

Rapport financier trimestriel



Table des matières

Rapport de gestion	3
Mandat VIA HFR – VIA TGF Inc.	3
Le projet en bref	3
Objectifs, activités et résultats attendus pour 2026-2027	7
Gestion des risques	12
Analyse des résultats financiers	14
États financiers trimestriels (non audités)	15
Déclaration de responsabilité de la direction (non auditée)	15
État de la situation financière (non audité)	16
État des résultats (non audité)	17
État des actifs financiers nets (passifs financiers nets) et variation des actifs financiers nets (passifs financiers nets) (non audité)	18
État des flux de trésorerie (non audité)	19
État de la variation des actifs nets (passifs nets) (non audité)	20
Notes afférentes aux états financiers (non auditées)	21
1. Pouvoir, mandat et activités	21
2. Base de présentation des états financiers	22
3. Actif éventuel	24
4. Immobilisations corporelles	24
5. Comptes créditeurs et charges à payer	24
6. Engagements	25
7. Charges d'exploitation/Renseignements supplémentaires par type de dépense	25

Rapport de gestion

MANDAT

Le mandat d'Alto, constituée en société sous le nom de VIA HFR – VIA TGF inc. (la Société), est de développer et de mettre en œuvre le projet de réseau de trains à grande vitesse, y compris la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien d'un service ferroviaire passager en Ontario et au Québec, et ce, en signant un ou plusieurs accords avec le secteur privé, en collaboration avec le ministre des Transports.

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

Les valeurs d'Alto constituent le fondement moral et culturel de la Société. Elles guident notre façon de travailler, de collaborer et de prendre des décisions, assurant ainsi la cohérence des actions et déterminant la façon dont la Société progresse.

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.

LE PROJET EN BREF

Façonner l'avenir du Canada grâce au train à grande vitesse

Le projet est une initiative transformatrice du gouvernement du Canada qui vise à révolutionner les déplacements interurbains dans la région la plus densément peuplée du pays. Ce projet ambitieux comprend la construction de près de 1 000 km de voies réservées reliant Québec, Trois-Rivières, Laval, Montréal, Ottawa, Peterborough et Toronto. Le service fonctionnera principalement sur des voies électrifiées, ce qui réduira

considérablement les émissions de gaz à effet de serre et offrira une solution de rechange plus durable aux options de déplacement interurbain existantes, tout en stimulant la productivité et en dynamisant l'économie.

Alto représente une évolution majeure pour le secteur des transports au Canada. En offrant un réseau ferroviaire moderne, durable et hautement performant, le projet soutiendra la croissance économique, la durabilité environnementale, la réconciliation avec les peuples autochtones et une meilleure mobilité pour les générations futures de Canadiens. Le réseau de trains à grande vitesse est un investissement fondamental qui va transformer de manière radicale la façon dont des millions de Canadiens vivent, communiquent et se déplacent à travers le corridor.

Alto va transformer l'avenir des transports publics au Canada en mettant en place un réseau de trains à grande vitesse qui permettra d'atteindre les sept objectifs fixés par le gouvernement du Canada.

RÉSULTATS DU PROJET	CONTRIBUTIONS CONNEXES
1. Augmenter de manière importante le nombre de passagers des services ferroviaires interurbains	En proposant des liaisons ferroviaires interurbaines plus rapides, plus fiables et plus fréquentes, le projet vise à augmenter considérablement le nombre de voyageurs, ce qui permettra de réduire les embouteillages routiers et, potentiellement, de diminuer le recours aux autres modes de transport.
2. Améliorer l'expérience des passagers dans le corridor	Le projet permettra d'améliorer les temps de déplacement, la fiabilité du service et l'efficacité globale pour les voyageurs. Il vise également à maintenir les liaisons avec les villes actuellement desservies par les services ferroviaires existants, tout en créant des occasions d'optimiser les services locaux. Il assurera ainsi la continuité de la connectivité régionale, tout en renforçant l'intégration avec le nouveau service à grande vitesse.
3. Fournir des trajets interurbains sécuritaires	Le projet permettra de mettre en place une infrastructure et des opérations ferroviaires modernes et de grande qualité, conçues pour assurer des déplacements interurbains sécuritaires et fiables le long du corridor, conformément aux normes de pointe de l'industrie.
4. Contribuer à la réconciliation avec les peuples autochtones	La communication avec les communautés autochtones et leur participation sont essentielles à la réussite du projet. Alto s'engage à favoriser une participation significative des peuples autochtones et à encourager la réconciliation grâce à des échanges respectueux, à une collaboration et au développement de possibilités économiques mutuellement avantageuses. Ces opportunités mettront en évidence et soutiendront les cultures, les droits et les liens des peuples autochtones avec leurs terres.
5. Augmenter de manière importante la disponibilité des services accessibles et abordables	Le projet mettra de l'avant un réseau de transport plus accessible et plus abordable, offrant ainsi de meilleures options de mobilité aux communautés situées le long du corridor.
6. Réduire au minimum les coûts permanents pour les contribuables	Le projet est en cours de développement en mettant l'accent sur l'efficacité à long terme et la stabilité financière, dans le but de réduire les coûts permanents pour les contribuables au fil du temps.
7. Offrir des avantages	Le projet permettra de mettre en place une solution de transport électrifiée

environnementaux concrets pour appuyer l'engagement de carboneutralité du gouvernement	à faibles émissions de carbone. Il soutient ainsi les engagements du Canada en matière de changement climatique et ses objectifs de carboneutralité. En diminuant la dépendance aux modes de transport émettant davantage de gaz à effet de serre, on s'attend à ce que les émissions soient réduites à long terme.
---	---

Aperçu des phases de réalisation

Le projet de réseau de trains à grande vitesse Alto repose sur une approche pluriannuelle progressive de développement et de réalisation en collaboration avec Cadence. Cette approche soutient l'avancement du projet, favorise l'innovation, améliore le rendement du service ferroviaire passager, et renforce la gestion des risques, dans le but d'offrir une meilleure valeur aux Canadiens.

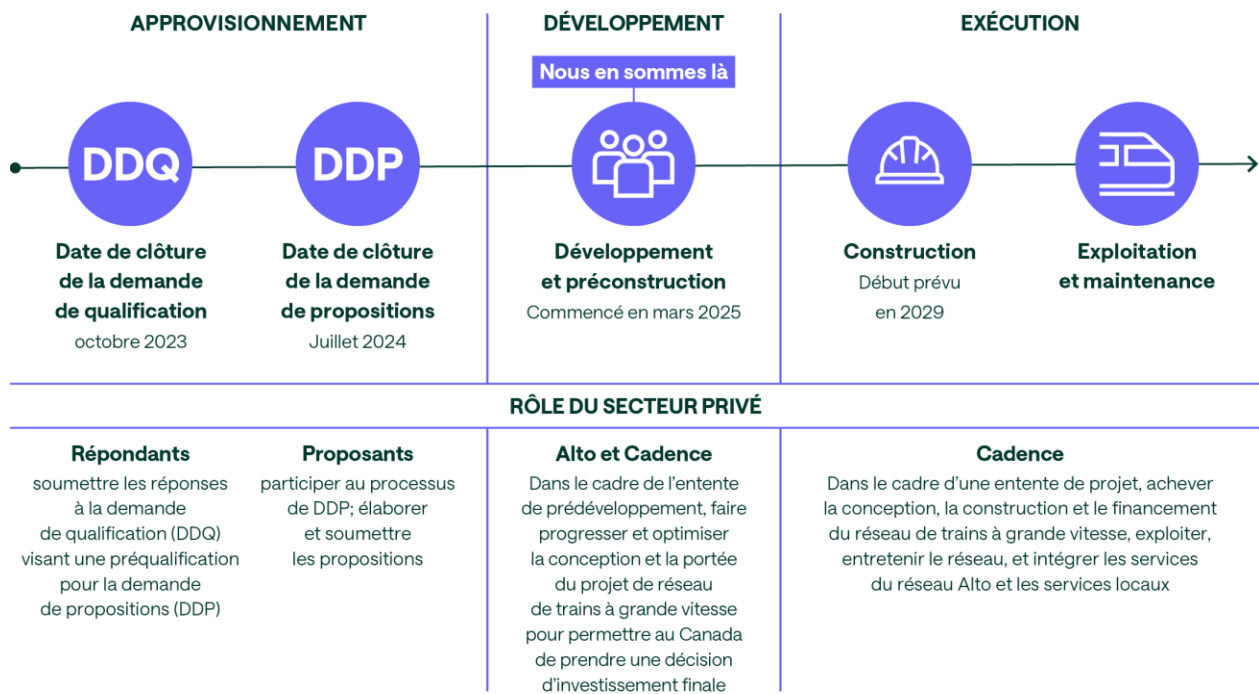
La phase de développement et de préconstruction comporte quatre étapes :

Étape 1 : validation du plan et développement initial du réseau – *terminée*

Étape 2 : élaboration du concept du réseau – *en cours*

Étape 3 : développement des segments

Étape 4 : transition vers la phase de construction



En septembre 2025, le gouvernement du Canada a identifié Alto comme une stratégie de transformation qui bénéficiera d'un soutien pour accélérer le développement et commencer la construction bien avant la date initialement prévue. Le début de la phase de construction est prévu pour 2029. Alto représente un

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

Pour plus d'information sur la Société et ses activités, son environnement opérationnel, ses objectifs stratégiques et les principaux axes de sa planification pour les exercices 2026-2027 à 2030-2031, veuillez consulter le résumé du plan d'entreprise 2026-2027 d'Alto sur le site Web d'Alto sous la rubrique « À propos de nous » > « Transparence et confiance » (altotrain.ca).

Objectifs, activités et résultats attendus pour 2026-2027

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

Activités :

L'accélération de la phase de développement et de préconstruction (appelée « phase de codéveloppement » dans le résumé du plan d'entreprise 2026-2027, disponible sur le site Web d'Alto) est une priorité clé pour Alto en 2026-2027. Alto collaborera avec le PDP et supervisera ses travaux afin d'élaborer et d'optimiser la conception globale du réseau, ce qui comprend l'établissement d'un tracé de corridor initial et des options de tracé. Ces travaux éclaireront les futures décisions d'investissement du gouvernement avant le début des travaux de construction. Alto vise à offrir les avantages de l'initiative plus tôt, grâce à un plan de construction et de mise en œuvre par segments (approche de réseau) où certaines paires de villes sont connectées et mises en service avant que l'ensemble du réseau soit construit. Grâce à cela, les Canadiens pourront bénéficier plus rapidement de services ferroviaires interurbains plus fréquents, plus fiables, plus abordables et plus rapides. Le 12 décembre 2025, le gouvernement du Canada a annoncé que le segment Montréal-Ottawa serait le premier à être construit.

Alto poursuivra les activités du projet de façon simultanée, en vue des principaux points de décision du gouvernement. Cette approche témoigne d'un engagement commun à la réalisation du projet en temps opportun, ce qui permet à Alto d'entamer les activités préparatoires et de prendre les décisions relatives au chemin critique sans attendre les autorisations successives.

Résultats attendus :

Alto fera progresser l'initiative en supervisant les travaux du PDP tout au long de l'étape 2 de la phase de développement et de préconstruction, en élaborant et en optimisant la conception pour atteindre ou dépasser les résultats du projet en vertu de l'accord de prédéveloppement, (l'EPD), et en présentant ce travail au gouvernement pour appuyer une décision d'investissement future sur la finalisation de la conception et la progression vers la phase d'exécution.

Conception et tracé

- Effectuer une analyse multicritère détaillée et produire un tracé privilégié
- Faire progresser la conception de chaque paire de villes à une estimation de coût de classe 3

- Faire progresser les spécifications techniques pour le matériel roulant, les travaux de génie civil (nivellement, ponts), les gares, l'électrification et les systèmes de signalisation et de contrôle des trains

Réglementation/évaluation d'impact

- Faire progresser la description du projet pour le segment central auprès de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada
- Faire progresser les études de terrain, la planification de la contrepartie écologique et les consultations nécessaires pour appuyer l'évaluation d'impact

Aspects commerciaux/financiers

- Faire progresser l'analyse de rentabilisation existante à un niveau plus élevé de maturité financière, soutenue par des coûts et des revenus mis à jour
- Faire progresser la structuration des affaires et des négociations avec Cadence sur la liste de conditions de la phase d'exécution
- Continuer de surveiller la conformité à l'EPD, le contrôle des coûts et l'administration des contrats
- Mobiliser les groupes autochtones et élaborer une stratégie de participation financière des Autochtones

Propriétaires des chemins de fer, services publics, VIA Rail

- Faire progresser les protocoles d'entente (PE) et les négociations avec les propriétaires des chemins de fer et les entreprises de services publics
- Poursuivre l'élaboration du plan de transition avec VIA Rail pour les services locaux

Acquisition des terrains

- Élaborer une estimation détaillée des coûts de classe 4 de l'AACE pour l'acquisition des terrains
- Poursuivre les acquisitions anticipées/stratégiques pour protéger le tracé et les parcelles de terrain clés contre les spéculations
- Renforcer la capacité (arpenteurs, évaluateurs, etc.) d'appuyer les transactions immobilières

Sud-Ouest de l'Ontario

- Soumettre au ministre des Transports des recommandations pour l'amélioration des services ferroviaires passagers dans le sud-ouest de l'Ontario en 2026

En résumé, l'année est consacrée à l'achèvement de l'étape 2 : peaufiner un tracé privilégié, faire progresser les estimations de conception de classe 4 de l'AACE, déposer la description de projet

du segment central aux fins de l'évaluation d'impact et mettre en place des travaux de base commerciaux/ financiers et d'acquisition de terrains nécessaires pour respecter la date cible de début des travaux de construction de 2029.

Statut :

- En bonne voie.

PRIORITÉ CLÉ N°2 : FAVORISER LES PARTENARIATS AVEC LES AUTOCHTONES, ET MOBILISER LES PARTIES PRENANTES ET LES AUTRES PARTENAIRES EFFICACEMENT**Activités :**

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'assurer et d'élargir l'appui du public à l'égard de l'initiative. Une mobilisation efficace favorise la transparence, renforce la confiance avec les collectivités le long du corridor et permet à Alto de cerner rapidement les préoccupations, ce qui entraîne une planification plus complète et des stratégies d'atténuation plus acceptables. Au fil des progrès de la phase de développement et de préconstruction, Alto consultera les groupes autochtones et mobilisera d'autres parties prenantes afin de recueillir des données et des commentaires et d'intégrer cette rétroaction dans ses travaux de développement.

Résultats attendus :

Alto favorisera les partenariats en établissant des relations avec les groupes et les partenaires autochtones et en mobilisant efficacement les parties prenantes 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 faire connaître l'initiative 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.

Relations autochtones

- Élargir les ententes de collaboration et les protocoles d'entente, travailler à l'atteinte de la cible de 5 % pour l'approvisionnement auprès des Autochtones et l'emploi des Autochtones
- Déterminer les effets négatifs sur les droits ancestraux ou issus de traités et produire un plan de prise en compte

Consultation

- Approfondir l'engagement auprès des parties prenantes à propos des répercussions du tracé et de la conception

Relations gouvernementales/communautaires

- Établir des liens avec les provinces, les municipalités et les collectivités locales; officialiser les déclarations d'intention avec l'Ontario et le Québec

Mobilisation du public

- Publier un rapport sur la campagne de consultation 2025-2026, tenir une autre série de mobilisations en 2026-2027 et poursuivre les campagnes de sensibilisation du public

Retombées communautaires

- Faire progresser le plan des retombées communautaires (emplois locaux, approvisionnement, projets de quartier)

Partenaires du savoir

- Poursuivre le laboratoire d'innovation en matière de politiques et la collaboration internationale dans le secteur ferroviaire

Coordination fédérale

- Consulter Transports Canada et les ministères fédéraux et collaborer avec ces entités, y compris le Bureau des grands projets, pour prendre des décisions en temps opportun.

Statut :

- En bonne voie.

PRIORITÉ CLÉ N° 3 : FAVORISER L'AVANCEMENT DU PROJET ET SOUTENIR LA GESTION RESPONSABLE DE L'ENTREPRISE

Activités :

Démontrer la viabilité financière et la responsabilité d'une gestion prudente des ressources tout en remplissant le mandat du gouvernement. Alto continuera à 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 nécessaire pour attirer, mobiliser et maintenir en poste une main-d'œuvre hautement qualifiée.

Résultats attendus :

Alto veillera à l'existence d'une gouvernance d'entreprise efficace et à la 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 développement et de préconstruction.

Fonctions corporatives

- Renforcer les fonctions liées aux finances, à la TI, à la sécurité et aux installations pour appuyer les employés
- Emménager dans des espaces de bureaux réservés dans la région de la capitale nationale en 2026-2027; possibilité de baux supplémentaires le long du corridor
- Continuer d'investir dans un système de TI entièrement infonuagique, en élargissant la plateforme de planification des ressources de l'entreprise (lancée en avril 2025), la bureautique et la gestion de documents, le système d'information géographique et le logiciel de gestion des parties prenantes, la stratégie d'IA et les logiciels de gestion et de contrôle de projets (calendrier, risque, gestion des exigences)

Gouvernance et intendance

- Assurer une gouvernance d'entreprise efficace : appuyer le conseil d'administration, mettre en œuvre les politiques, assurer la gestion des coûts et les contrôles internes
- Obtenir des résultats clairs et mesurables et produire des rapports sur la gestion du rendement, les activités du PDP et la gestion des risques de façon transparente

Ressources humaines

- Faire progresser la proposition de valeur pour les employés afin d'attirer et de maintenir en poste une main-d'œuvre qualifiée
- Continuer d'intégrer les valeurs d'Alto dans les politiques et les pratiques en matière de RH
- Harmoniser le processus de gestion du rendement avec l'exercice commençant le 1^{er} avril 2026
- Officialiser les programmes de formation et de perfectionnement
- Renforcer les pratiques en matière de santé et de sécurité (en s'appuyant sur le comité de santé et de sécurité et la Politique sur la prévention de la violence et du harcèlement, tous deux établis en 2025-2026) et poursuivre la mise en œuvre du Plan d'accessibilité (2025-2027)

Soutien juridique

- Continuer de donner des conseils sur un large éventail de questions, y compris la gestion de l'EPD, l'approvisionnement, les ententes sur l'acquisition de terrains et les services publics, la conformité à la réglementation, le processus d'évaluation d'impact, l'obligation de consulter, les questions d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels, la structuration des affaires, la protection de la PI et la sûreté/sécurité ferroviaire.

Statut :

- En bonne voie.

Gestion des risques

La gestion des risques demeure une priorité pour Alto, alors que le projet progresse dans sa phase de développement et de préconstruction. Alto s'appuie sur un solide cadre de gestion des risques de l'entreprise (GRE) pour s'assurer de cerner, d'évaluer et de gérer ces risques de façon appropriée.

Le cadre de GRE permet à Alto :

- de cerner de façon proactive les risques les plus critiques de la Société et d'établir leur ordre de priorité; des risques qui, s'ils n'étaient pas atténués, compromettraient sa capacité à atteindre ses objectifs;
- d'intégrer la gestion des risques aux processus décisionnels en ce qui a trait à l'élaboration des stratégies et à l'affectation des ressources;
- de créer une culture de conscience du risque dans l'ensemble de la Société.

Alto cerne et surveille activement les risques existants ou émergents au sein de son environnement opérationnel externe et interne. Compte tenu de la nature des activités d'Alto, la gestion des risques de projet relève d'un effort collaboratif, mené par la Société et Cadence. Cette collaboration a donné lieu à la création d'un registre des risques de projet visant à cerner, à évaluer et à atténuer les risques. Le registre des risques est mis à jour régulièrement au fur et à mesure que de nouveaux risques émergent et que les risques existants évoluent. Les principaux risques désignent ceux qui sont susceptibles d'avoir une incidence importante sur la capacité d'Alto de s'acquitter de son mandat et font l'objet d'une surveillance accrue de la part de l'équipe de direction ainsi que du Comité d'audit et de gestion des risques du conseil d'administration.

RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	APPROCHE D'ATTÉNUATION
Acquisition des terrains	Alto n'acquiert pas les terrains nécessaires pour permettre les activités de construction prévues.	Élaborer et mettre en œuvre un programme stratégique d'acquisition de terrains afin de permettre un assemblage rapide et efficace.
Environnement et permis	Alto n'obtient pas une décision favorable d'évaluation d'impact ou les permis requis pour répondre aux exigences du projet et du calendrier.	Collaborer avec les organismes appropriés pour obtenir des précisions sur la réglementation, confirmer les exigences en matière de permis et élaborer et mettre en œuvre le programme de travail sur le terrain.
Approvisionnement en construction	Alto ne parvient pas à se procurer les matériaux et la main-d'œuvre nécessaires pour répondre aux exigences du projet et du calendrier.	Élaborer et mettre en œuvre une stratégie d'approvisionnement exhaustive pour explorer les possibilités d'approvisionnement en matériaux, maintenir la tension concurrentielle sur le marché et répondre aux besoins en main-d'œuvre.

RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	APPROCHE D'ATTÉNUATION
Propriétaires des chemins de fer	Alto ne parvient pas à conclure les ententes nécessaires ou à respecter les exigences du projet avec les chemins de fer hôtes.	Négocier et signer des ententes, et déterminer les solutions mutuellement avantageuses grâce à des solutions d'ingénierie et à la mise à niveau des infrastructures.
Services publics	Alto ne parvient pas à harmoniser les exigences des services publics avec les exigences et/ou les échéanciers du projet.	Faire participer les entreprises de services publics à l'harmonisation des exigences, des échéanciers et des ressources du projet, et favoriser la collaboration entre les gouvernements, Alto et les entreprises de services publics aux fins de délivrance de permis.
Parties prenantes et relations autochtones	Alto ne parvient pas à obtenir et à maintenir le soutien nécessaire au projet de la part des principales parties prenantes ou des communautés autochtones ou ne s'acquitte pas de l'obligation de consulter qui incombe à la Couronne.	Élaborer et mettre en œuvre des approches intégrées et proactives en matière de communication et de consultation pour chaque public afin de continuer à bâtir la confiance et le soutien continu pour le projet. Établir des relations solides et continues avec les groupes autochtones susceptibles d'être touchés, cerner les préoccupations et y répondre rapidement, et assurer une coordination étroite avec les ministères et organismes de la Couronne pertinents pour appuyer les processus de consultation dirigés par la Couronne.

Les principaux risques décrits ci-dessus reflètent le profil de risque actuel. Cependant, les risques d'Alto continueront d'évoluer à mesure que le projet avancera, avec l'apparition de nouveaux risques et l'augmentation ou la diminution des risques existants au fil du temps.

Analyse des résultats financiers

Le présent document fournit des renseignements sur le premier trimestre d'exploitation de l'exercice 2026-2027, pour la période du 1^{er} avril 2026 au 30 juin 2026. Au cours de la période visée, la Société a continué de faire progresser son mandat en collaborant avec Cadence pour poursuivre le développement du projet. Au cours du trimestre, la Société a également continué de consulter et mobiliser les peuples autochtones, les partenaires et d'autres parties prenantes, d'intégrer les ressources et d'investir dans ses capacités internes afin de renforcer sa capacité à s'acquitter de son mandat.

Le 30 juin 2026, la Société avait atteint 225 ressources dédiées, contre 167 à la même période l'an dernier. L'augmentation de la capacité interne demeure essentielle pour assurer le succès de la Société en tant qu'autorité du projet dans la phase de développement et préconstruction et pour que la Société s'affirme comme une contrepartie efficace à l'égard de Cadence. La Société continue également de bâtir son infrastructure pour obtenir des résultats efficaces.

La Société a enregistré un excédent d'exploitation de 42,2 M\$ pour le trimestre, principalement grâce à la capitalisation des dépenses d'investissement admissible en immobilisations de 39,8 M\$ selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Essentiellement, l'excédent reflète le moment et le traitement comptable de l'investissement en capital, et non pas une sous-utilisation ou un excédent des fonds disponibles. Pour appuyer l'accélération des dépenses et de l'utilisation des ressources, la Société a utilisé 82,2 M\$ de crédits pour le trimestre clos le 30 juin 2026, soit une augmentation de 247% par rapport à la même période de l'année précédente. Cela reflète un investissement accru dans l'ensemble des priorités stratégiques d'Alto, y compris les activités de développement, l'acquisition de terrains et d'autres immobilisations corporelles.

La Société a comptabilisé des charges d'exploitation de 40,2 M\$ au premier trimestre. Cela représente une augmentation de 45,7 % (12,6 M\$) pour le premier trimestre par rapport à la même période de l'année précédente. Des augmentations sont observées dans la plupart des catégories de dépenses, y compris des augmentations de la rémunération et des avantages sociaux de 43 % (3,4 M\$), car la Société a continué de renforcer la capacité interne d'Alto, et des coûts liés au partenaire développeur privé de 84 % (7,7 M\$) à mesure que la Société poursuivait sa collaboration avec Cadence dans la phase de développement et de préconstruction au cours du premier trimestre de l'exercice 2026-2027.

La Société continue d'optimiser son profil de financement afin d'appuyer le développement accéléré du réseau de trains à grande vitesse et l'expansion continue de son portefeuille d'immobilisations au cours de la phase de développement et de préconstruction.

États financiers trimestriels (non audités)

DÉCLARATION DE RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION (NON AUDITÉE)

Pour le trimestre clos le 30 juin 2026

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

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

(signé)

Martin Imbleau

Président-directeur général

Montréal, Canada

25 août 2026

(signé)

Tom Roberts

Chef de la direction financière et de la technologie

État de la situation financière (non audité)

En milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire

Aux	Notes	30 juin 2026	31 mars 2026
Actifs			
<u>Actifs financiers</u>			
Trésorerie		66 858 \$	22 621 \$
Financement public à recevoir		59	29 554
		66 917	52 175
<u>Actifs non financiers</u>			
Immobilisations corporelles	4	108 610	68 830
Charges payées d'avance		1 530	1 869
		110 140	70 699
Total des actifs		177 057	122 874
Passif			
<u>Passif financier</u>			
Comptes créditeurs et charges à payer	5	66 511	54 511
		66 511	54 511
Total du passif		66 511	54 511
Actifs nets		110 546 \$	68 363 \$
<u>Composantes des actifs nets :</u>			
Excédent (déficit) accumulé		110 546 \$	68 363 \$
Actifs financiers nets (passifs financiers nets)			
(actifs financiers moins passifs financiers; reportez-vous à l'état des actifs financiers nets)		406	(2 336)
Actifs éventuels et engagements (notes 3 et 6, respectivement)			

Les notes afférentes font partie intégrante des présents états financiers.

État des résultats (non audité)

(en milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire)

	Notes	Budget annuel	Trimestre clos le 30 juin	
		2026-2027	2026	2025
Produits				
Financement public		710 159 \$	82 215 \$	23 700 \$
Revenus d'intérêts		–	168	54
Total des produits et du financement public		710 159	82 383	23 754
Charges	7	549 754	40 200	27 585
Total des charges		549 754	40 200	27 585
Excédent d'exploitation (déficit)		160 405 \$	42 183 \$	(3 831) \$

Les notes afférentes font partie intégrante des présents états financiers.

État des actifs financiers nets (passifs financiers nets) et variation des actifs financiers nets (passifs financiers nets) (non audité)

En milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire

Aux	Notes	30 juin 2026	31 mars 2026
Actifs financiers		66 917 \$	52 175 \$
Moins : Passif financier		66 511	54 511
Actifs financiers nets (passifs financiers nets) à la clôture de la période		406 \$	(2 336) \$

Pour le trimestre clos le 30 juin	Notes	Budget annuel 2026-2027	2026	2025
Passif financier net, à l'ouverture de la période		(2 336) \$	(2 336) \$	(303) \$
<u>Excédent (déficit) pour la période</u>		160 405	42 183	(3 831)
Amortissement des immobilisations corporelles	4	1 427	36	20
Plus : Consommation des charges payées d'avance		–	1 259	724
Variation liée à l'excédent (déficit)		161 832	43 478	3 087)
Acquisition d'immobilisations corporelles		(160 405)	(39 816)	(192)
Acquisition des charges payées d'avance		–	(920)	(1 280)
Variation liée à l'acquisition d'actifs non financiers		(160 405)	(40 736)	(1 472)
Variation des actifs financiers nets (passifs financiers nets)		1 427	2 742	(4 559)
Passifs financiers nets (actifs financiers nets) à la clôture de la période		(909) \$	406 \$	(4 862) \$

Les notes afférentes font partie intégrante des présents états financiers.

État des flux de trésorerie (non audité)

En milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire

Pour le trimestre clos le 30 juin	NOTES	2026	2025
Trésorerie, à l'ouverture de la période		22 621 \$	5 786 \$
Activités d'exploitation			
Excédent (déficit) d'exploitation ¹		42 183	(3 831)
<u>Variation des éléments hors trésorerie</u>			
Amortissement des immobilisations corporelles	4	36	20
<u>Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement</u>			
Variation des comptes créditeurs et charges à payer	5	(24 616)	3 621
Variation du financement public à recevoir		29 495	6 575
Variation des charges payées d'avance		339	(556)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		47 437 \$	5 829 \$
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS			
Encaisse utilisée pour acquérir des immobilisations corporelles	4	(3 200)	(192)
Trésorerie utilisée pour des activités d'investissement en immobilisations		(3 200) \$	(192) \$
AUGMENTATION DE LA TRÉSORERIE		44 237	5 637
TRÉSORERIE À LA CLÔTURE DE LA PÉRIODE		66 858 \$	11 423 \$

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

Opérations en capital sans effet sur la trésorerie

Variation des comptes créditeurs et charges à payer liés aux immobilisations (36 616) \$ – \$

¹ L'excédent (déficit) d'exploitation comprend des revenus d'intérêts de 168 \$ (54 \$ au 30 juin 2025) provenant du fonds de roulement de la Société.

Les notes afférentes font partie intégrante des présents états financiers.

État de la variation des actifs nets (passifs nets) (non audité)

(en milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire)

Pour le trimestre clos le 30 juin	Notes	2026	2025
Excédent (déficit) accumulé			
Excédent (déficit) pour la période		42 183 \$	(3 831) \$
Solde d'ouverture		68 363	1 152
Solde de clôture		110 546	(2 679)
Actifs nets (passifs nets)		110 546 \$	(2 679) \$

Les notes afférentes font partie intégrante des présents états financiers.

Notes afférentes aux états financiers (non auditées)

Pour le trimestre clos le 30 juin 2026

En milliers de dollars canadiens, sauf indication contraire

1. POUVOIR, MANDAT ET ACTIVITÉS

VIA HFR – VIA TGF inc., qui exploite ses activités sous le nom de projet Alto (la Société), a été constituée le 29 novembre 2022 aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, conformément aux décrets C.P. 2022-0259 et C.P. 2022-0261. La Société relève du Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

La Société a pour mandat de développer et de mettre en œuvre le projet de trains à grande vitesse avec le secteur privé. Cela comprend la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien des services ferroviaires pour passagers au Québec et en Ontario, au moyen d'un ou de plusieurs accords conclus avec le secteur privé, en collaboration avec le ministre des Transports. Le mandat ne peut être modifié qu'avec l'approbation du gouverneur en conseil (décret C.P. 2022-0261).

Le 19 février 2025, le gouvernement du Canada a annoncé que Cadence serait le partenaire développeur privé (PDP) chargé d'élaborer le projet de trains à grande vitesse avec la Société. Le gouvernement du Canada a annoncé un investissement de 3,9 milliards de dollars sur six ans, à compter de 2024-2025, pour la phase de développement et de préconstruction du projet. Cela s'ajoute au financement prévu dans le budget de 2024. Le 19 mars 2025, conformément aux directives du ministre des Transports et du Commerce intérieur, les deux partenaires ont conclu une entente de prédéveloppement (EPD) énonçant les modalités de la phase de développement et de préconstruction, la Société agissant à titre d'autorité du projet.

La Société est une filiale en propriété exclusive de VIA Rail Canada inc., avec qui elle n'a pas de lien de dépendance. Selon le projet de loi C-69, qui a reçu la sanction royale le 20 juin 2024, la société est mandataire de Sa Majesté le Roi du chef du Canada, avec effet rétroactif à la date de sa constitution en société. Une société d'État ayant qualité de mandataire jouit des mêmes immunités, privilèges et prérogatives que l'État en vertu de la Constitution, et peut lier l'État par ses activités. De plus, la Société doit se conformer à toutes les dispositions de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* qui s'appliquent uniquement aux sociétés d'État mères, comme si elle était une société d'État mère, à l'exception des articles 104.1, 105, 106, 107 et 108, conformément au décret C.P. 2022-0260. Le projet de loi C-15, qui a reçu la sanction royale le 26 mars 2026, édicte la *Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse*, qui établit un cadre législatif visant à faciliter la mise en place d'un réseau ferroviaire permettant d'effectuer le transport à grande vitesse de passagers entre le Québec et l'Ontario.

La Société dépend des fonds alloués par le gouvernement du Canada pour la conduite de ses activités. La Société a reçu l'approbation du Conseil du Trésor du Canada pour son plan d'entreprise pour 2026-

2027 à 2030-2031. Le plan d'entreprise est conforme à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* ainsi qu'à l'orientation politique fournie par l'actionnaire ultime de la Société, le gouvernement du Canada, et reflète ses plans et ses priorités.

En janvier 2026, la Société a reçu une instruction (C.P. 2026-0009) en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* pour harmoniser ses politiques, ses lignes directrices et ses pratiques avec le Cadre stratégique de la politique d'approvisionnement « Achetez canadien » et les instruments de politique publiés en vertu de l'article 6 de ce cadre, dans sa version modifiée de temps à autre, d'une manière conforme à son mandat et pour rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise. La Société s'emploie à harmoniser ses politiques, ses lignes directrices et ses pratiques avec le Cadre stratégique de la politique d'approvisionnement « Achetez canadien » et prévoit achever cette harmonisation d'ici le 31 décembre 2026.

Les états financiers ont été approuvés par le conseil d'administration le 25 août 2026.

2. BASE DE PRÉSENTATION DES ÉTATS FINANCIERS

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

Ils doivent être lus conjointement avec les plus récents états financiers annuels audités au 31 mars 2026 de la Société. Les principales conventions comptables appliquées aux fins de la préparation des présents états financiers trimestriels sont conformes à celles utilisées dans les états financiers annuels.

ADOPTION DU CADRE CONCEPTUEL ET MODIFICATION DE LA CONVENTION COMPTABLE

a) Adoption de la norme SP 1202 – Présentation des états financiers

En date du 1^{er} avril 2026, Alto a adopté la norme SP 1202 – Présentation des états financiers. Elle remplace la norme SP 1201 et apporte des changements importants à la présentation des états financiers. Les montants des périodes antérieures ont été retraités pour satisfaire aux exigences de présentation de la comparaison de l'information financière.

L'incidence de l'adoption de la norme SP 1202 sur les états financiers est la suivante :

État de la situation financière

La présentation de l'état de la situation financière est restructurée pour présenter ce qui suit :

- a. Actifs : actifs financiers; actifs non financiers
- b. Passifs : passifs financiers; passifs non financiers
- c. Actifs nets et composantes des actifs nets (passifs nets)

Les actifs sont classés et présentés comme étant financiers et non financiers. Un actif financier est un actif qui pourrait être utilisé pour s'acquitter d'un passif financier existant ou être dépensé pour des activités

futures et qui n'est pas destiné à être consommé dans le cours normal des activités. Un actif non financier est un actif qui ne répond pas à la définition d'un actif financier.

Les passifs sont classés et présentés comme étant financiers et non financiers. Un passif financier est un passif qui devrait être réglé au moyen d'actifs financiers existants ou futurs. Un passif non financier est un passif qui ne correspond pas à la définition d'un passif financier. Alto n'a relevé aucun passif non financier à la date de clôture.

L'indicateur des actifs financiers nets (passifs financiers nets), calculé en soustrayant les passifs financiers aux actifs financiers, est présenté dans son propre état. Alto a également choisi la présentation facultative de cet indicateur dans l'état de la situation financière sous les composantes actifs nets/passifs nets, avec un renvoi au calcul dans l'état des actifs financiers nets (passifs financiers nets). Pour Alto, le calcul révisé a donné le même montant que celui présenté précédemment.

État des actifs (passifs) financiers nets et variation des actifs (passifs) financiers nets

Un nouvel état des actifs financiers nets ou des passifs financiers nets est présenté pour mettre en évidence l'indicateur des actifs financiers nets ou des passifs financiers nets. Alto a choisi de présenter la variation des actifs financiers nets/passifs financiers nets dans l'état des actifs financiers nets (passifs financiers nets) et la variation des actifs financiers nets (passifs financiers nets).

Autre

Aucune variation importante de l'évaluation n'a été relevée pour l'état des résultats ou l'état des flux de trésorerie. Il n'y a pas d'incidence importante sur les notes afférentes aux états financiers. Cette adoption n'a eu aucune incidence sur la comptabilisation ou l'évaluation des actifs, des passifs, des revenus ou des charges.

b) Adoption du Cadre conceptuel

Parallèlement à l'adoption de la norme SP 1202, Alto a adopté le Cadre conceptuel révisé pour les rapports financiers dans le secteur public, applicable aux exercices commençant le 1er avril 2026 ou après cette date.. Le Cadre conceptuel est l'ensemble commun de principes qui sous-tendent les normes comptables dans le secteur public. Il appuie l'élaboration de conventions comptables, la préparation d'états financiers et l'application du jugement professionnel. Le Cadre conceptuel n'est pas une norme et n'a pas préséance sur des normes particulières. Voici les éléments clés qui le composent :

- Caractéristiques des entités du secteur public;
- Rôle des états financiers et objectifs de la production de rapports financiers;
- Fondements et objectifs des états financiers;
- Éléments des états financiers;
- Principes de reconnaissance, d'évaluation et de présentation pour les états financiers.

L'adoption du Cadre conceptuel n'a pas entraîné de changements importants aux conventions comptables ou à la présentation des états financiers d'Alto à la date d'adoption. Alto continuera

d'appliquer le Cadre conceptuel lors de l'élaboration ou de la révision des conventions comptables élaborées par l'entité dans les domaines où des normes particulières ne traitent pas d'une transaction ou d'un événement, et mettra à jour ces conventions au besoin.

3. ACTIF ÉVENTUEL

En 2024-2025, la Société a révisé son estimation des impôts à recouvrer en fonction des renseignements mis à jour concernant la recouvrabilité des taxes de vente à titre de société d'État mandataire. La modification a été comptabilisée de manière prospective et a entraîné la présentation d'un actif éventuel de 17 817 \$ au 30 juin 2026 (13 552 \$ au 31 mars 2026). Les impôts à recouvrer des périodes antérieures n'ont pas été retraités.

4. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Matériel informatique	Logiciels TI	Mobilier et équipement	Améliorations locatives	Actifs en cours de développement	Terrains	Total
COÛT							
31 mars 2026	102 \$	177 \$	215 \$	279 \$	68 180 \$	– \$	68 953 \$
Ajouts	–	–	–	111	38 693	1 012	39 816
Aliénations	–	–	–	–	–	–	–
30 juin 2026	102	177	215	390	106 873	1 012	108 769
AMORTISSEMENT CUMULÉ							
1 ^{er} avril 2026	(27)	(30)	(39)	(27)	–	–	(123)
Amortissement	(5)	(9)	(12)	(10)	–	–	(36)
Aliénations	–	–	–	–	–	–	–
30 juin 2026	(32)	(39)	(51)	(37)	–	–	(159)
VALEUR COMPTABLE NETTE							
En date du							
31 mars 2026	75 \$	147 \$	176 \$	252 \$	68 180	–	68 830 \$
En date du							
30 juin 2026	70 \$	138 \$	164 \$	355 \$	106 873 \$	1 012 \$	108 610 \$

5. COMPTES CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

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

Aux	30 juin 2026	31 mars 2026
Dettes fournisseurs	9 653 \$	10 328 \$
Sommes dues au partenaire développeur privé	53 766	36 423
Congés accumulés, salaires et avantages sociaux à payer	3 092	7 760
TOTAL	66 511 \$	54 511 \$

Les comptes créditeurs et les charges à payer ont, par nature, des échéances à court terme, à l'exception des obligations en vertu d'un régime d'épargne non enregistré pour les cadres supérieurs de 99 \$ au 30 juin 2026 (99 \$ au 31 mars 2026) qui sont incluses dans les congés accumulés, les salaires et les avantages sociaux à payer, qui sont versés aux cadres supérieurs lors de leur départ de la société ou de leur départ à la retraite. Ces montants sont payables à une date future indéterminable.

6. ENGAGEMENTS

La Société a des engagements dont elle doit s'acquitter au cours des exercices à venir, au titre des services de TI, des services professionnels et des loyers relatifs aux contrats de location pour des espaces de bureaux, d'un montant total de 21 456 \$ (22 597 \$ au 31 mars 2026).

Voici les paiements minimaux :

Au 30 juin	SERVICES DE TI	HONORAIRES PROFESSIONNELS	LOYER	TOTAL
2027	1 093 \$	100 \$	1 533 \$	2 726 \$
2028	1 246	–	2 455	3 701
2029	639	–	2 573	3 212
2030	37	–	2 642	2 679
2031 et ultérieurement	–	–	9 138	9 138
TOTAL	3 015 \$	100 \$	18 341 \$	21 456 \$

7. CHARGES D'EXPLOITATION/RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES PAR TYPE DE DÉPENSE

Pour le trimestre clos le 30 juin	2026	2025
Partenaire développeur privé	16 928 \$	9 186 \$
Rémunération et avantages sociaux	11 350	7 938
Honoraires professionnels	8 936	8 950
Équipement	867	253
Autres coûts	940	328
Déplacements d'affaires	677	431
Contrat de location	466	478
Amortissement	36	20
TOTAL	40 200 \$	27 585 \$

Certains chiffres comparatifs des états financiers de 2025-2026 ont été reclassés afin de les aligner sur la présentation de 2026-2027. Plus précisément, certaines charges d'exploitation classées par nature ont été reclassées afin de mieux mettre en évidence leur nature. Ces reclassifications n'ont eu aucune incidence sur l'excédent (déficit) d'exploitation déclaré précédemment, l'excédent d'exploitation cumulé ou les actifs financiers nets (dette nette).