

A decorative graphic on the left side of the page consisting of a yellow square with white diagonal stripes.

RÉSUMÉ DE L'AMENDEMENT AU PLAN CORPORATIF 2020-2024 ET AU BUDGET D'EXPLOITATION

18 janvier 2021

Table des matières

PRÉAMBULE	3
SOMMAIRE.....	3
1. ENVIRONNEMENT (mars à juin 2020)	5
1.1 Fin des blocus ferroviaires.....	5
1.2 Chronologie des événements	5
1.2.1 Contrôle des coûts	6
1.2.2 Gestion des effectifs	7
1.2.3 L'Aide d'urgence du Canada pour le loyer commercial (AUCLC)	7
2. OBJECTIFS, ACTIVITÉS, RISQUES, RÉSULTATS ATTENDUS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	8
2.1 Stratégie de retour en service graduel.....	8
2.1.1 Contexte et tendances	8
2.1.2 Approche retour en service graduel	8
2.1.3 Risques.....	9
2.1.4 Suivi de le retour en service avec le conseil d'administration	10
2.1.5 Impacts sur les résultats attendus.....	10
2.1.6 Mise à jour sur les autres orientations de la Société.....	11
3. APERÇU FINANCIER	13
3.1 Présentation	13
3.2 Approche de partage des pertes de revenus.....	13
3.3 Aperçu du plan financier 2020-2021	13
ANNEX 1. ÉTATS FINANCIERS ET BUDGETS.....	14

PRÉAMBULE

Le plan corporatif 2020-2024 de VIA Rail a été approuvé par le Conseil du Trésor le 26 mai 2020.

En raison de la crise de la pandémie de Covid-19, le rendement financier prévu de VIA Rail et le déficit de financement d'exploitation pour l'exercice financier 2020-2021 ont considérablement changé depuis la préparation et l'approbation du plan corporatif 2020-2024.

VIA Rail présente donc cet amendement au plan corporatif 2020-2024 afin d'obtenir une augmentation de 187,5 millions de dollars de financement de fonctionnement pour l'exercice 2020-2021 afin de compenser un déficit de financement de fonctionnement plus élevé que prévu au-dessus du crédit approuvé.

Le présent amendement ne met pas à jour ni ne règle le rendement financier ou le déficit d'exploitation de VIA Rail au-delà de l'exercice financier 2020-2021 et ne demande pas de financement d'immobilisations supplémentaire.

SOMMAIRE

En 2019, l'achalandage de VIA Rail a dépassé les 5 millions de passagers, son meilleur nombre d'usagers jamais réalisé sur son réseau existant et son achalandage annuel le plus élevé au cours des trois dernières décennies.

En revanche, 2020 a été de loin l'une des années les plus difficiles des quarante-deux ans d'histoire de VIA Rail. Le secteur des transports a été particulièrement touché par la mise en place de restrictions par le gouvernement et les autorités sanitaires afin de faire face à la propagation du virus. VIA Rail n'a pas été épargné et, au plus fort de la baisse des déplacements en avril 2020, l'achalandage de VIA Rail était en baisse de 98%. Bien qu'il y ait eu une reprise graduelle depuis, l'achalandage ne devrait pas se rétablir complètement au cours de la période couverte par cet amendement.

Contrairement à tout autre fournisseur de transport de passagers, juste avant la crise de la Covid-19, VIA Rail a subi une interruption de service soudaine et grave pendant les blocus ferroviaires et n'avait pas encore complètement retrouvé son achalandage à des niveaux normaux au début de la pandémie.

Par conséquent, VIA Rail fait face à un déficit budgétaire sans précédent alors qu'elle continue de fournir des services de transport indispensables aux Canadiens. VIA Rail s'attend à avoir un manque à gagner de 375 millions de dollars pour l'exercice 2020-2021 par rapport au rendement financier prévu dans le plan d'entreprise

Depuis le début de la crise du Covid-19, VIA Rail s'est orientée vers l'action gouvernementale, à la fois sur la compassion sociale et sur la prise de conscience de nos obligations envers notre actionnaire et a institué diverses mesures de maîtrise des coûts. Ces mesures comprennent:

- Un gel d'embauche;
- Pas de réembauche d'employés saisonniers;
- Mise à pied d'étudiants et d'employés contractuels;
- Mise à pied temporaire des employés syndiqués à bord des trains (à compter de juillet);
- Annulation du bonus corporatif;
- Dépenses de fonctionnement directement associées aux opérations limitées à l'essentiel et fixées à un niveau minimal;
- Toutes les initiatives générant des charges d'exploitation ont été suspendues;
- Réduction des frais de marketing; et
- Réduction des services professionnels.

VIA Rail continuera de minimiser les répercussions de ce manque à gagner sur les contribuables canadiens. À cette fin, VIA Rail, avec cet amendement, propose un certain nombre de mesures touchant tous les secteurs de l'entreprise afin de minimiser les impacts financiers négatifs de ce déficit tout en rétablissant le service ferroviaire voyageur essentiel de manière prudente:

1. Une stratégie de retour en service graduel (RSG) (les services ferroviaires fournis sont gérés et alignés sur la demande prévue);
2. Gestion du travail; mises à pied temporaires et réaménagement des effectifs; et
3. Contrôle des coûts.

Cette stratégie RSG, basée sur une étude de marché approfondie, sera un processus décisionnel comportant un ensemble bien défini de signaux et de déclencheurs qui seront examinés par un groupe de travail interfonctionnel représentant toutes les fonctions de VIA Rail.

VIA Rail estime qu'elle sera en mesure de compenser 50%, ou 187,5 millions de dollars, du manque à gagner de 375 millions de dollars pour l'exercice 2020-2021 grâce à ces mesures. Ce sera un défi, mais l'équipe de direction de VIA Rail a démontré sa capacité d'atteindre des objectifs ambitieux au cours des cinq dernières années et, à ce titre, est convaincue que, bien que difficiles, des solutions seront trouvées. VIA Rail estime qu'il s'agit d'une approche équilibrée qui reconnaît la nécessité de la mobilité essentielle que VIA Rail offre aux Canadiens tout en restant prudente sur le plan financier.

Par conséquent, par le biais de cet amendement, VIA Rail demande un financement supplémentaire pour compenser 50% du manque à gagner prévu, pour un montant total de 187,5 millions de dollars.

Conclusion

Le plan d'entreprise 2020-2024, préparé avant l'arrivée de la Covid-19, indiquait que *«Le rôle de VIA Rail a évolué au fil des ans en fonction des réalités de la société. Nous constatons encore une fois la nécessité pour VIA Rail de s'adapter à la réalité des Canadiennes et des Canadiens; en tenant compte de leur identité, de leur lieu de résidence et de leurs convictions qui ils sont, ... les personnes âgées recherchent un mode de transport sécuritaire, confortable et accessible... »*.

Plus encore que jamais, VIA Rail s'adapte à la nouvelle réalité à laquelle toutes les Canadiennes et Canadiens sont maintenant confrontés.

VIA Rail estime qu'elle est dans une position unique pour être un contributeur clé à la reprise du Canada. Plus important encore, l'approche proposée contribuera à garantir la viabilité continue des services ferroviaires interurbains si essentiels au bien-être du pays à long terme. Bien que personne ne sache avec certitude quand cette pandémie sera derrière nous, un VIA Rail viable et pertinent sera encore plus important à mesure que le pays sortira de cet épisode éprouvant.

1. ENVIRONNEMENT (mars à juin 2020)

1.1 Fin des blocus ferroviaires

Le 7 mars, VIA Rail a repris le service normal à l'exception du service Prince Rupert - Prince George - Jasper. VIA Rail n'a pas pu reprendre le service car le CN avait besoin de temps pour décongestionner son segment ferroviaire. Plus d'un millier de trains ont été annulés et plus de 165 000 passagers ont été touchés par les blocus. Bien que les blocus ferroviaires se sont terminés au cours des dernières semaines de l'exercice précédent (2019-2020), il y a eu un certain effet résiduel sur les revenus de VIA Rail au cours de l'exercice 2020-2021, car l'achalandage n'avait pas pleinement récupéré lorsque la pandémie de la Covid-19 est arrivée.

1.2 Pandémie de Covid-19

1.2.1 Chronologie des événements

Avec le recul, le rythme des changements et des évolutions a été incroyablement rapide.

Le 12 mars 2020, VIA Rail a annoncé que même si l'Agence de la santé publique du Canada a évalué le risque pour la santé publique associé à la Covid-19 comme étant faible et que ses trains fonctionnaient normalement, la situation pourrait changer rapidement. VIA Rail a également pris note de ses nouveaux protocoles de gestion de la contamination, de propreté et d'hygiène ainsi que de la flexibilité offerte aux clients d'annuler ou de modifier leurs réservations. Les mesures spéciales de santé et de sécurité pour les passagers et les employés comprennent:

- Des protocoles de propreté et d'hygiène stricts, y compris un nettoyage régulier et approfondi de toutes les surfaces dures des trains et un nettoyage et une désinfection quotidiens accrus des gares, avec des surfaces d'attention particulière telles que poignées de porte, barres d'appuis, ascenseurs, toilettes, interrupteurs, etc.
- Des masques jetables sont distribués dans toutes les grandes gares de notre réseau et placés à bord de nos trains. Un désinfectant pour les mains est disponible à tous les points de contact clés.
- Messagerie aux passagers pour faire preuve de vigilance, de bon jugement et suivre les consignes habituelles d'une bonne hygiène.
- Les passagers qui choisissent de modifier leur plan de voyage seront hébergés. Pour une flexibilité maximale, les passagers peuvent annuler ou modifier leur réservation.

Le service de train ce jour-là fonctionnait autrement normalement.

Le lendemain, le 13 mars, le Canadien et l'Océan ont vu leurs services respectifs suspendus jusqu'au 27 mars (à ce moment-là).

Le 17 mars, le service Corridor a été réduit de 50%.

Le 23 mars, VIA Rail a encore réduit les fréquences avec deux départs par jour dans chaque direction pour tous les itinéraires du Corridor, à l'exception de Toronto - Londres - Sarnia avec un départ dans chaque direction. Les salons d'Affaires et la Classe Affaires ne sont plus disponibles. Les services régionaux de Senneterre - Jonquière et Sudbury-White River sont réduits à un départ par semaine dans chaque direction. Winnipeg - Churchill fonctionne normalement, sauf que la classe wagon-lit n'est plus disponible.

Le 28 mars, VIA Rail a institué (et continue de le faire) des contrôles de santé effectués par ses employés auprès des clients avant de monter à bord des trains. Cela comprenait des questions de santé et la recherche de signes visibles de maladie avant l'embarquement. Les passagers se verraient refuser l'embarquement si:

- Ils présentent des symptômes similaires à ceux d'un rhume ou d'une grippe (fièvre, toux, difficultés respiratoires).
- Ils se sont vu refuser l'embarquement pour voyager au cours des 14 derniers jours pour des raisons médicales liées à la Covid-19.

Le 31 mars, des réductions de service supplémentaires ont eu lieu, portant VIA Rail à un niveau de service essentiel d'environ 17% (par rapport aux niveaux prépandémiques), avec une fréquence dans chaque direction dans le Corridor,

avec Senneterre - Jonquière et Sudbury - White River à un aller-retour par semaine. Le service régulier Winnipeg - Churchill s'est poursuivi.

Le 6 avril, les suspensions du service du Canadien et du service Prince Rupert - Prince George - Jasper sont prolongées jusqu'au 1er juin 2020.

Le 16 avril, VIA Rail prolonge la suspension de l'Océan pour une durée indéterminée.

Le 6 mai, les suspensions du Canadien et de l'Océan sont prolongées jusqu'en novembre 2020.

Le 3 juin, s'alignant sur l'augmentation de la demande en raison du déconfinement progressif mis en place par les autorités de santé publique du Québec et de l'Ontario, VIA Rail entame la reprise des fréquences, avec l'ajout des trains 62 et 669 entre Toronto - Kingston - Montréal et les trains 52, 48, 59 entre Toronto - Kingston - Ottawa.

Le 5 juillet, VIA Rail reprend le service Prince Rupert - Prince George - Jasper, avec un aller-retour par semaine.

Le 14 juillet, en raison de la demande croissante, VIA Rail ajoute les trains 28 et 35 sur la ligne Québec - Montréal - Ottawa.

Au moment de la rédaction de cet amendement, le nombre de passagers a diminué d'environ 90% en glissement annuel, et cette diminution a été quelque peu exacerbée par l'horaire réduit de service mis en place, avec très peu de fréquences. De plus, au cours de cette période, les mesures limitant la capacité en sièges pour faire face aux lignes directrices de distanciation sociale ont exercé des pressions supplémentaires sur la capacité disponible pour les fréquences en service. Initialement, cette limite était fixée à 30% de la capacité de la voiture, mais suite à l'utilisation obligatoire du revêtement facial pour voyager à bord de nos trains la limite de capacité a été augmenter à 50%.

TRAJETS	SERVICES
Québec - Montréal - Ottawa	22 et 39 Nouveau: 28 et 35 à partir du 14 juillet
Toronto - Kingston - Montréal	62, 66, 63 et 669
Toronto - Kingston - Ottawa	48, 52, 53 et 59
Toronto - London - Windsor	72 et 75
Toronto - London - Sarnia	87 et 84
Senneterre et Jonquière	1 aller-retour par semaine
Sudbury - White River	1 aller-retour par semaine
Winnipeg - Churchill	Tous les trains sont en service
L'Océan (Montréal - Halifax)	Annulé jusqu'au 1er novembre
Le Canadien (Toronto - Vancouver)	
Prince Rupert - Prince George - Jasper	1 aller-retour par semaine

1.2.2 Contrôle des coûts

Au-delà d'une réduction globale des coûts d'exploitation, à savoir les frais de contrat de services de train, les frais de nourriture et de boissons, certains frais d'entretien du matériel roulant et de carburant, entre autres, qui ont occasionné des réductions de service, VIA Rail a également introduit d'autres réductions de coûts.

Depuis le début de la crise de la pandémie de Covid-19, VIA Rail s'est orientée vers l'action gouvernementale, celle de la compassion sociale et de la prise de conscience de nos obligations envers notre actionnaire. Les mesures d'indemnisation salariale elles-mêmes étaient dans l'ensemble conformes au Plan d'intervention économique Covid-19 du gouvernement du Canada visant à éviter les mises à pied et à protéger les personnes et les familles contre la perte de revenu.

À ce jour, VIA Rail a mis en œuvre les mesures suivantes:

- Instaurer un gel de l'embauche;
- pas de réembauche d'employés saisonniers;
- la mise à pied d'étudiants et d'employés contractuels;
- les dépenses directement associées aux opérations limitées à l'essentiel et fixées à des niveaux minimaux;
- toutes les initiatives générant des charges d'exploitation ont été suspendues; et
- les frais de déplacement et autres dépenses discrétionnaires ont été réduits au strict minimum.

De plus, depuis juillet, VIA Rail a mis en œuvre les mesures supplémentaires suivantes:

- la mise à pied temporaire d'environ 1 000 employés syndiqués à bord;
- la mise à pied temporaire imminente d'environ 80 employés non syndiqués;
- réduction supplémentaire des frais de marketing; et
- réduction supplémentaire des services professionnels.

1.2.3 Gestion des effectifs

VIA Rail est maintenant en mesure d'évaluer l'impact à long terme sur nos services et nous croyons que les mesures extraordinaires mises en place pendant la phase de réduction de service ne sont plus nécessaires. En juillet, VIA Rail a réévalué ses besoins en personnel et institué les mises à pied temporaires et l'ajustements touchant environ 1 400 employés.

1.2.4 L'Aide d'urgence du Canada pour le loyer commercial (AUCLC)

Le 24 avril 2020, le premier ministre a annoncé un nouveau programme pour aider les petites entreprises et leur fournir un allègement pour leurs dépenses de location.

L'objectif du programme est de réduire de 75% le loyer payable par les petites entreprises admissibles, y compris les organismes sans but lucratif et caritatifs qui paient moins de 50 000 \$ par mois en loyer et qui ont temporairement cessé leurs activités ou ont connu au moins 70% réduction des revenus. Le programme couvre les mois d'avril, mai et juin et a récemment été prolongé pour les mois de juillet et août.

L'allègement de 75% serait accordé comme suit:

- 50% des gouvernements fédéral et provinciaux;
- 25% auprès des propriétaires.

2. OBJECTIFS, ACTIVITÉS, RISQUES, RÉSULTATS ATTENDUS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

2.1 Stratégie de retour en service graduel

2.1.1 Contexte et tendances

Alors que le Canada amorce sa reprise, VIA Rail est dans une position unique pour jouer un rôle actif en aidant les Canadiens sur ce qui sera probablement un long chemin vers la normale. Et même si VIA Rail ne prévoit pas de retour aux volumes d'avant Covid-19 d'ici la mi-2021 au plus tôt, une augmentation constante et continue de la demande est prévue, à mesure que le déconfinement progressera.

À cette fin, VIA Rail a élaboré une stratégie de retour au service qui vise à trouver le juste équilibre entre l'offre de services de transport essentiels et la responsabilité financière. Cette stratégie est basée sur les sondages mensuels sur les intentions de voyage de VIA Rail, qui suivent de près l'évolution du public voyageur et ses attentes. De plus, VIA Rail examine de près les recherches externes pour valider et compléter la nôtre. En collaboration avec un cabinet de conseil externe, nous avons construit des modèles de demande que nous continuerons de valider par rapport à d'autres opérateurs similaires (par exemple Amtrak).

Les résultats de l'enquête de mai et juin montrent des tendances positives claires.

Les intentions des voyageurs d'agrément de voyager de nouveau avec VIA Rail à la fin de l'année sont passées à 57%, tandis que les intentions des voyageurs d'affaires ont augmenté à 45%. Une grande majorité des passagers interrogés ont exprimé une grande confiance dans la capacité de VIA Rail à assurer leur sécurité lors de leurs déplacements, ce qui est essentiel pour ramener les passagers à bord.

Plus important encore, un transfert modal très clair a été exprimé, avec une forte réticence pour le service d'autobus interurbain et le transport aérien. Nous croyons que ce transfert modal fera probablement de VIA Rail un choix de premier choix pour les déplacements dans le Corridor.

2.1.2 Approche retour en service graduel

VIA Rail adoptera une approche de retour en service graduel. VIA Rail surveillera l'évolution de la demande et ajustera la capacité dans la mesure du possible en cherchant à trouver le juste équilibre entre les niveaux de service et le rendement financier. Cette approche sera décisionnelle et aura un ensemble bien défini de signaux et de déclencheurs qui seront examinés par un groupe de travail interfonctionnel représentant toutes les fonctions de VIA Rail.

Opérations de train:

- Services ferroviaires ajustés en fonction de la demande prévue du marché dans le Corridor;
- Les trains longue distance (*Le Canadien* et *l'Océan*) suspendus jusqu'en novembre 2020;
- Services ferroviaires régionaux réduits, mais tous fonctionnant.

Pour le corridor Québec-Windsor, VIA Rail adoptera une approche RSG. VIA Rail surveillera l'évolution de la demande et ajustera la capacité dans la mesure du possible en cherchant à trouver le juste équilibre entre les niveaux de service et le rendement financier. Les mesures applicables au corridor comprendront:

- Lorsque cela est possible, ajouter des voitures supplémentaires aux trains qui ont atteint leurs seuils de capacité (actuellement à 50%). VIA Rail a déjà eu des trains «à guichets fermés».
- Dans le cas des marchés de retour le jour même (ex. Ottawa-Montréal), ajouter des fréquences afin de réintroduire des options de retour le jour même pour ces marchés (non disponibles actuellement avec les niveaux de service réduits actuels). Le manque de fréquences et d'options de retour le jour même réduit en soi l'achalandage.
- L'ajout de fréquences et le rééquilibrage des plans de cyclisme pour mieux répondre aux exigences d'horaire dans des marchés donnés et permettre le potentiel de connexions de VIA à VIA (par exemple, des passagers de Kitchener se connectant à la gare Union pour une fréquence en direction est).

Pour les services longue distance interurbains (le *Canadien*: Toronto - Vancouver et l'*Océan*: Montréal - Halifax), VIA Rail prévoit actuellement de reprendre ses activités en novembre 2020 et n'offrira que le service en classe autocar (voitures assises classe économique). VIA Rail prévoit de reprendre le service de voiture-lits en mai 2021.

Pour les services régionaux, VIA Rail maintiendra le service actuel (Montréal - Senneterre, Montréal - Jonquière, Jasper - Prince Rupert et Sudbury - White River à un aller-retour par semaine et Winnipeg - Churchill au niveau pré-Covid19 - soit deux allers-retours par semaine entre Winnipeg et The Pas et trois allers-retours par semaine entre The Pas et Churchill).

Une augmentation de la capacité à bord des voitures:

VIA Rail a limité la capacité à bord pour la sécurité de nos passagers et de nos employés. Initialement, cette limite était fixée à 30% de la capacité de la voiture. L'utilisation obligatoire d'un couvre-visage pour voyager à bord de nos trains a permis d'augmenter la capacité à 50%. VIA Rail continuera de surveiller les directives des autorités sanitaires ainsi que les meilleures pratiques mondiales pour évaluer le calendrier de toute augmentation future de la capacité de sièges au-delà des 50% actuels.

Autres mesures de retour en service:

Au fur et à mesure que VIA Rail passe du service réduit actuel à la phase RSG, les mesures qui ont été suspendues seront rétablies au moment et au besoin, notamment:

- Tarification dynamique du marché;
- le bon dimensionnement et la bonne configuration des trains consistent; et
- dans les services de gare et à bord des trains tels que la réintroduction de la Classe Affaires ou d'autres services de restauration.

2.1.3 Risques

Impact d'une deuxième vague ou d'autres événements

Quant à la possibilité d'événements futurs susceptibles de perturber les hypothèses de retour en service, comme l'impact d'une éventuelle deuxième vague de Covid-19, la stratégie RSG de VIA Rail a été élaborée dès le départ avec la souplesse nécessaire pour s'adapter à de tels événements imprévus. Le processus que nous proposons surveille en permanence les panneaux indiquant à VIA Rail les informations nécessaires pour ajuster les services, à la hausse ou à la baisse, en fonction des développements futurs. Cette situation évolutive obligeant un opérateur à rester agile, nous pensons que notre approche nous permet de faire face aux incertitudes que nous réserve l'avenir.

Sur la base du nombre élevé de variables liées à une éventuelle seconde vague, nous n'avons pas modélisé les impacts financiers potentiels causés si un tel événement se produisait. Ainsi, si et quand une deuxième vague se produit, une baisse probable de l'achalandage obligera probablement VIA Rail à prendre des mesures supplémentaires. Comme dans notre phase de réduction de service mise en œuvre en mars, et si une deuxième vague conduisait de nouveau à un certain niveau de confinement, VIA Rail réduirait les services à des niveaux de service minimaux afin de réduire les dépenses d'exploitation.

Santé et Sécurité

La santé et la sécurité de nos passagers, nos employés, et du grand public sont primordiales chez VIA Rail. Le risque d'être exposé à la Covid-19 entraîne plusieurs risques de santé physique pour le public et les employés de VIA Rail. Parmi nos mesures continues, en s'appuyant sur les conseils des autorités de santé publique, pour protéger chaque individu et limiter la propagation du virus, VIA Rail applique plusieurs mesures préventives telles que :

- Des protocoles de propreté et d'hygiène stricts, y compris un nettoyage régulier et approfondi de toutes les surfaces dures des trains et un nettoyage et une désinfection quotidiens accrus des gares, avec des surfaces d'attention particulière telles que poignées de porte, barres d'appuis, ascenseurs, toilettes, interrupteurs, etc.
- Des masques jetables sont distribués dans toutes les grandes gares de notre réseau et placés à bord de nos trains. Un désinfectant pour les mains est disponible à tous les points de contact clés.
- Messagerie aux passagers pour faire preuve de vigilance, de bon jugement et suivre les consignes habituelles d'une bonne hygiène.

- Des contrôles de santé effectués par ses employés auprès des clients avant de monter à bord des trains. Cela comprend des questions de santé et la recherche de signes visibles de maladie avant l'embarquement.
- Des mesures limitant la capacité en sièges pour faire face aux lignes directrices de distanciation sociale.
- L'auto-dépistage quotidien de la santé à effectuer avant de se présenter physiquement au travail.
- Outre les risques de santé physique, l'isolation et les mesures de santé et sécurité portent avec elles un risque de santé mentale pour les employés. À cet effet, tous les employés ont accès au service de télémédecine ainsi que le programme d'aide aux employés. Des communications régulières sont acheminées à chaque employé pour promouvoir la santé mentale ainsi que la sécurité au travail que ce soit dans les installations de VIA Rail ou en forme de télétravail.

Réputation

VIA Rail bénéficie d'une grande visibilité auprès du public. Ses décisions et initiatives stratégiques peuvent avoir un effet positif ou négatif sur la perception de la population et des collectivités canadiennes ainsi que leur propension à prendre le train. Puisque les individus ont une réticence naturelle vers les modes de transports collectifs, il demeure important qu'ils perçoivent VIA Rail comme étant une mode sécuritaire de voyager pour éviter d'endommager la réputation de la compagnie. Pour assurer une bonne perception par le public, VIA Rail communique régulièrement, par voies digitales autant que dans les stations, les plus récents conseils des autorités de santé publique ainsi que les politiques mis en place afin de les respecter.

2.1.4 Suivi du retour en service avec le conseil d'administration

Tous les aspects du retour en service comprendront une surveillance par le conseil d'administration de VIA Rail.

Cela comprendra, mais sans s'y limiter, des décisions telles que l'ajout ou l'annulation d'une fréquence dans le Corridor ou sur les routes régionales, la reprise du service sur le *Canadien* et l'*Océan*, augmentant la capacité à bord au-delà de 50%.

L'ère du Covid-19 nécessite de la résilience, de l'agilité et une approche adaptée pour faire face à une situation qui continue d'évoluer. VIA Rail surveillera continuellement l'évolution de son achalandage et ajustera rapidement ses services (en augmentant ou en diminuant) ou maintiendra le statu quo pour un marché donné.

2.1.5 Impacts sur les résultats attendus

À court terme, il existe des impacts directs et marqués pour une variété de résultats ainsi que les indicateurs de performance clé en raison des réductions de l'achalandage et des services ferroviaires sans précédent. Parmi les résultats affectés sont :

- Capacité déployée (sièges-milles)
- Recettes par siège-mille disponible (RSMD)
- Coûts par siège-mille disponible (CSMD), charges de retraite pour services passés exclues
- RSMD/CSMD
- Trains-milles
- Voitures-milles
- Sièges-milles
- Nombre moyen de passagers par train
- Consommation de carburant
- Coefficient d'occupation moyen
- Effectif moyen pendant l'année

Les impacts sont concentrés parmi l'année 2020 de la période fiscale de VIA Rail, cependant, les résultats complets sont disponibles dans le contenu de la Table 7 « Indicateurs de performance clés » à l'annexe 1 de l'amendement.

Néanmoins le fait que ces impacts sont indicatifs de changements graves dans l'environnement d'opération à court terme, les projets en capital et les orientations corporatives majeures, de leurs parts, sont principalement sans impacts.

2.1.6 Mise à jour sur les autres orientations de la Société

1. Renouvellement de la flotte du corridor Québec - Windsor.

Le projet de renouvellement de la flotte du Corridor progresse bien et les livraisons devraient débuter comme prévu durant la première moitié de 2022 et se poursuivre jusqu'en 2024.

Résultats Attendus / Risques

Alors qu'il y a un retard actuellement prévu avec la production des deux rames prévues pour l'hiver en 2021-2022, VIA Rail et Siemens ont mis au point des mesures d'atténuation pour s'assurer qu'il n'en résultera aucun impact global sur le projet.

2. Proposition de voie réservée entre Québec et Toronto - Train à grande fréquence (TGF).

Le gouvernement du Canada et la Banque d'infrastructures du Canada alloueront un montant total de 71,1 millions de dollars pour approfondir l'étude du projet de TGF proposé par VIA Rail, qui comprendrait une voie dédiée reliant Québec à Toronto.

Ce financement a été utilisé pour établir un bureau de projet conjoint (BPC) entre la BIC et VIA Rail pour explorer la possibilité d'un HFR dans le corridor Québec - Toronto, en se concentrant sur les activités de réduction des risques, y compris la finalisation des travaux juridiques et réglementaires, la consultation des parties prenantes, complétant l'analyse technique, financière et commerciale pour évaluer les exigences relatives à l'interopérabilité et à l'intégration avec le transport en commun à Montréal et Toronto.

Résultats Attendus / Risques

Les résultats attendus, dont les activités de réductions du risque, l'analyse nécessaire à la décision d'investissement finale du gouvernement et les travaux de conception préliminaire d'un carrefour de transport intermodal de passagers à Dorval n'ont pas changés.

3. Garantir un accès fiable et durable aux stations appartenant à des tiers

VIA Rail dépend fortement de l'accès à ses deux principaux carrefours, la gare Union de Toronto et la Gare Centrale de Montréal, où environ 50% de tous les passagers de VIA Rail commencent ou terminent leur voyage. À cette fin, un comité conjoint a été créé avec le propriétaire, Metrolinx, pour optimiser l'utilisation de la gare Union.

Résultats Attendus / Risques

Les résultats attendus, décrits dans la liste ci-dessous, n'ont pas changé.

- VIA Rail maintiendra son accès aux gares Centrale et Union et ses capacités actuelles, ainsi que la possibilité d'une croissance future, par le TGF ou ses liaisons traditionnelles.
- VIA Rail renouvellera les deux contrats de service couvrant l'accès à la gare Union, soit ceux relatifs au corridor ferroviaire de la gare et à Metrolinx, pendant la période du présent Plan d'entreprise.
- VIA Rail prolongera son bail pour ses espaces hors voie ferrée à la Gare Centrale de Montréal (espaces commerciaux du grand hall).

4. Améliorer la fiabilité et l'efficacité de l'accès aux voies ferrées

De toutes les infrastructures exploitées par VIA Rail, 97,5 % appartiennent à des tiers.

VIA Rail estime que les futurs contrats de service devraient comprendre des pratiques exemplaires pour la gestion de la capacité et de la ponctualité afin de renforcer les activités commerciales et de respecter les horaires des trains voyageurs. Ces pratiques se traduiraient par une exploitation plus efficace du réseau ferroviaire national du Canada, au bénéfice des services de transport de marchandises et des services ferroviaires voyageurs.

5. Négocier les modalités et le calendrier de mise en œuvre avec le CN afin de respecter la réglementation des passages à niveau

Un nouveau règlement sur les passages à niveau a été édicté en 2014, et les parties doivent s'y conformer d'ici novembre 2021.

Les informations révisées du CN ne fournissent pas, pour le moment, de calendrier définitif.

6. Explorer l'expansion des services dans le Sud-Ouest de l'Ontario

Le Sud-Ouest de l'Ontario (SOO) est un marché clé et important qui est mal desservi. VIA Rail explorera l'expansion des services dans le SOO, notamment entre les marchés de Toronto - Kitchener, Toronto - Londres, et explorera également aussi d'élargir son partenariat avec Metrolinx. Aucune autorisation n'est demandée pour l'instant.

Résultats Attendus / Risques

Aucun changement. VIA Rail continuera d'étudier les options de prestation des services de concert avec Metrolinx et soumettra des analyses de rentabilité détaillées pour appuyer toute demande de financement ultérieure.

7. Planifier une restructuration des liaisons longs parcours pour maintenir le service du train Océan.

VIA Rail a mis au point une solution technique appropriée en utilisant uniquement du matériel roulant pour maintenir les activités du train *Océan* après le 1er novembre 2020. À la reprise du service, la configuration révisée du train sera utilisée.

8. Élaborer des options pour compenser la faiblesse de la ponctualité des trains et les problèmes de prestation de services et les difficultés financières qui en résultent.

Le train interurbain vedette de VIA Rail, le *Canadien*, a connu des défis importants en raison de problèmes non viables d'OTP, de travaux d'infrastructure des chemins de fer hôtes, et des changements d'horaire et de fréquence. VIA Rail étudie des options de surmonter ces contraintes dans l'Ouest canadien tout en augmentant le service interurbain de jour prévisible et le jumelage de villes.

3. APERÇU FINANCIER

3.1 Présentation

En raison de la crise pandémique de Covid-19, le rendement financier prévu de VIA Rail et le déficit de financement d'exploitation pour 2020 ont considérablement changé depuis la préparation et l'approbation du plan d'entreprise 2020-2024 de VIA Rail.

VIA Rail fait face à un manque à gagner de revenus sans précédent de 375 millions de dollars pour l'exercice 2020-2021 en raison de la crise de Covid-19 et de la baisse des déplacements qui en résulte et recherche donc une augmentation de 187,5 millions de dollars du financement de fonctionnement pour l'exercice 2020-2021 pour partiellement compenser ce manque à gagner.

Tous les changements apportés à cet amendement et à cet aperçu financier sont strictement limités au budget de fonctionnement de l'exercice 2020-2021, mais veuillez noter qu'il y a des mises à jour dans les états financiers inclus qui reflètent les demandes de reprofilage de routine antérieures.

À l'exclusion des mises à jour susmentionnées, la présente modification ne met pas à jour ni ne traite le rendement financier ou le déficit d'exploitation de VIA Rail au-delà de l'exercice financier 2020-2021 et ne recherche pas de financement d'immobilisations supplémentaire.

Tout changement pour la période au-delà de l'exercice 2020-2021 sera traité dans le plan d'entreprise 2021-2025, le cas échéant. Une mise à jour complète suivra dans les plans d'entreprise ultérieurs.

3.2 Approche de partage des pertes de revenus

VIA Rail réduira au minimum les répercussions de ce manque à gagner grâce aux nombreuses mesures de maîtrise des coûts qu'elle a déjà mises en œuvre et englobées dans la stratégie de retour en service graduel décrite précédemment dans la présente modification. Comme nous l'avons également mentionné précédemment, VIA Rail estime que les services de transport qu'elle fournit sont un élément essentiel pour la reprise du Canada.

VIA Rail estime qu'elle pourra compenser 50%, ou 187,5 millions de dollars, du manque à gagner de 375 millions de dollars pour l'exercice 2021 grâce à ces mesures. Bien que cela soit difficile, VIA Rail a démontré sa capacité à atteindre ou à dépasser des objectifs ambitieux.

- Insuffisance de revenus totale prévue: 375,0 millions de dollars
- Limitation des coûts engagés: (187,5 millions de dollars)

3.3 Aperçu du plan financier 2020-2021

Les résultats 2020 de VIA Rail seront considérablement touchés par les événements des barrages ferroviaires et de la crise de la pandémie de Covid-19. Le premier trimestre de l'exercice financier 2020 de VIA Rail (se terminant le 31 mars 2020) a nécessité 10,9 millions de dollars de plus que ce qui avait été initialement prévu.

Heureusement, les résultats positifs des trimestres précédents de 2019 ont permis de compenser ces 10,9 millions de dollars et VIA Rail a pu clôturer l'exercice 2019-2020 du gouvernement sans avoir à demander de financement supplémentaire.

Il sera toutefois impossible d'atteindre le même résultat pour l'exercice financier gouvernemental 2020-2021 sans financement supplémentaire.

Comme décrit précédemment dans la présente modification, VIA Rail a mis en œuvre diverses mesures de maîtrise des coûts et s'attend à être en mesure de réduire ses coûts de 187,5 millions de dollars (749,2 millions de dollars moins 561,7 millions de dollars) ou 50% de la perte de revenu prévue de 375 millions de dollars.

VIA Rail prévoit donc qu'un financement supplémentaire de 187,5 millions de dollars sera nécessaire pour l'exercice 2020-2021.

ANNEX 1. ÉTATS FINANCIERS ET BUDGETS
