

2023-2030

PROTOCOLE D'ENTENTE ENTRE TRANSPORT CANADA ET L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DES LOCOMOTIVES

1.0 Objectifs

L'objectif de ce protocole d'entente (PE) est d'établir un cadre dans lequel l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), ses compagnies membres et Transports Canada (TC) collaboreront pour décarboniser le secteur ferroviaire.

Le protocole d'entente soutient les objectifs suivants afin d'aligner les efforts du gouvernement et de l'industrie pour réduire les émissions du secteur ferroviaire canadien :

- Aligner les actions du gouvernement et de l'industrie afin de développer le cadre nécessaire pour parvenir à zéro émission nette d'ici 2050.
- Faire progresser la recherche et le développement en matière de décarbonisation, y compris la coopération entre le gouvernement et l'industrie sur les essais technologiques.
- Continuer à faire progresser les mesures d'efficacité énergétique dans le secteur ferroviaire canadien afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).
- Améliorer la collaboration et le transfert d'informations afin de relever les nouveaux défis, d'échanger les meilleures pratiques, de soutenir la modélisation climatique et de contribuer à l'élaboration de politiques favorisant la réduction des émissions des locomotives.
- Explorer les possibilités de transfert modal vers le mode ferroviaire afin de réduire les émissions de GES du secteur des transports.
- Continuer de communiquer les données et les initiatives relatives aux émissions des locomotives dans le cadre du programme de surveillance des émissions des locomotives (SEL).
- Accroître l'échange des connaissances sur les nouveaux problèmes liés au climat auxquels sont confrontées les infrastructures ferroviaires grâce à la coopération entre le gouvernement et l'industrie.

Comme le gouvernement du Canada adopte une approche pangouvernementale par rapport aux efforts de réduction des émissions, le protocole d'entente reconnaît Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) et Ressources naturelles Canada (RNCan) comme partenaires dans plusieurs des objectifs décrits ci-dessus.

2.0 Gouvernance du protocole

Les sections suivantes décrivent la structure de gouvernance du présent protocole d'entente.

2.1 Comité de gestion

Le protocole d'entente sera régi par un comité de gestion composé de hauts fonctionnaires (directeurs ou supérieurs) des parties au protocole d'entente, d'autres ministères fédéraux (y compris ECCC et RNCan), de représentants des compagnies de chemin de fer et d'un représentant d'une organisation non gouvernementale environnementale. Le comité de gestion sera coprésidé par un représentant de la Direction des politiques environnementales de TC et de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC). En tant que ministère fédéral responsable pour le protocole d'entente, Transports Canada s'engage à tenir les autres ministères fédéraux informés des activités et initiatives pertinentes qui découlent du protocole d'entente.

L'ACFC et TC sélectionneront le représentant de l'organisation non gouvernementale environnementale. D'autres personnes (par exemple, des experts en la matière) peuvent être invitées à participer aux réunions de temps à autre, selon les besoins et avec l'accord du comité de gestion. Le comité de gestion se réunira au moins une fois par an, à partir de janvier 2024, pour échanger des informations, discuter des progrès et des problèmes, procéder à un examen des activités en fin d'année et définir les priorités pour l'année à venir. L'ACFC et TC peuvent organiser des réunions supplémentaires si nécessaire.

Les fonctions du comité de gestion comprennent, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Se réunir régulièrement pour discuter des questions de politiques, mettre en commun les priorités en matière de recherche et de développement, superviser les travaux du comité d'examen et approuver les plans de travail visant à atteindre les objectifs du présent protocole d'entente.
- Participer à l'élaboration du plan d'action climatique ferroviaire, le cas échéant, en donnant des orientations sur le contenu et en examinant les engagements des parties prenantes.
- Formuler des recommandations et réviser le protocole d'entente lorsque nécessaire (par exemple, à la suite de la publication du plan d'action climatique ferroviaire), en tenant compte de l'évolution du secteur ferroviaire ou de l'impact de l'économie canadienne sur le protocole d'entente.
- Travailler ensemble pour déterminer et surmonter les obstacles et mettre en œuvre des actions pour soutenir la décarbonisation du secteur ferroviaire.
- Examiner et approuver les rapports SEL annuels et tout autre document produit.

- Examiner et approuver les stratégies de communication associées à la diffusion des produits du protocole d'entente.
- Fournir des orientations sur l'étendue, le mandat et la publication de l'audit, tel que décrit à la section 10.0.

2.2 *Comité d'examen technique*

La composition du comité d'examen technique sera déterminée et approuvée par les coprésidents du comité de gestion. Le comité d'examen technique sera coprésidé par un représentant de TC (direction des politiques environnementales) et de l'ACFC, et sera chargé des tâches suivantes :

- Soutenir le comité de gestion par l'élaboration et la mise en œuvre de plans de travail visant à faire progresser les objectifs du protocole d'entente.
- Se réunir au moins une fois par trimestre pour examiner les progrès accomplis, discuter des questions de politiques, fixer les priorités en matière de recherche et de développement et les initiatives soutenant les objectifs du protocole d'entente.
- Échanger les informations, évaluer les essais technologiques et soutenir la modélisation des émissions sectorielles et l'approche de la fixation d'objectifs.
- Soutenir la production des rapports SEL annuels et suggérer des améliorations au programme SEL, y compris les méthodes d'estimation des émissions si nécessaire, et superviser et évaluer d'autres activités d'établissement de rapports pour les produits résultant du protocole d'entente.
- Soutenir l'élaboration de stratégies de communication associées à la diffusion des produits du protocole d'entente.

TC et l'ACFC assureront la liaison entre le comité d'examen technique, l'équipe de travail sur la décarbonisation au sein du Conseil consultatif en recherche ferroviaire (CCRF), le programme de recherche sur les risques terrestres liés aux chemins de fer et d'autres comités concernés afin de contribuer à l'établissement des priorités de la recherche liée au climat.

3.0 Contexte

Depuis 1995, le gouvernement du Canada et l'ACFC collaborent pour réduire les émissions des locomotives dans le secteur ferroviaire. Ce partenariat fructueux a été régi par quatre protocoles d'entente consécutifs (1995-2005; 2006-2010; 2011-2017; 2018-2022)¹.

¹Veuillez contacter Transports Canada ou l'Association des chemins de fer du Canada pour obtenir les versions précédentes du protocole d'entente. La dernière version est disponible à l'adresse suivante : https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2019/12/TC-RAC_MOU_2018-22.pdf.

3.1 Changement climatique mondial

Le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a constaté que les engagements actuels en matière de GES laissent encore un écart important par rapport au zéro net, et qu'il est probable que le réchauffement dépassera 1,5 °C au cours du XXI^e siècle, ce qui rendra plus difficile la limitation du réchauffement à moins de 2 °C. Le changement climatique d'origine humaine a déjà contribué à un réchauffement de la planète d'environ 1,1 °C par rapport aux niveaux préindustriels pour la période 2011-2020².

Les trajectoires modélisées qui limitent le réchauffement à 1,5 °C ou 2 °C nécessitent des réductions rapides et profondes et, dans la plupart des cas, des réductions des émissions de GES immédiates dans tous les secteurs au cours de cette décennie. Si certains effets futurs du changement climatique sont inévitables et/ou irréversibles, ils peuvent être limités par une réduction profonde, rapide et soutenue des émissions de GES au niveau mondial.

Le secteur des transports doit jouer un rôle clé dans la réalisation de ces réductions. En 2021, le secteur des transports représentaient environ 22 % des émissions de GES du Canada, le secteur ferroviaire représentant environ 1 % des émissions totales de GES au Canada. Bien que le secteur des transports routiers représente la majeure partie (79 %) des émissions du secteur des transports³, il sera essentiel de réduire les émissions de tous les modes de transport, y compris le mode ferroviaire.

3.2 Réponse du gouvernement du Canada en matière de climat

Le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de GES de 40 à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici à 2030. Il s'est également engagé à mettre en place une économie à émission net-zéro d'ici 2050, comme le prévoit la *Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité*.

Plus récemment, en mars 2022, le gouvernement du Canada a publié son [Plan de réduction des émissions pour 2030 \(PRE\)](#), une feuille de route décrivant la voie à suivre, secteur par secteur que le Canada atteigne ses objectifs de réduction des émissions pour 2030 et 2050, y compris l'engagement d'élaborer un plan d'action climatique ferroviaire.

Le Canada reconnaît que le mode ferroviaire est un mode de transport efficace qui soutient les ambitions climatiques, la prospérité économique et le bien-être, et que le fait d'encourager un transfert modal vers le mode ferroviaire, lorsque cela est possible,

² Le 20 mars 2023, le GIEC a publié son dernier rapport, « AR6 Synthesis Report : Climate Change 2023 », qui résume l'état actuel du changement climatique et ses impacts et risques généralisés.

³ Rapport d'inventaire national (2023), <https://publications.gc.ca/site/fr/9.502402/publication.html>

crée des occasions immédiates de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.

3.3 Actions du secteur ferroviaire canadien en faveur du climat

Le mode ferroviaire représente moins de 4 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports au Canada⁴. Pourtant, le secteur ferroviaire transporte près de 70 % du fret terrestre interurbain et plus de 100 millions de personnes par an (avant la pandémie)⁵, ce qui en fait le mode de transport terrestre le ayant la plus faible intensité en GES.

Le secteur ferroviaire canadien s'est engagé à faire sa part pour améliorer son efficacité énergétique, renforcer la résilience de l'infrastructure ferroviaire et réduire les émissions. Depuis 2005, le secteur du transport ferroviaire de marchandises a amélioré son efficacité énergétique de plus de 25 %, et l'efficacité énergétique du transport ferroviaire interurbain de passagers s'est amélioré de plus de 30 % en 2019⁶. En tant que mode de transport terrestre le plus économe en carburant, le secteur ferroviaire s'efforce d'attirer de nouveaux passagers et d'encourager le trafic de marchandises par rail.

Le secteur ferroviaire est l'un des secteurs où il est difficile de réduire les émissions, ce qui nécessite des transformations et des changements technologiques majeurs (c'est-à-dire des carburants à faible teneur en carbone et des modes de propulsion alternatifs) pour parvenir à des réductions substantielles des émissions. À ce jour, les sociétés de chemin de fer canadiennes ont réalisé d'importants investissements dans l'infrastructure, la modernisation de la flotte, les technologies innovantes d'économie de carburant, les améliorations opérationnelles et l'expérimentation de divers carburants à faible teneur en carbone et de technologies alternatives de propulsion. Le secteur ferroviaire reconnaît l'importance d'atténuer les impacts du changement climatique par la réduction des émissions des locomotives au cours de la prochaine décennie, et la nécessité de veiller à ce que le système ferroviaire canadien soit résilient aux impacts liés au climat, notamment aux incendies de forêt, aux inondations et aux chaleurs et froids extrêmes.

4.0 Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Le secteur ferroviaire s'est engagé à continuer à améliorer l'intensité de ses émissions. Pendant la durée du protocole, l'ACFC encouragera ses membres à améliorer

⁴ Rapport d'inventaire national (2023), <https://publications.gc.ca/site/fra/9.502402/publication.html>

⁵ Association des chemins de fer du Canada, *Tendances ferroviaires 2020*, p. 13-14.

⁶ Association des chemins de fer du Canada, *Rapport de surveillance des émissions des locomotives 2021*.

l'intensité de leurs émissions de gaz à effet de serre provenant des activités ferroviaires.

TC et l'ACFC conviennent de collaborer afin de déterminer les possibilités et d'éliminer les obstacles à la réduction des émissions de GES dans le secteur ferroviaire. Les formes de collaboration peuvent inclure, mais ne sont pas limitées à :

- la collaboration en matière de recherche, de mise en commun et de diffusion d'informations sur les technologies de décarbonisation;
- des projets collaboratifs de recherche, de développement et de démonstration de technologies propres;
- l'élaboration de politiques;
- l'engagement sur la conception et la mise en œuvre des programmes de soutien.

Les thèmes particuliers de collaboration peuvent inclure, sans s'y limiter, les domaines suivants :

- faire progresser la recherche et les connaissances sur les approches de résilience climatique de l'infrastructure ferroviaire; les options pour soutenir le transfert modal; les carburants à faible teneur en carbone, les alternatives en matière de propulsion et d'autres technologies propres; déterminer les lacunes dans les possibilités actuelles de financement pour le secteur ferroviaire afin d'informer les stratégies gouvernementales pour faire progresser la durabilité du secteur;
- développer les aides gouvernementales pour la réduction des émissions ferroviaires et améliorer la précision des rapports sur les GES grâce à des facteurs d'émissions de GES appropriés à l'année;
- promouvoir les avantages environnementaux et les bonnes performances en matière d'émissions des chemins de fer canadiens au moyen de rapports, de campagnes de sensibilisation et d'autres méthodes de communication;
- s'engager avec les secteurs du transport de passagers et des chemins de fer d'intérêt local afin de déterminer les besoins de soutien pour faire progresser la décarbonisation.

4.1 Vision de carboneutralité

Ce protocole d'entente représente une vision commune de l'objectif de zéro émission nette de GES d'ici à 2050 pour le secteur ferroviaire canadien. Les deux parties comprennent l'importance de la surveillance, de l'établissement de rapports et de la réduction des émissions du secteur ferroviaire, et s'engagent à collaborer sur les possibilités de réduction des émissions.

Dans le cadre de ce protocole d'entente, TC ainsi que l'ACFC et ses membres rechercheront des possibilités de réduction des émissions à court terme (2023-2030);

en prenant des mesures pour améliorer l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone et faire progresser les essais de technologies à zéro émission, en améliorant l'efficacité énergétique des carburants et en explorant d'autres stratégies de décarbonisation. Le gouvernement du Canada invite les sociétés de chemin de fer signataires à se joindre au Défi carboneutre du gouvernement du Canada et à d'autres initiatives de carboneutralité, le cas échéant.

4.2 Modélisation des voies d'accès à la carboneutralité

Le gouvernement du Canada reconnaît les efforts des membres de l'ACFC pour divulguer les émissions et encourage le maintien de ces efforts alors que l'industrie planifie pour 2030 et au-delà.

Afin de développer des objectifs de réduction des GES bien informés, ambitieux et raisonnablement réalisables, TC et l'ACFC travailleront ensemble pour fournir des données :

- élaborer une ou plusieurs trajets modélisés vers l'objectif carboneutre pour le secteur, y compris l'adoption de combustibles à faible teneur en carbone d'ici à 2030;
- mieux comprendre les exigences en matière de politique, d'investissement et d'incitation pour permettre l'adoption de technologies à zéro émission;
- et soutenir le développement d'autres initiatives de décarbonisation ferroviaire, telles que le plan d'action climatique ferroviaire.

4.3 Étapes clés sur la voie de la carboneutralité

Ce protocole d'entente fixe les objectifs ambitieux suivants afin de guider TC et l'ACFC dans la transformation du secteur ferroviaire canadien en un mode de transport et de fret durable et à zéro émission nette de gaz à effet de serre. Ces objectifs évolueront et seront mis à jour au fur et à mesure que le travail de collaboration du protocole d'entente progressera. Avec ces objectifs ambitieux, TC et l'ACFC s'engagent sur la voie de l'innovation, de la gestion de l'environnement et du leadership dans la décarbonisation des sociétés de chemin de fer.

4.3.1 Réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 :

Tout en reconnaissant que le transfert modal du transport routier au mode ferroviaire pourrait augmenter les émissions ferroviaires, mais réduiraient les émissions globales du secteur des transports dans les années à venir :

- Les sociétés de chemin de fer de marchandises de classe 1 s'engagent à réduire l'intensité de leurs émissions conformément à leurs objectifs scientifiques (cibles fondées sur des données scientifiques – initiative Science Based Targets/SBTi) et à réaliser des réductions absolues d'émissions d'ici à 2030, conformément aux trajectoires modélisées par la SBTi.

- Les compagnies ferroviaires de passagers, les sociétés de chemin de fer régionales et d'intérêt local et TC continueront à travailler avec d'autres ministères fédéraux, les gouvernements provinciaux et municipaux, les universités et d'autres parties prenantes clés pour réduire les émissions d'ici à 2030.

4.3.2 Faire progresser les carburants à faible teneur en carbone dans le secteur ferroviaire canadien :

Ce protocole d'entente engage les parties à étudier la faisabilité d'une utilisation de 10 à 20 % de carburants à faible teneur en carbone dans le secteur ferroviaire d'ici 2030, afin d'envoyer un signal clair que le secteur ferroviaire aura besoin de volumes importants de carburants durables à faible teneur en carbone.

La réalisation de cet objectif dépend d'une politique permettant la disponibilité et le prix compétitifs des carburants à faible teneur en carbone sur le marché canadien, ainsi que d'essais visant à faire progresser les connaissances techniques et opérationnelles du secteur ferroviaire. À l'appui de cet objectif, TC et l'industrie ferroviaire s'efforceront d'accroître les investissements dans les tests et essais de moteurs de locomotives utilisant des carburants à faible teneur en carbone, et de partager grandement les résultats au sein du secteur, d'étudier la disponibilité de carburants à faible teneur en carbone pour le transport ferroviaire, et les politiques publiques potentielles pour la décarbonisation du secteur ferroviaire.

4.3.3 Faire progresser les locomotives à zéro émission dans le secteur ferroviaire canadien :

Ce protocole d'entente reconnaît l'importance d'accélérer l'adoption de locomotives à zéro émission au cours des prochaines décennies afin d'atteindre l'objectif de carboneutralité. Pour soutenir cette transition :

- TC et les membres de l'ACFC proposent de travailler ensemble pour accélérer la mise à niveau et l'amélioration des locomotives afin de faire progresser la technologie de carboneutralité.
- TC étudiera les possibilités de mettre en place des politiques publiques, des mesures et des programmes de soutien nouveaux ou existants au niveau fédéral afin de faciliter la transition vers un secteur ferroviaire carboneutre.

4.3.4 Promouvoir les possibilités de transfert modal :

Ce protocole d'entente fixe un objectif ambitieux d'exploiter le potentiel ferroviaire pour réduire les émissions du secteur des transports grâce au transfert modal, tant pour les passagers que pour le fret. À l'appui de cet objectif :

- TC et les membres de l'ACFC chercheront à augmenter les investissements pour moderniser et étendre les services du réseau ferroviaire, tels que l'augmentation des centres intermodaux et l'accès du fret ferroviaire aux industries.
- TC s'efforcera d'augmenter le transport ferroviaire de voyageurs sur les itinéraires existants grâce à de nouvelles options plus efficaces (par exemple, le train à grande fréquence) et en collaborant avec les parties prenantes, y compris les autres niveaux de gouvernement, afin de promouvoir des opérations coordonnées qui complètent le réseau ferroviaire de passagers du Canada.

5.0 Réduction des émissions des principaux contaminants atmosphériques

L'ACFC continuera à encourager ses membres, y compris ceux qui ne sont pas couverts par le *Règlement sur les émissions des locomotives* (REL), afin d'améliorer leur performance en matière d'émissions de principaux contaminants atmosphériques (PCA).

Grâce à ce protocole, l'ACFC continuera à faire rapport sur les émissions annuelles de PCA, d'une manière et dans un format qui conviennent à toutes les parties, en vue de d'exploiter les données fournies par les sociétés de chemin de fer pour permettre une collaboration sur des initiatives futures, outils ou actions qui comblent les lacunes dans les connaissances sur la qualité de l'air.

6.0 Engagements en matière de recherche, de développement et de démonstration

La recherche, le développement et la démonstration (RDD) sont essentiels à la décarbonisation. TC et l'ACFC s'engagent à travailler ensemble pour donner la priorité à la recherche et partager, lorsque possible, les preuves produites conformément aux objectifs de ce protocole d'entente.

Par le biais de ce protocole d'entente, TC et l'ACFC s'engagent sur les points suivants :

- TC fournira au comité de gestion une mise à jour annuelle des projets et programmes de RDD ferroviaires liés à la décarbonisation ferroviaire.
- L'ACFC et ses membres fourniront au comité de gestion une mise à jour annuelle des priorités de recherche qui soutiennent les objectifs du protocole d'entente.
- TC mettra en place un groupe de travail sur la décarbonisation ferroviaire sous l'égide du Conseil consultatif en recherche ferroviaire (CCRF), auquel les membres de l'ACFC sont invités à participer, en tant que mécanisme pour renforcer la collaboration en matière de recherche sur la décarbonisation ferroviaire entre les organismes de recherche, l'industrie et les ministères fédéraux, y compris la coordination de l'orientation stratégique de la recherche et le partage des résultats entre le CCRF et le comité de gestion.

- TC et l'ACFC travailleront avec d'autres ministères et agences du gouvernement fédéral pour soutenir l'alignement de la recherche sur les domaines prioritaires définis par le comité de gestion.
- TC et l'ACFC collaboreront pour faire progresser les connaissances sur les risques climatiques pour l'infrastructure ferroviaire et pour déterminer et promouvoir des mécanismes de collaboration afin d'améliorer la résilience du réseau ferroviaire canadien face au climat et à la chaîne d'approvisionnement.
- TC, ECCC, RNCAN et l'ACFC collaboreront à un projet de recherche visant à mieux comprendre les impacts sur les GES et la qualité de l'air d'un transfert modal vers le mode ferroviaire, y compris une quantification et une analyse politique lorsque cela est possible.
- TC, ECCC, RNCAN et l'ACFC collaboreront à un projet de recherche visant à évaluer les lacunes dans les connaissances et les rapports actuels sur le profil des émissions de PCA du secteur ferroviaire.
- TC, RNCAN et l'ACFC collaboreront pour faire progresser les connaissances sur les carburants à faible teneur en carbone pertinents pour le secteur.
- TC, RNCAN et l'ACFC collaboreront pour faire progresser les connaissances sur les infrastructures de ravitaillement en carburant à faible teneur en carbone.

7.0 Plan d'action climatique ferroviaire

Ce protocole d'entente reconnaît la nécessité d'une collaboration entre le gouvernement et l'industrie pour faire progresser les technologies de décarbonisation dans le secteur ferroviaire. La collaboration dans le cadre du précédent protocole d'entente comprenait des évaluations technologiques et une feuille de route pour la décarbonisation, et mettait l'accent sur l'amélioration de l'efficacité des carburants.

Dans un deuxième temps, TC dirigera l'élaboration d'un plan d'action climatique ferroviaire, qui définira des actions et des mesures supplémentaires pour soutenir la décarbonisation du secteur ferroviaire conformément à l'engagement du Canada de parvenir à un bilan carboneutre d'ici à 2050, tout en soutenant les réductions de GES d'ici à 2030.

Les activités de collaboration décrites dans le présent protocole d'entente constitueront des outils importants pour l'élaboration du plan d'action climatique ferroviaire, notamment en collaborant à la définition d'objectifs ambitieux et réalisables en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le rôle du Ministère consiste notamment à favoriser les partenariats entre les intervenants du secteur ferroviaire, à coordonner les efforts entre les différents modes de transport et à tirer parti des synergies en matière d'infrastructure et d'énergie. En élaborant le plan d'action climatique ferroviaire, TC explorera les possibilités de surmonter les obstacles et d'accélérer la transition du système ferroviaire vers la durabilité.

8.0 Rapports annuels

Les sections suivantes décrivent les exigences en matière d'établissements de rapports et de vérification pour le présent protocole d'entente. Le premier rapport portera sur l'année civile 2023 et le dernier sur l'année 2030.

8.1 Contenu et production des rapports annuels

L'ACFC et le comité d'examen technique seront chargés d'élaborer un rapport sur la surveillance des émissions des locomotives (SEL) pour chaque année de l'entente. Chaque rapport comprendra les éléments suivants :

- Informations générales sur le secteur ferroviaire (sociétés de chemin de fer déclarantes, carte du réseau, etc.); contribution du secteur à la réduction des émissions liées au transport; et RDD et autres mesures prises par l'ACFC, ses membres et le gouvernement du Canada (y compris un aperçu des projets ferroviaires financés/soutenus) pour réduire les émissions de GES et de PCA des locomotives, faire progresser les nouvelles technologies de carboneutralité et les efforts d'adaptation au changement climatique.
- Informations détaillées sur la composition de la flotte nationale de locomotives (constructeur, modèle, niveau, moteur, puissance, année de fabrication, type d'exploitation); noms des compagnies ferroviaires déclarantes et leur(s) province(s) d'exploitation; niveaux de trafic de marchandises et de passagers (tonnes-kilomètres brutes, tonnes-kilomètres payantes, passagers-kilomètres interurbains); consommation de carburant; efficacité énergétique; et émissions de GES et de PCA.
- Progrès vers les objectifs ambitieux énumérés à la section 4.3.

L'ACFC sera responsable de la production, de la conception et de la coordination du matériel nécessaire à la production des rapports annuels, et TC sera responsable de la traduction des rapports annuels. Dans le cadre du processus d'examen, les classeurs de données utilisés pour préparer les rapports annuels (à l'exclusion des informations propres à la compagnie) seront distribués au comité d'examen technique.

Le rapport final prévu par le protocole (c'est-à-dire l'année de déclaration 2030) comprendra un résumé des réalisations des parties sur l'ensemble de la période de déclaration, y compris les réductions d'émissions de GES et de PCA, ainsi que les contributions de TC et des autres ministères à la réalisation des objectifs du protocole d'entente.

8.2 Examen et approbation des rapports annuels

Le comité d'examen technique soutiendra la production de chaque rapport annuel.

Chaque rapport annuel est approuvé par le comité de gestion.

8.3 Diffusion des rapports annuels

Chaque rapport annuel est mis à disposition par les parties au protocole et rendu public dès que possible, une fois approuvé. Les parties élaboreront conjointement une stratégie de communication pour maximiser la portée et la diffusion des rapports annuels. Dans le cadre de cette stratégie, Transports Canada communiquera les rapports annuels à ECCC et aux autres ministères et agences fédéraux concernés.

L'ACFC sera la détentrice des droits d'auteur de tous les droits relatifs aux rapports annuels. TC détiendra une licence libre de royalties à perpétuité pour tout matériel protégé par des droits d'auteur compris dans le rapport annuel.

9.0 Durée

Le protocole d'entente entrera en vigueur dès sa signature par les représentants dûment autorisés du Ministère et de l'ACFC et restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 2030, à moins qu'il ne soit résilié à une date antérieure. La partie qui met fin au protocole d'entente donnera un préavis écrit formel six mois au préalable à chaque signataire.

10.0 Vérification par un tiers

Un auditeur qualifié aura accès au moins une fois pendant la durée du protocole d'entente pour vérifier les processus et les documents justificatifs relatifs au protocole d'entente. Les parties au protocole d'entente choisiront l'auditeur approprié et répartiront les coûts de l'audit à parts égales. Le champ d'application, le mandat et la publication de l'audit seront décidés par le comité de gestion.

11.0 Dispositions générales et signatures

Ce protocole d'entente est une initiative volontaire qui exprime de bonne foi les intentions des parties. Il n'a pas pour but de créer ni ne donne lieu à des obligations légales de quelque nature que ce soit, ni d'établir un partenariat ou une entreprise commune entre les signataires. En tant que tel, il n'a pas force de loi. Le gouvernement se réserve le droit d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures réglementaires ou autres qu'il juge appropriées pour atteindre les objectifs en matière de pureté de l'air et de changement climatique. Inversement, les parties signataires se réservent le droit de revoir et de réévaluer les objectifs de performance en fonction de l'évolution des politiques gouvernementales, des procédures opérationnelles ou des conditions du marché. Ce protocole n'empêchera pas les parties de prendre d'autres mesures relatives aux émissions de GES et de PCA ou à l'utilisation des carburants, mesures autorisées ou exigées par la loi.

Les parties reconnaissent que les informations fournies en vertu du protocole seront régies par la législation applicable en matière de protection et d'accès à l'information.

Fait à Ottawa ce 5 jour de décembre 2023.



Ministre des Transports



Président et directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada

Type text here

Annexe A

COMPAGNIES MEMBRES DE L'ACFC

(À partir du 5 décembre 2023)

Agawa Canyon Railroad, ULC

Alberta Prairie Railway

ArcelorMittal Infrastructure Canada s.e.n.c.

Barrie-Collingwood Railway

Battle River Railway, NGC Inc.

BCR Properties Ltd.

Big Sky Rail Corp

Boundary Trail Railway Co.

Cape Breton & Central Nova Scotia Railway

Capital Railway

Carlton Trail Railway

Central Manitoba Railway Inc.

Chemin de fer Arnaud Québec

CN

Compagnie du Chemin de Fer Lanaudière inc.

CPKC

Essex Terminal Railway Company

exo

GIO Rail Holdings Corporation

Goderich-Exeter Railway Company Limited

Great Canadian Raitour Company Ltd.

Great Western Railway Ltd.

Hudson Bay Railway

Huron Central Railway Inc.

Immeuble VDS Inc.

Keewatin Railway Company

Knob Lake and Timmins Railway

Last Mountain Railway

Metrolinx

New Brunswick Southern Railway Company Limited

Nipissing Central Railway Company

Ontario Northland Transportation Commission

Ontario Southland Railway Inc.

Orangeville Brampton Railway

Ottawa Valley Railway

Prairie Dog Central Railway - Vintage Locomotive Society Inc.

Québec Gatineau Railway Inc.

Québec Iron Ore Inc.

Québec North Shore and Labrador Railway Company Inc.

Roberval and Saguenay Railway Company, The

Romaine River Railway Company

Société du chemin de fer de la Gaspésie

South Simcoe Railway

Southern Ontario Railway

Southern Railway of British Columbia Ltd.

St. Lawrence & Atlantic Railroad (Québec) Inc.

Toronto Terminals Railway Company Limited, The

Train Touristique de Charlevoix Inc.

Tshiuetin Rail Transportation Inc.

VIA Rail Canada Inc.

West Coast Express Ltd.