexe 11 : Harmonisation avec les priorités et l'orientation du gouvernement

L'initiative s'harmonise avec les multiples priorités du gouvernement du Canada en matière de transport et d'infrastructure, notamment :

- Bâtir l'économie la plus solide du G7 et catalyser des projets d'importance nationale qui relieront le Canada et créeront des emplois bien rémunérés pour les générations (discours du Trône de 2025)
- Soutenir le nouveau cadre stratégique du gouvernement qui renforcera les exigences existantes en matière d'approvisionnement (nouvelle *politique* « *Achetez canadien* »).
- Soutenir l'intérêt national en tant que projet transformateur qui aidera à stimuler les investissements et à créer les conditions pour un pays mieux connecté, plus productif et ambitieux; Alto travaille avec le Bureau des projets majeurs pour accélérer les travaux d'ingénierie, de réglementation et de permis afin de commencer la construction dans quatre ans.

Établissement d'une relation mutuellement avantageuse avec les communautés, entités et organismes autochtones

L'approche de la société pour travailler en partenariat avec les peuples autochtones est fondée sur les principes de participation précoce, significative et conforme aux principes de la *Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones*. Alto continuera de diriger les consultations et les activités de participation au nom de la Couronne afin de remplir l'obligation de consulter et, le cas échéant, d'accommoder qui incombe à la Couronne.

L'un des principaux objectifs de cette participation sera de promouvoir l'inclusion des groupes et des partenaires autochtones dans le partage des avantages socioéconomiques de l'initiative. Alto travaille avec des experts autochtones et non autochtones pour explorer des modèles de participation financière et fera participer les communautés autochtones à ces options.

Pour soutenir la participation des groupes et organisations autochtones à l'initiative, Alto a signé des ententes de collaboration et des protocoles d'entente avec les groupes et organisations autochtones le long du corridor, et devrait en signer d'autres. Les ententes de collaboration décrivent la façon dont Alto et les signataires autochtones collaboreront et engageront des financements de capacité pour appuyer la participation significative des groupes autochtones à la phase de planification et de codéveloppement de l'initiative qui peut comprendre des études sur l'utilisation traditionnelle des terres, des études sur le terrain, des ateliers archéologiques, des études sur les connaissances autochtones, des emplois à court et à long terme, le développement économique et les possibilités d'approvisionnement.

Les protocoles d'entente avec les organisations autochtones sont uniques, préparant le terrain pour le partenariat et la conception conjointe de bénéfices socioéconomiques mutuellement bénéfiques, ce qui soutiendra stratégiquement notre capacité à nous engager au-delà des communautés touchées auprès des populations urbaines autochtones, y compris les marchés du travail et les secteurs d'affaires autochtones, afin d'atteindre les objectifs d'emploi et d'approvisionnement de l'initiative.

Alto recrute activement des personnes ayant une vaste expérience de travail avec des groupes et des partenaires autochtones.

La société a rendu obligatoire la formation sur la sensibilisation aux cultures autochtones, y compris la formation en personne, afin d'améliorer la compréhension et la sensibilité aux questions et aux priorités autochtones.

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

Alto est en train de constituer un effectif représentatif. En date du 1^{er} décembre 2025, 49 % de ses employés étaient des femmes, ce qui est notable dans un secteur à prédominance masculine. De plus, le conseil d'administration est un exemple de la diversité des genres et des langues, et de la représentation autochtone et régionale.

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

Offre de logements

Le gouvernement s'est engagé à faciliter un effort national en réunissant tous les ordres de gouvernement, en partenariat avec les constructeurs d'habitations, les financiers, les fournisseurs de logements communautaires, les établissements postsecondaires et les groupes et partenaires autochtones pour construire les maisons dont les Canadiens ont besoin.

La société s'engage à favoriser le développement durable du transport ferroviaire passager, à améliorer l'accessibilité des transports, à relier les centres urbains aux banlieues et à contribuer au bien-être général des citoyens canadiens.

À cette fin, à la suite d'une décision du gouvernement sur l'intégration du logement dans l'initiative, la société collabore avec des partenaires, organismes et parties prenantes gouvernementaux pour intégrer des facteurs liés à l'habitation afin d'accroître l'offre de logements et de logements abordables à proximité de plaques tournantes ferroviaires clés, favorisant ainsi l'aménagement axé sur le transport en commun.

Annexe 12 : Trains à grande vitesse et alto — chronologie

2022	JALONS
3 mars	Une structure de gouvernance provisoire est approuvée sous la direction de Transports Canada pour entreprendre les travaux préparatoires et appuyer le lancement du processus d'approvisionnement pour un nouveau réseau ferroviaire dédié avant la constitution d'Alto.
10 mars	Le gouvernement a publié une demande d'expression d'intérêt (DEI) pour l'initiative. L'objectif de la DEI était d'échanger de l'information avec des participants de l'industrie intéressés et d'obtenir des commentaires sur l'initiative.
29 novembre	VIA HFR-VIA TGF inc. est incorporé comme filiale en propriété exclusive de VIA Rail Canada inc.
15 décembre	Le gouvernement a annoncé la création de VIA HFR-VIA TGF inc., une société d'État qui relève du Parlement par l'entremise du ministre des Transports pour agir à titre de Bureau de gestion du projet.
2023	JALONS
17 février	Le gouvernement a publié une demande de qualification (DDQ) et les résultats du projet que le PDP devrait atteindre ou dépasser.
24 avril	La période de DDQ a pris fin.
20 juillet	Le gouvernement a retenu les services de trois équipes de soumissionnaires à partir du processus de DDQ, qui ont été invitées à répondre à la demande de propositions (DP). VIA HFR a commencé à fonctionner comme un bureau de projet dédié à l'initiative de TGF.
8 septembre	Martin Imbleau a été nommé président-directeur général de VIA TGF.
13 octobre	Le gouvernement a lancé un appel d'offres pour choisir un partenaire développeur privé pour codévelopper l'initiative de TGF avant que le gouvernement du Canada ne prenne une décision finale en matière d'investissement.
D'octobre à décembre	Organisations de réunions régulières entre le gouvernement, VIA TGF et les soumissionnaires, y compris des réunions commerciales confidentielles.
2024	JALONS
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, ce qui permettra à VIA TGF de livrer des trains à grande fréquence au nom du gouvernement. Le budget de 2024 prévoit également des fonds de 371,6 millions de dollars sur six ans, à compter de 2024-2025, destinés à VIA HFR-VIA TGF inc. et à Infrastructure Canada pour faire avancer la conception et le développement d'un service ferroviaire à grande fréquence.
20 juin	Le projet de loi C-69, la <i>Loi d'exécution du budget, 2024</i> , a reçu la sanction royale.
24 juillet	Les propositions ont été présentées par trois répondants qualifiés.
Octobre	Fin de la période d'évaluation des soumissions.
2025	JALONS
19 février	Le gouvernement a annoncé le choix de Cadence comme PDP. Cadence est composé de CDPQ Infra, AtkinsRéalis, Keolis, SYSTRA Canada, Air Canada et SNCF Voyageurs. Le gouvernement a annoncé qu'Alto mettra en place un réseau ferroviaire à grande vitesse avec Cadence et un financement de 3,9 milliards de dollars pour la phase de codéveloppement.

19 mars	VIA TGF exécute l'EPD avec le partenaire développeur privé. La phase de codéveloppement commence avec l'étape 1 : validation du plan et mobilisation initiale des Autochtones et des parties prenantes
26 juin	Le projet de loi C-5 reçoit la sanction royale. La législation vise à faire avancer les projets d'intérêt national en se concentrant sur un petit nombre de projets réalisables et en déplaçant l'accent des examens fédéraux de la question de savoir s'il « faut » réaliser ces projets à celle de savoir « comment » mieux les faire avancer.
17 juillet	Début de l'étape 2 de la phase de codéveloppement (définition du projet)
11 septembre	Le gouvernement annonce les cinq premiers projets à être étudiés par le Bureau des projets majeurs et identifie d'autres projets qui pourraient véritablement transformer le pays, notamment l'initiative Alto de trains à grande vitesse.
18 novembre	Présentation de la <i>Loi d'exécution du budget</i> de 2025, qui comprend la <i>Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse</i> et qui permettrait l'accélération de l'initiative.

Annexe 13 : Glossaire des acronymes et des termes

Acronyme ou terme	Définition
Accord bilatéral	Entente entre Transports Canada et Alto qui établit le cadre de collaboration entre ces parties afin de faciliter leurs rôles respectifs pendant les phases de l'initiative. Il y a un accord bilatéral pour la phase d'approvisionnement et un autre pour la phase de codéveloppement.
Accord tripartite	Entente entre Transports Canada, Alto et VIA Rail, qui établit le cadre de collaboration entre ces parties afin de faciliter leurs rôles respectifs pour faire avancer l'initiative. Il y a un accord tripartite pour la phase d'approvisionnement et un autre pour la phase de codéveloppement.
AEIC	Agence d'évaluation d'impact du Canada
Analyse multicritères (AMC)	L'AMC est utilisée pour définir les options de tracé afin de parvenir à un tracé indicatif. L'analyse repose sur neuf catégories, suivant les thèmes des sept résultats du projet, auxquels s'ajoutent deux catégories supplémentaires pour faciliter l'analyse : l'acceptabilité sociale et la mise en œuvre.
Approche de codéveloppement	Une approche novatrice et collaborative où les secteurs privé et public travaillent conjointement à la conception et à l'optimisation du projet au cours d'une phase de codéveloppement qui a commencé lors de la signature de l'entente de prédéveloppement (EPD) par Alto et le PDP, et qui conduira à l'élaboration de la conception, l'optimisation et la mise en œuvre de l'initiative dans le cadre d'un modèle progressif de prestation Conception-Construction-Financement-Exploitation-Maintenance (CCFEM), conformément à l'EPD.
Autorité responsable des approvisionnements	Désigne les Travaux publics et Services gouvernementaux du Canada (TPSGC) exerçant leurs activités sous le nom de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC). Sous la direction de l'autorité du projet, le personnel de SPAC a géré le processus d'approvisionnement pour la sélection du partenaire développeur privé.
BIC	Banque de l'infrastructure du Canada
BOMA BEST	BOMA BEST (Building Environmental Standards) est un programme de certification canadien développé par la Building Owners and Managers Association (BOMA) Canada. Il évalue et reconnaît la performance environnementale et la durabilité des bâtiments commerciaux existants.
Cadence	Project Cadence Rail S.E.C.
Chargé de projet	Au cours de la phase d'approvisionnement, le sous-ministre des Transports a délégué l'autorité du projet au sous-ministre adjoint de Transports Canada, TGV. Représentant Transports Canada, l'autorité du projet a assumé la responsabilité globale du projet, notamment en tenant le CSSM et le propriétaire responsable au courant des progrès et des questions importantes, en guidant le travail de l'autorité responsable des approvisionnements et du Bureau d'élaboration du projet (Alto), et agissant à titre de contrepartie des participants du secteur privé aux étapes de la DDQ et de la DDP. La phase d'approvisionnement étant terminée, Alto est désormais l'autorité responsable du projet et travaille avec Cadence, le PDP sélectionné, pendant la phase de codéveloppement afin d'élaborer conjointement l'initiative.
Charte du projet	Désigne un document approuvé par le sous-ministre des Transports, qui est annexé à une partie de l'accord bilatéral entre TC et Alto, et qui comprend la gouvernance de l'initiative pendant la phase de codéveloppement, les grands paramètres de l'initiative et les rôles et responsabilités d'Alto et du gouvernement pendant cette phase. Il y a une charte du projet

Acronyme ou terme	Définition
	pour la phase d'approvisionnement et une charte du projet pour la phase de codéveloppement.
Chemins de fer hôtes	Propriétaire et/ou exploitant d'une infrastructure ferroviaire existante.
Corridor ferroviaire de VIA	Le corridor Québec–Windsor où circulent actuellement les trains de VIA Rail.
CSSM (Comité de surveillance des sous-ministres)	Un organisme de surveillance composé de 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.
DDP	Demande de propositions
DDQ	Demande de qualification
Entente de prédéveloppement (EPD)	Fait référence à l'entente qu'Alto a conclue avec le soumissionnaire retenu choisi par l'autorité responsable des approvisionnements, conformément à la DDP. L'entente décrit les paramètres nécessaires pour faire progresser et optimiser la conception et la portée de l'initiative au cours de la phase de codéveloppement et fournit le cadre pour délimiter les rôles et les responsabilités du PDP et d'Alto.
Entente de réseau	Fait référence à l'entente qu'Alto signerait avec le partenaire développeur privé (PDP), conformément aux dispositions de l'entente de prédéveloppement et en vertu duquel le PDP, alors désigné comme partenaire privé, doit mettre en œuvre le champ d'application de l'initiative pendant la phase d'exécution.
ENVISION	ENVISION est un cadre de référence et un système de notation en matière de développement durable mis au point par l'Institute for Sustainable Infrastructure (ISI). ENVISION fournit un cadre complet pour évaluer, orienter et reconnaître les infrastructures durables sur les plans environnemental, social et économique. Il aide les parties prenantes à prendre des décisions éclairées afin de réduire l'impact environnemental, de renforcer la valeur communautaire et d'améliorer les performances tout au long du cycle de vie des projets.
Évaluation des impacts (EI)	Processus fédéral de planification et de prise de décisions, dirigé par l'AEIC, pour évaluer les effets positifs et négatifs potentiels des projets proposés. Les évaluations d'impact tiennent compte d'un large éventail de facteurs et définissent des mesures pour atténuer les effets négatifs des projets.
Ingénieur du propriétaire	Un représentant ou défenseur indépendant du propriétaire responsable. Il s'agit d'un rôle de soutien essentiel qui fournit un appui en matière de gestion de projet, de conseils techniques et d'assurance de la qualité durant toutes les étapes du cycle de vie des actifs, en plus d'exercer une diligence raisonnable sur des questions précises au nom du propriétaire responsable.
ISO 14001	La norme ISO 14001 est une norme internationale relative aux systèmes de gestion de l'environnement (SGE) élaborée par l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Contrairement aux certifications spécifiques aux bâtiments telles que LEED ou BOMA BEST, la norme ISO 14001 se concentre sur la gestion environnementale des organisations plutôt que sur des bâtiments ou des projets individuels.
LEED	LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) est un système de certification des bâtiments écologiques reconnu mondialement, développé par le U.S. Green Building Council (USGBC). Il fournit un cadre pour la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien de bâtiments durables et hautement performants.
LICC	Logement, Infrastructures et Collectivités Canada
Partenaire développeur privé (PDP)	Désigne le partenaire du secteur privé choisi par l'autorité responsable des approvisionnements, conformément à la DDP, pour conclure l'entente de prédéveloppement avec Alto, et qui travaille maintenant avec le gouvernement et Alto pendant la phase de

Acronyme ou terme	Définition
	codéveloppement pour faire progresser et optimiser la conception et l'ingénierie du réseau de train à grande vitesse.
Phase de codéveloppement	Désigne la phase qui a commencé avec l'exécution de l'entente de prédéveloppement. Au cours de la phase de codéveloppement, Alto collaborera et supervisera les travaux avec le partenaire développeur privé pour faire progresser la conception et finaliser sa proposition technique, commerciale et financière pour la conception, la construction, l'exploitation, la maintenance et le financement de l'initiative, qui sera remise à l'autorité contractante pendant la phase de codéveloppement, conformément aux modalités de l'entente de prédéveloppement, avant la phase d'exécution.
Phase d'approvisionnement	Désigne la phase qui a débuté lors du lancement de DDQ le 17 février 2023 et qui s'est terminée à la fin de l'étape de la DDP, avec la signature le 19 mars 2025 de l'entente de prédéveloppement par le PDP sélectionné et Alto.
Propriétaire responsable	Le ministre des Transports est le propriétaire responsable du projet. Le propriétaire responsable répond de l'initiative au Parlement, présente les recommandations au Cabinet et au Conseil du Trésor, et fournit une orientation stratégique globale pour la mise en œuvre de l'initiative en fonction des objectifs pangouvernementaux, y compris les résultats du projet.
RCAANC	Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada
Services locaux	Services dans le corridor existant de VIA Rail entre Québec et Windsor, une fois que ceux-ci auront été transférés au partenaire privé.
Soumissionnaires	Le 20 juillet 2023, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il avait qualifié trois équipes de soumissionnaires : Cadence : CDPQ Infra, SNC Lavalin, Systra Canada, Keolis Canada, et Air Canada, qui se joint à l'initiative en 2024 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
SPAC	Services publics et Approvisionnement Canada
Spécifications des exigences du projet	Les spécifications des exigences du projet définissent les exigences relatives au système ferroviaire intégré, en fonction des besoins des entreprises, de l'autorité (qui représente les intérêts du Canada) et des principaux intervenants.
TC	Transports Canada