

2011-2015

**MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
BETWEEN
TRANSPORT CANADA AND THE RAILWAY ASSOCIATION OF CANADA FOR
REDUCING LOCOMOTIVE EMISSIONS**

**1.0
Objectives**

This Memorandum of Understanding ("Memorandum") establishes a framework through which the Railway Association of Canada (RAC), its member companies (Appendix A), and Transport Canada will address emissions of criteria air contaminants (CAC) and greenhouse gases (GHG) from railway locomotives operated by Canadian railway companies in Canada.

This Memorandum:

- includes measures, targets and actions, which will further reduce CAC emissions and GHG emission intensity from rail operations and help protect the health and environment for all Canadians as well as address climate change;
- recognizes the successes of the original 1995-2005 Memorandum between the RAC and Environment Canada and the subsequent 2006-2010 Memorandum between the RAC, Transport Canada and Environment Canada addressing emissions produced by locomotives during rail operations in Canada;
- reflects targets and action plans from the rail industry's emission intensity reduction and fleet renewal strategies for the period 2011-2015;
- supports the Government of Canada's commitment to reduce Canada's total GHG emissions by 17 percent below 2005 levels by 2020¹. In addition, it will support the Government of Canada's environmental agenda, including policy frameworks for Clean Air and Clean Transportation and the Federal Sustainable Development Strategy;
- supports RAC policies and programs to manage fuel use and address locomotive emissions;
- supports the locomotive emissions initiative under the Joint Action Plan for the Canada-United States Regulatory Cooperation Council; and
- includes a scope for joint targeted research and development (R&D) activities with the Railway Research Advisory Board in support of a multi-year research agenda.

**2.0
Duration of the Memorandum**

This Memorandum will come into force upon signing by the duly authorised representatives of the RAC and Transport Canada, and will endure until December 31, 2016², unless it is terminated at an earlier date. The party that is terminating the Memorandum will give six months prior formal written notice to the other party.

¹ This commitment was reaffirmed under the Cancun Agreements on December 11, 2010 in Cancun, Mexico at the 16th conference of the parties to the United Nations Climate Change Conference, which was initially agreed to under the Copenhagen Accord.

² The MOU covers performance from 2011 – 2015. Data collection processes typically begin 6 months after the calendar year ends and the final report is to be prepared by December 31 the following year. For example the data collection process for the 2015 report would begin in July 2016 and the final report would be prepared by December 31, 2016.

3.0

Criteria Air Contaminant Emissions

Despite major growth in rail traffic, CAC emissions intensity, including, particulate matter, carbon monoxide, hydrocarbons, sulphur oxides and nitrogen oxides have been steadily decreasing. Further reductions in CAC emissions are expected to be achieved under this Memorandum, which builds upon the previous Memoranda referenced in Section 1.0.

In parallel to the signing of this Memorandum, Transport Canada is developing regulations to control CAC emissions under the *Railway Safety Act*. The proposed regulations would be aligned with United States regulations (Title 40 of the Code of Federal Regulations of the United States, Part 1033³) and would apply to federal railway companies operating in Canada.

3.1

CAC Emission Reduction Commitments by the RAC

Until such time that new Canadian regulations to control CAC emissions are introduced, the RAC will encourage all of its members to continue to conform to United States emission standards (Title 40 of the Code of Federal Regulations of the United States, Part 1033).

For the duration of the Memorandum, the RAC will encourage all of its members to adopt operating practices aimed at reducing CAC emissions (i.e. nitrogen oxides, particulate matter, carbon monoxide, hydrocarbons and sulphur oxides).

As the new Canadian regulations will not apply to all RAC members (e.g. commuter railways), once these regulations take effect, the RAC will encourage all of its members to continue to conform to appropriate CAC emission standards for the duration of the Memorandum.

Transport Canada will undertake compliance promotion activities with affected stakeholders, including education and outreach related to the regulatory requirements.

4.0

Greenhouse Gas Emissions

Climate change is a major challenge for Canada's transportation sectors. The Government of Canada has committed to reducing Canada's total GHG emissions by 17 percent below 2005 levels by 2020. In 2010, the rail sector accounted for approximately 4 percent of total Canadian transportation GHG emissions⁴ and transported about 71 percent of total Canadian surface freight⁵ (i.e. tonne-kilometres reported for domestic traffic in Canada by rail and for-hire trucking carriers).

Under the previous Memorandum, 2010 GHG emissions intensity targets were met by Class I freight, regional and short lines and intercity passenger operations. Building on this, further reductions of GHG intensities are expected to be achieved under this Memorandum.

³ United States *Locomotive Emissions Control Regulations* can be found at http://ecfr.gpoaccess.gov/cgi/t/text/text-idx?c=ecfr&tpl=/ecfrbrowse/Title40/40cfr1033_main_02.tpl

⁴ Environment Canada, National Inventory Report 1990-2010, 2012, http://www.ec.gc.ca/publications/A91164E0-7CEB-4D61-841C-BEA8BAA223F9/Executive-Summary-2012_WEB-v3.pdf

⁵ Transport Canada, Transportation in Canada 2011 Statistical Addendum, Tables RA7 and RO17, <http://www.tc.gc.ca/media/documents/policy/Stats-Addend-2011-eng.pdf>

4.1

GHG Emission Intensity Reduction Commitments by the RAC

For the duration of the Memorandum, the RAC will encourage all of its members to make every effort to reduce the GHG emission intensity from railway operations.

The GHG emission targets, expressed as kilograms (kg) of carbon dioxide equivalent (CO₂ eq.) per productivity unit, for the rail industry are:

Carrier Class	Percent Reduction Target (by 2015)	2015 Target	Productivity Unit
Class I Freight	6% reduction from 2010	15.45	kg CO ₂ eq. per 1,000 revenue tonne kilometres
Intercity Passenger	6% reduction from 2010	0.11	kg CO ₂ eq. per passenger-kilometres
Short Lines	3% reduction from 2010	14.75	kg CO ₂ eq. per 1,000 revenue tonne kilometres

Unlike the previous Memoranda, commuter railways will not be subject to a target, but will continue to report on their performance and efforts to reduce GHGs.

Emission targets will be measured against 2010 industry levels and achievement of the targets will be determined at the end of the Memorandum.

The RAC will prepare, in cooperation with its members, a GHG emission intensity reduction plan within six months of signing the Memorandum.

5.0

Research & Development Commitments

Research and development (R&D) work on new technologies and operational practices and the rail sector's ability to implement these innovations are important elements to consider in support of policy and regulatory development.

In coordination with the Railway Research Advisory Board, the RAC and Transport Canada will identify R&D activities that support this Memorandum. R&D activities will support a multi-year research agenda related to the reduction of emissions from the rail sector, which will inform future policy development.

6.0

Reporting

The following sections outline the reporting and verification requirements for this Memorandum.

6.1

Annual Reporting

The RAC will prepare an annual report for each year of the agreement. This report will describe the performance under this Memorandum and will include:

- a summary of the actions and annual progress undertaken by the RAC's members to conform with all applicable emission standards and to adopt operating practices that reduce CAC emissions;
- a summary of the annual progress that the RAC and its members have made towards meeting targets for GHG emission intensity as set out in Section 4.1;

- a summary of the actions undertaken by the RAC to inform its members about practices or technologies that reduce emissions of CACs and GHGs; and
- summary of R&D activities.

The annual reports will also include detailed reporting on data, such as:

- the names of the Canadian railway companies that report under the Memorandum, and their provinces of operation;
- a table describing locomotives that meet the emission standards;
- the composition of the locomotive fleet by model, year of manufacture, horsepower, engine model, and duty type;
- the gross tonne-kilometres, revenue tonne-kilometres and total fuel consumption data for railway operations during the reported calendar year;
- estimates of the annual emissions of nitrogen oxides, hydrocarbons, sulphur oxides, particulate matter, carbon monoxide, nitrous oxide, methane, carbon dioxide (CO₂), and carbon dioxide equivalent (CO₂_{eq.}), emitted during all rail operations in Canada; and,
- fuel consumption and emissions data will be listed separately and aggregated as follows: passenger, freight, and yard switching services.

Each annual report will be approved by the Management Committee (Section 7.1). Each annual report shall be published jointly by the parties to the Memorandum and released to the public as soon as possible, once approved, including publication on Transport Canada and the RAC websites. The RAC will be the copyright holder of all rights in, and to, the annual report. Transport Canada will be the licensee of any copyright held by the RAC in the annual report. The first report will be for calendar year 2011 and the last report will be for the year 2015.

The Technical Review Committee (see section 7.2) will develop a detailed production schedule for the annual reports within six months of the signing of this Memorandum.

6.2

Third Party Verification

A qualified auditor will be given access at least once over the duration of the Memorandum to audit the processes and supporting documentation pertaining to the Memorandum. Parties to the Memorandum will select the appropriate auditor and will share audit costs. The mandate of the auditor will be decided by the Management Committee.

7.0

Management of the Memorandum

The following sections outline the governance structure for this Memorandum.

7.1

Management Committee

The Memorandum will be governed by a Management Committee comprised of senior officials from the parties to the Memorandum, Environment Canada and a representative of an environmental non-governmental organization. The Director General of Environmental Policy of Transport Canada and the Director General of Energy and Transportation of Environment Canada, or its delegates, will represent the federal government. The RAC and its member companies will be represented by the RAC's Chair of the Environment Committee, and its Vice-President, Operations and Regulatory Affairs, or their delegates.

The RAC and Transport Canada will select the environmental non-governmental organization

representative. Other representatives may be invited to attend meetings from time to time, as agreed to by the Management Committee. The Management Committee will meet at least once a year.

The functions of the Management Committee will include, but not necessarily limited to, the following:

- review and approve the annual report before its publication;
- conduct, as necessary, a review of the Memorandum to assess any significant changes to the Canadian rail industry, or the Canadian economy in general, that could have an impact on the ability of the RAC and its member companies to respect the terms of the Memorandum;
- make recommendations that it deems necessary to improve the Memorandum;
- oversee the work of a Technical Review Committee (Section 7.4); and
- review and make recommendations on R&D activities to support implementation of the Memorandum.

7.2

Technical Review Committee

A Technical Review Committee supports the Management Committee and is responsible for the oversight of reporting and verification activities. The Technical Review Committee includes representatives from the RAC, Transport Canada, Environment Canada, CN, Canadian Pacific, VIA Rail Canada Inc., Metrolinx and a technical representative from the selected environmental non-governmental organization.

Other representatives may be invited to attend meetings from time to time, as agreed to by the Technical Review Committee. The Technical Review Committee will meet at least once a year and in line with Management Committee meetings and the various projects underway.

The functions of the Technical Review Committee will include, but not necessarily limited to, the following:

- oversee reporting and verification activities;
- review and verify annual data submitted to Transport Canada by the RAC;
- review as necessary the methodology used for estimating emissions and recommend changes, when appropriate;
- review actions undertaken to achieve the goals of the Memorandum; and undertake any other activities as requested by the Management Committee; and
- propose R&D activities that support the Memorandum.

8.0

Supporting the Memorandum

8.1

Transport Canada will support the RAC's efforts to reduce ~~emissions~~ CAC emissions by providing technical advice on emission reduction technologies and best practices;

8.2

At its discretion, Transport Canada and the RAC may organize one or more workshops on emission reduction opportunities and environmental best practices in the railway industry. These workshops would be coordinated with the United States Environmental Protection Agency and the Association of American Railroads as appropriate.

8.3

Transport Canada will work with the RAC to address any barriers that may impede emission performance in the railway industry.

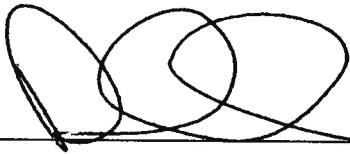
9.0

General Provisions and Signatures

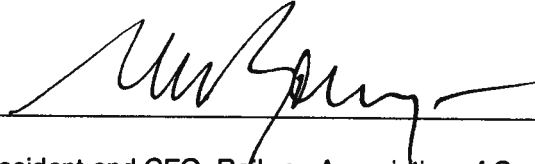
This Memorandum is a voluntary initiative that expresses in good faith the intentions of the Parties. It is not intended to create nor does it give rise to legal obligations of any kind whatsoever. As such, it is not enforceable by law. The government reserves the right to develop and implement regulatory or other measures it deems appropriate to achieve clean air and climate change goals. Nothing in this Memorandum will constrain the Parties from taking further actions relating to CAC and GHG emissions or fuel use that are authorized or required by law.

The parties recognize that the information provided pursuant to the Memorandum will be governed by the applicable legislation concerning protection and access to information.

Dated at Ottawa this 30 day of April 2013.



Minister of Transport, Infrastructure and Communities



President and CEO, Railway Association of Canada

Appendix A

RAC MEMBER COMPANIES (As of December 31st, 2012)

6970184 Canada Ltd.	Labrador Iron Mines
Agence métropolitaine de transport	Metrolinx
Alberta Prairie Railway Excursions	Montréal, Maine & Atlantic Railway, Ltd.
Amtrak	New Brunswick Southern Railway Company Limited
Arcelor Mittal Mines Canada	Nipissing Central Railway
Arnaud Railway Company	Norfolk Southern Railway
Barrie-Collingwood Railway	Ontario Northland Transportation Commission
BNSF Railway Company	Ontario Southland Railway Inc.
Canadian Pacific	Orangeville Brampton Railway
Cape Breton & Central Nova Scotia Railway	Ottawa Valley Railway
Capital Railway	Prairie Dog Central Railway – Vintage Locomotive Society
Carlton Trail Railway	Québec Gatineau Railway Inc.
Central Manitoba Railway Inc.	Québec North Shore and Labrador Railway Company Inc.
Charlevoix Railway Company Inc.	Roberval and Saguenay Railway Company, The
CN	Romaine River Railway Company
CSX Transportation Inc.	Société du chemin de fer de la Gaspésie
Eastern Maine Railway Company	South Simcoe Railway
Essex Terminal Railway Company	Southern Ontario Railway
Goderich-Exeter Railway Company Limited	Southern Railway of British Columbia Ltd.
Great Canadian Raitour Company Ltd.	St. Lawrence & Atlantic Railroad (Québec) Inc.
Great Sandhills Railway Ltd.	Sydney Coal Railway
Great Western Railway Ltd.	Toronto Terminals Railway Company Limited, The
Hudson Bay Railway	Trillium Railway Co. Ltd.
Huron Central Railway Inc.	Tshiuetin Rail Transportation Inc.
Keewatin Railway Company	VIA Rail Canada Inc.
Kelowna Pacific Railway Ltd.	Wabush Lake Railway Company, Limited
Kettle Falls International Railway, LLC	West Coast Express Ltd.

Development of the targets for the 2011-2015 MOU between Transport Canada and the Railway Association of Canada

The 2011-2015 MOU GHG intensity targets were developed through negotiation with the Railway Association of Canada (RAC). Following extensive discussion with Transport Canada, RAC went back to their members to confirm what targets the various groups were willing to commit to. The final agreed upon targets are as follows:

2011-2015 MOU GHG COMMITMENTS

Carrier Class	Percent Reduction Target (by 2015)	2015 Target	Productivity Unit
Class I Freight	6% reduction from 2010	15.45	CO ₂ eq. per 1,000 revenue tonne kilometres
Intercity Passenger	6% reduction from 2010	0.11	CO ₂ eq. per passenger-kilometres
Short Lines	3% reduction from 2010	14.75	CO ₂ eq. per 1,000 revenue tonne kilometres

These commitments build on the progress that was made under two previous MOUs. The below table illustrates the GHG intensity improvements made under the last MOU (covering the 2006-2010 period) compared to 2005 levels as well as the estimated improvements for the new MOU (covering the 2011-2015 period) compared to 2010 levels.

2011-2015 RAIL MOU TARGET ANALYSIS

GHG Intensity	ACTUAL		ESTIMATES					Change 2005-2010	Change 2010-2015	Change 2005-2015
	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015			
Class I Freight (kg CO ₂ eq/1000 RTK)	17.34	16.43	16.23	16.03	15.83	15.64	15.45	-5.2%	-6.0%	-10.9%
Short Lines (kg CO ₂ eq/1000 RTK)	17.08	15.21	15.12	15.03	14.93	14.84	14.75	-11.0%	-3.0%	-13.6%
Intercity Passenger (kg CO ₂ eq/RPK)	0.13	0.12	0.12	0.12	0.12	0.11	0.11	-7.7%	-6.0%	-13.2%

2011-2015

**PROTOCOLE D'ENTENTE ENTRE
TRANSPORTS CANADA ET L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA EN
VUE DE RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DES LOCOMOTIVES**

1.0

Objectifs

Le présent protocole d'entente (« l'Entente ») établit le cadre dans lequel l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), ses sociétés membres (annexe A) et Transports Canada s'attaqueront aux émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA) et des gaz à effet de serre (GES) des locomotives exploitées par les chemins de fer canadiens au Canada.

L'entente :

- prévoit des mesures, des cibles et des activités qui réduiront davantage les émissions de PCA et l'intensité des émissions de GES provenant des activités ferroviaires et aideront à protéger la santé et l'environnement de tous les Canadiens et à lutter contre les changements climatiques;
- reconnaît les succès de l'entente originale de 1995-2005 qui a été conclue entre l'ACFC et Environnement Canada, et de l'entente subséquente conclue en 2006-2010 entre l'ACFC, Transports Canada et Environnement Canada en vue de réduire les émissions produites par les locomotives dans le contexte des activités ferroviaires au Canada;
- reflète les cibles et les plans d'action qui découlent des stratégies de l'industrie ferroviaire visant à réduire l'intensité des émissions et à renouveler le parc de locomotives pour la période de 2011 à 2015;
- appuie la détermination du gouvernement du Canada à réduire les émissions totales de GES du Canada de 17 % par rapport aux niveaux de référence de 2005 d'ici à 2020¹. En outre, elle soutient le programme environnemental du gouvernement du Canada, notamment les cadres stratégiques pour la Qualité de l'air et les Moyens de transport propres, ainsi que la Stratégie fédérale de développement durable;
- soutiens les politiques et les programmes de l'ACFC visant à gérer l'utilisation du carburant et à réduire les émissions des locomotives;
- soutiens l'initiative de réduction des émissions des locomotives dans le cadre du plan d'action conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation Canada-États-Unis;
- comprends un cadre de développement d'activités conjointes et ciblées en matière de recherche et de développement (R et D) en collaboration avec le Conseil consultatif de recherche en transport ferroviaire afin d'appuyer un programme de recherche pluriannuel.

2.0

Durée de l'entente

L'Entente entre en vigueur au moment de sa signature par les représentants dûment autorisés de l'ACFC et de Transports Canada, et elle dure jusqu'au 31 décembre 2016², à moins qu'il y soit mis fin avant. La partie qui résilie l'Entente doit le signifier à l'autre partie par écrit six mois au préalable.

¹ Cet engagement a été confirmé de nouveau dans le cadre des Accords de Cancun, le 11 décembre 2010 à Cancun (Mexico), lors de la 16^e conférence des parties de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques, tel que convenu au départ dans le cadre de l'Accord de Copenhague.

² Le PE vise le rendement entre 2011 et 2015. Les processus de collecte des données débutent généralement six mois après la fin de l'année civile, et le rapport final est présenté le 31 décembre de l'année suivante. Par exemple, la collecte des données pour le rapport de 2015 commencera en juillet 2016 et le rapport final sera présenté le 31 décembre 2016 au plus tard.

3.0

Émissions des principaux contaminants atmosphériques

Malgré une forte croissance du trafic ferroviaire, l'intensité des émissions de PCA, notamment les particules, le monoxyde de carbone, les hydrocarbures, les oxydes de soufre et les oxydes d'azote, est en baisse constante. L'Entente devrait entraîner d'autres réductions des émissions de PCA, en se basant sur l'entente précédente mentionnée au point 1.0.

Parallèlement à la signature de la présente Entente, Transports Canada élabore des règlements pour lutter contre les émissions de PCA dans le cadre de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. La réglementation proposée est conforme à la réglementation des États-Unis (titre 40 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, partie 1033³) et s'applique aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale exerçant des activités au Canada.

3.1

Engagements de l'ACFC pour réduire les émissions de PCA

Jusqu'à la mise en place d'une nouvelle réglementation canadienne pour contrôler les émissions de PCA, l'ACFC encourage ses membres à continuer de respecter les normes des États-Unis (titre 40 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, partie 1033).

Pour la durée de l'Entente, l'ACFC encourage tous ses membres à adopter des méthodes d'exploitation destinées à réduire les émissions de PCA (c.-à-d. oxydes d'azote, particules, monoxyde de carbone, hydrocarbures et oxydes de soufre).

Étant donné que la nouvelle réglementation canadienne ne s'appliquera pas à tous les membres de l'ACFC (p. ex. services de train de banlieue), lors de l'entrée en vigueur de cette réglementation, l'ACFC encouragera ses membres à continuer de respecter les normes relatives aux émissions de PCA pour la durée de l'entente.

Transports Canada entreprendra des activités de promotion de la conformité en collaboration avec les intervenants touchés, notamment l'information et la sensibilisation portant sur les exigences réglementaires.

4.0

Émissions de gaz à effet de serre

Les changements climatiques présentent un défi considérable pour les transports au Canada. Le gouvernement du Canada s'est engagé à réduire de 17 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2020. En 2010, le secteur ferroviaire était responsable d'environ 4 % des émissions totales de GES du secteur des transports au Canada⁴ et transportait environ 71 % des marchandises totales canadiennes par voie terrestre⁵ (c.-à-d. en tonnes-kilomètres rapportées pour la circulation intérieure au Canada par les transporteurs routiers pour compte d'autrui).

Dans le cadre de l'entente précédente, les cibles d'intensité d'émission de GES pour 2010 étaient atteintes par les trains de marchandises de catégorie I, les lignes régionales et de courtes distances, ainsi que les services interurbains passagers. En s'inspirant de cela, l'Entente devrait amener d'autres réductions de l'intensité des émissions de GES.

³ Les *Locomotive Emissions Control Regulations* des États-Unis peuvent être consultées à la page suivante : http://ecfr.gpoaccess.gov/cgi/t/text/text-idx?c=ecfr&tpl=/ecfrbrowse/Title40/40cfr1033_main_02.tpl

⁴ Rapport d'inventaire national du Canada : 1990 -2010, 2012, http://www.ec.gc.ca/publications/A91164E0-7CEB-4D61-841C-BEA8BAA223F9/Executive-Summary-2012_WEB-v3.pdf

⁵ Transports Canada, *Les transports au Canada - Addenda statistique*, Tableaux RA7 et RO17, <http://www.tc.gc.ca/media/documents/policy/Stats-Addend-2011-eng.pdf>

4.1

Engagements de réduction de l'intensité des émissions de GES de l'ACFC

Pour la durée de l'entente, l'ACFC encourage tous ses membres à s'efforcer de réduire l'intensité des émissions de GES des activités ferroviaires.

Les cibles d'émission de GES, exprimées en kilogrammes (kg) d'équivalent de dioxyde de carbone (éq. CO₂) par unité de productivité pour l'industrie ferroviaire sont les suivantes :

Catégorie de transporteur	Cible de réduction en pourcentage (d'ici 2015)	Cible 2015	Unité de productivité
Catégorie I, marchandises	6% de réduction par rapport à 2010	15,45	kg d'éq. CO ₂ par 1 000 tonnes-kilomètres payantes
Interurbain, voyageurs	6% de réduction par rapport à 2010	0,11	kg d'éq. CO ₂ par passagers-kilomètres
Lignes courtes distances	3% de réduction par rapport à 2010	14,75	kg d'éq. CO ₂ par 1 000 tonnes-kilomètres payantes

Contrairement à la précédente entente, les services de train de banlieue n'auront pas de cible à atteindre, mais ils continueront à rapporter leur rendement et leurs efforts visant à réduire les GES.

Les cibles d'émission seront mesurées par rapport aux niveaux de l'industrie en 2010, et l'atteinte des cibles sera déterminée à la fin de l'Entente.

L'ACFC préparera, en collaboration avec ses membres, un plan de réduction de l'intensité des émissions de GES dans les six mois suivant la signature de l'Entente.

5.0

Engagements en matière de recherche et de développement

Les travaux de recherche et de développement (R et D) sur les nouvelles technologies et les pratiques opérationnels, et la capacité du secteur ferroviaire d'implanter ces innovations sont des éléments importants à envisager afin d'appuyer l'élaboration des politiques et des règlements.

En coordination avec le Conseil consultatif de recherche en transport ferroviaire, l'ACFC et Transports Canada définissent les activités de R et D qui soutiennent la présente Entente. Ces activités appuieront un programme pluriannuel de recherche lié à la réduction des émissions du secteur ferroviaire, lequel étayera l'élaboration des politiques à l'avenir.

6.0

Rapports

Les points suivants soulignent les exigences d'établissement de rapports et de vérification de la présente Entente.

6.1

Rapports annuels

L'ACFC prépare chaque année un rapport de l'exécution de l'Entente. Ce rapport décrit le rendement en vertu de la présente Entente et comprend :

- un résumé des mesures prises et les progrès annuels accomplis par ses membres afin de respecter toutes les normes d'émission applicables et d'adopter des pratiques d'exploitation qui réduisent les émissions de PCA;

- un résumé des progrès qu'elle et ses membres ont réalisés dans l'année pour atteindre les cibles d'émission des GES énoncées au point 4.1;
- un résumé des mesures qu'elle a prises pour informer ses membres au sujet des méthodes ou des technologies qui réduisent les émissions de PCA et de GES;
- un résumé des activités de R et D.

Les rapports annuels contiennent également des données détaillées, notamment :

- le nom des sociétés de chemin de fer canadiennes qui soumettent des renseignements conformément à l'Entente et leurs provinces d'exploitation;
- un tableau décrivant les locomotives qui respectent les normes d'émission;
- la composition du parc de locomotives par modèle, année de construction, puissance, modèle de moteur et fonction;
- les tonnes-kilomètres brutes, tonnes-kilomètres payantes et consommation totale de carburant des services ferroviaires au cours de l'année civile visée;
- les estimations des émissions annuelles d'oxydes d'azote, d'hydrocarbures, d'oxydes de soufre, de particules, de monoxyde de carbone, d'oxyde nitreux, de méthane, de dioxyde de carbone (CO₂) et d'équivalent CO₂ produites par les services ferroviaires au Canada;
- les données de consommation de carburant et d'émissions sont indiquées séparément et groupées comme suit – voyageurs, marchandises et manœuvres-triage.

Le Comité de gestion approuve le rapport annuel (point 7.1). Le rapport est publié conjointement par les parties à l'Entente et rendu public dans les meilleurs délais après son approbation, y compris par voie d'affichage sur les sites Web de Transports Canada et de l'ACFC. L'ACFC est titulaire des droits d'auteur du rapport annuel. Transports Canada détient la licence de ces droits d'auteur. Le premier rapport porte sur l'année civile 2011 et le dernier, sur l'année 2015.

Le Comité d'examen technique (voir point 7.2) conçoit un calendrier de production détaillé pour les rapports annuels dans les six mois suivant la signature de l'Entente.

6.2

Vérification par un tiers

Au moins une fois au cours de la durée de l'Entente, un vérificateur compétent obtiendra l'accès voulu pour vérifier les processus et la documentation à l'appui se rapportant à l'Entente. Les parties à l'Entente choisissent le vérificateur compétent et partagent les coûts de la vérification. Le Comité de gestion décide du mandat du vérificateur.

7.0

Gestion de l'Entente

Les points suivants présentent la structure de gouvernance de cette Entente.

7.1

Comité de gestion

L'Entente sera régie par le Comité de gestion composé des cadres supérieurs des parties à l'Entente, Environnement Canada et un représentant d'une organisation non gouvernementale de l'environnement. Le directeur général de Politiques environnementales de Transports Canada et le directeur général d'énergie et transports d'Environnement Canada ou ses délégués représentent le gouvernement fédéral. L'ACFC et ses sociétés membres sont représentées par le président du Comité de l'environnement et le vice-président à l'Exploitation et aux affaires réglementaires de l'ACFC, ou leurs délégués.

L'ACFC et Transports Canada choisissent le représentant de l'organisation non gouvernementale de l'environnement. D'autres représentants peuvent être invités à assister aux réunions de temps à autre, comme le convient le Comité de gestion. Le Comité de gestion se réunit une fois par an.

Le Comité de gestion assume les fonctions suivantes, sans s'y limiter :

- examiner et approuver le rapport avant sa publication;
- effectuer, au besoin, un examen de l'Entente pour évaluer si toute modification importante de l'industrie ferroviaire canadienne ou de l'économie canadienne en général pourrait avoir un effet sur la capacité de l'ACFC et de ses sociétés membres de respecter l'Entente;
- formuler les recommandations qu'il juge nécessaires pour améliorer l'Entente;
- supervise les travaux du Comité d'examen technique (point 7.4);
- examiner et formuler des recommandations sur les activités de R et D afin de soutenir la mise en œuvre de l'Entente.

7.2

Comité d'examen technique

Le Comité d'examen technique aide le Comité de gestion et se charge de la supervision des activités d'établissement de rapports et de vérification. Le Comité d'examen technique comprend des membres de l'ACFC, de Transports Canada, d'Environnement Canada, du CN, du Canadien Pacifique, de VIA Rail Canada Inc., de Metrolinx et un représentant technique d'une organisation non gouvernementale de l'environnement.

D'autres représentants peuvent être invités à assister aux réunions de temps à autre, comme le convient le Comité d'examen technique. Le Comité d'examen technique se réunit une fois par an, en tenant compte des réunions du Comité de gestion et des divers projets en cours.

Le Comité d'examen technique assume les fonctions suivantes, sans s'y limiter :

- surveiller les activités d'établissement de rapports et de vérification;
- examiner et vérifier les données annuelles soumises à Transport Canada par l'ACFC;
- examiner, au besoin, la méthode utilisée pour estimer les émissions et recommander des modifications s'il y a lieu;
- examiner les mesures prises pour atteindre les objectifs de l'Entente; entreprendre toute autre activité demandée par le Comité de gestion;
- proposer des activités de R et D appuyant l'Entente.

8.0

Soutien de l'Entente

8.1

Transport Canada appuie les efforts de l'ACFC visant à réduire les émissions de PCA, en lui apportant des conseils techniques sur les technologies et les meilleures pratiques de réduction des émissions

8.2

À leur discrétion, Transports Canada et l'ACFC pourront organiser un ou plusieurs ateliers sur les possibilités de réduire les émissions et sur les meilleures pratiques environnementales dans l'industrie ferroviaire. Ces ateliers seraient coordonnés avec l'Environmental Protection Agency des États-Unis et l'Association of American Railroads au besoin.

8.3

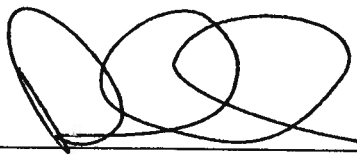
Transports Canada s'emploiera à collaborer avec l'ACFC afin d'éliminer les obstacles à la limitation des émissions dans l'industrie ferroviaire.

9.0 Dispositions générales et signatures

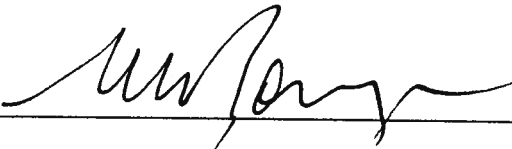
L'Entente est une initiative volontaire par laquelle les parties expriment de bonne foi leurs intentions. Elle n'est pas destinée à créer ni ne donne lieu à des obligations en droit et n'a pas force exécutoire. Le gouvernement se réserve le droit d'élaborer et de mettre en vigueur des mesures réglementaires ou autres qu'il juge utiles pour atteindre les objectifs en vue d'assainir l'air et de faire face aux changements climatiques. Rien dans l'Entente n'empêche les parties de prendre d'autres mesures concernant les émissions de PCA et de GES ou l'utilisation de carburant qui sont autorisées ou exigées par la loi.

Les parties reconnaissent que les renseignements fournis conformément à l'Entente sont régis par la législation applicable d'accès à l'information et de protection des renseignements.

Fait à Ottawa, ce 30 jour de avril 2013.



Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités



Président et chef de la direction, Association des chemins de fer du Canada

Annexe A

SOCIÉTÉS MEMBRES DE L'ACFC (en date du 31 décembre 2012)

6970184 Canada Ltd.	Labrador Iron Mines
Agence métropolitaine de transport	Metrolinx
Alberta Prairie Railway Excursions	Montréal, Maine & Atlantic Railway, Ltd.
Amtrak	New Brunswick Southern Railway Company Limited
Arcelor Mittal Mines Canada	Nipissing Central Railway
Arnaud Railway Company	Norfolk Southern Railway
Barrie-Collingwood Railway	Ontario Northland Transportation Commission
BNSF Railway Company	Ontario Southland Railway Inc.
Canadian Pacific	Orangeville Brampton Railway
Cape Breton & Central Nova Scotia Railway	Ottawa Valley Railway
Capital Railway	Prairie Dog Central Railway – Vintage Locomotive Society
Carlton Trail Railway	Québec Gatineau Railway Inc.
Central Manitoba Railway Inc.	Québec North Shore and Labrador Railway Company Inc.
Charlevoix Railway Company Inc.	Roberval and Saguenay Railway Company, The
CN	Romaine River Railway Company
CSX Transportation Inc.	Société du chemin de fer de la Gaspésie
Eastern Maine Railway Company	South Simcoe Railway
Essex Terminal Railway Company	Southern Ontario Railway
Goderich-Exeter Railway Company Limited	Southern Railway of British Columbia Ltd.
Great Canadian Railtour Company Ltd.	St. Lawrence & Atlantic Railroad (Québec) Inc.
Great Sandhills Railway Ltd.	Sydney Coal Railway
Great Western Railway Ltd.	Toronto Terminals Railway Company Limited, The
Hudson Bay Railway	Trillium Railway Co. Ltd.
Huron Central Railway Inc.	Tshuëtin Rail Transportation Inc.
Keewatin Railway Company	VIA Rail Canada Inc.
Kelowna Pacific Railway Ltd.	Wabush Lake Railway Company, Limited
Kettle Falls International Railway, LLC	West Coast Express Ltd.