

# Canada Gazette

## Part II



# Gazette du Canada

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, DECEMBER 20, 2023

Statutory Instruments 2023

SOR/2023-253 to 275 and SI/2023-77 to 80

Pages 3533 to 4065

OTTAWA, LE MERCREDI 20 DÉCEMBRE 2023

Textes réglementaires 2023

DORS/2023-253 à 275 et TR/2023-77 à 80

Pages 3533 à 4065

### Notice to Readers

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 4, 2023, and at least every second Wednesday thereafter.

Part II of the *Canada Gazette* contains all “regulations” as defined in the *Statutory Instruments Act* and certain other classes of statutory instruments and documents required to be published therein. However, certain regulations and classes of regulations are exempt from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the [Canada Gazette website](#). The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the [Parliament of Canada website](#).

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 811, 90 Sparks Street, Ottawa, Canada.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at [Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

### Avis au lecteur

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 4 janvier 2023, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

La Partie II de la *Gazette du Canada* est le recueil des « règlements » définis comme tels dans la loi précitée et de certaines autres catégories de textes réglementaires et de documents qu’il est prescrit d’y publier. Cependant, certains règlements et catégories de règlements sont soustraits à la publication par l’article 15 du *Règlement sur les textes réglementaires*, établi en vertu de l’article 20 de la *Loi sur les textes réglementaires*.

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le [site Web de la Gazette du Canada](#). La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le [site Web du Parlement du Canada](#).

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la pièce 811, 90, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l’adresse [Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

Registration  
SOR/2023-253 November 28, 2023

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Agency Proclamation*<sup>a</sup>, established the Canadian Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Agency under subsection 39(1)<sup>b</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup>;

Whereas that Agency has been empowered to implement a promotion and research plan under that Proclamation;

Whereas the proposed *Order Amending the Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order* is an order of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act applies, by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*<sup>e</sup>, and has been submitted to the National Farm Products Council under paragraph 42(1)(d)<sup>b</sup> of that Act;

And whereas, under paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Order after being satisfied that it is necessary for the implementation of the promotion and research plan that that Agency is authorized to implement;

Therefore, the Canadian Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Agency makes the annexed *Order Amending the Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order* under paragraphs 42(1)(d)<sup>b</sup> and (e)<sup>b</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup> and section 10 of the schedule to the *Canadian Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Agency Proclamation*<sup>a</sup>.

Calgary, November 24, 2023

Enregistrement  
DORS/2023-253 Le 28 novembre 2023

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Attendu que, en vertu du paragraphe 39(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup>, la gouverneure en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucherie*<sup>c</sup>, créé l'Office canadien de recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucherie;

Attendu que cet office est habilité à mettre en œuvre un plan de promotion et de recherche conformément à cette proclamation;

Attendu que le projet d'ordonnance intitulé *Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)(d)<sup>d</sup> de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>e</sup>, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 42(1)(d)<sup>a</sup> de cette loi;

Attendu que, en application de l'alinéa 7(1)(d)<sup>d</sup> de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet d'ordonnance est nécessaire à l'exécution du plan de promotion et de recherche que cet office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu des alinéas 42(1)(d)<sup>a</sup> et (e)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup> et de l'article 10 de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucherie*<sup>c</sup>, l'Office canadien de recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucherie prend l'*Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie*, ci-après.

Calgary, le 24 novembre 2023

<sup>a</sup> SOR/2002-48

<sup>b</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 12

<sup>c</sup> R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

<sup>d</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

<sup>e</sup> C.R.C., c. 648

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 3, art. 12

<sup>b</sup> L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

<sup>c</sup> DORS/2002-48

<sup>d</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

<sup>e</sup> C.R.C., ch. 648

## Order Amending the Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order

## Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie

### Amendment

1 The portion of paragraph 2(c) of the table to section 4 of the *Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order*<sup>1</sup> in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Levy (\$)
2(c)	8.25

### Coming into Force

2 This Order comes into force on the day on which it is registered.

### EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order establishes the levy to be paid to the Canadian Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Agency by a resident of Quebec who sells fed cattle through interprovincial trade.

### Modification

1 Le passage de l'alinéa 2c) du tableau de l'article 4 de l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie*<sup>1</sup> figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Redevance (\$)
2c)	8,25

### Entrée en vigueur

2 La présente ordonnance entre en vigueur à la date de son enregistrement.

### NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie de l'Ordonnance.)

La présente ordonnance établit la redevance à verser à l'Office canadien de recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucherie par un résident du Québec qui vend des bovins d'abattage sur le marché interprovincial.

<sup>1</sup> SOR/2016-236

<sup>1</sup> DORS/2016-236

Registration  
SOR/2023-254 November 28, 2023

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>, established the Canadian Turkey Marketing Agency under subsection 16(1)<sup>b</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup>;

Whereas that Agency has been empowered to implement a marketing plan under that Proclamation;

Whereas that Agency has taken into account the factors set out in paragraphs 4(1)(c) to (h) of Part II of the schedule to that Proclamation;

Whereas that Agency is satisfied that the size of the market for turkeys has changed significantly;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act applies, by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*<sup>e</sup>, and have been submitted to the National Farm Products Council under paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, under paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that that Agency is authorized to implement;

Therefore, the Canadian Turkey Marketing Agency makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990* under paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup> and section 2 of Part II of the schedule to the *Canadian Turkey Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>.

Mississauga, November 27, 2023

Enregistrement  
DORS/2023-254 Le 28 novembre 2023

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup>, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des dindons*<sup>c</sup>, créé l'Office canadien de commercialisation des dindons;

Attendu que cet office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation conformément à cette proclamation;

Attendu que cet office a pris en considération les facteurs énumérés aux alinéas 4(1)(c) à h) de la partie II de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que cet office a la certitude que l'importance du marché des dindons a sensiblement changé;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)(d)<sup>d</sup> de cette loi, aux termes de l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>e</sup>, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)(f) de cette loi;

Attendu que, en application de l'alinéa 7(1)(d)<sup>d</sup> de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que cet office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup> et de l'article 2 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des dindons*<sup>c</sup>, l'Office canadien de commercialisation des dindons prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)*, ci-après.

Mississauga, le 27 novembre 2023

<sup>a</sup> C.R.C., c. 647

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 85

<sup>c</sup> R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

<sup>d</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

<sup>e</sup> C.R.C., c. 648

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 85

<sup>b</sup> L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

<sup>c</sup> C.R.C., ch. 647

<sup>d</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

<sup>e</sup> C.R.C., ch. 648

## Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990

## Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)

### Amendment

**1** The schedule to the *Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990*<sup>1</sup> is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

### Modification

**1** L'annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)*<sup>1</sup> est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

### Coming into Force

**2** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

### Entrée en vigueur

**2** Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

#### SCHEDULE

(Section 1)

#### SCHEDULE

(Section 2 and subsections 5(2) and (3))

### Control Period Beginning on April 30, 2023 and Ending on April 27, 2024

	Column 1	Column 2
Item	Province	Pounds of Turkey
1	Ontario	187,388,004
2	Quebec	78,297,917
3	Nova Scotia	10,082,455
4	New Brunswick	8,032,137
5	Manitoba	30,930,533
6	British Columbia	44,199,084
7	Saskatchewan	12,074,248
8	Alberta	33,473,420
TOTAL		404,477,798

#### ANNEXE

(article 1)

#### ANNEXE

(article 2 et paragraphes 5(2) et (3))

### Période réglementée commençant le 30 avril 2023 et se terminant le 27 avril 2024

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Province	Livres de dindon
1	Ontario	187 388 004
2	Québec	78 297 917
3	Nouvelle-Écosse	10 082 455
4	Nouveau-Brunswick	8 032 137
5	Manitoba	30 930 533
6	Colombie-Britannique	44 199 084
7	Saskatchewan	12 074 248
8	Alberta	33 473 420
TOTAL		404 477 798

#### EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

This amendment revises the limitations to be applied when determining the market allotment of a producer or when issuing a new market allotment within a province

<sup>1</sup> SOR/90-231

#### NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du Règlement.)

La présente modification vise à fixer les nouvelles limites dont il faut tenir compte lors de la détermination des allocations de commercialisation des producteurs ou de

<sup>1</sup> DORS/90-231

during the control period beginning on April 30, 2023, and ending on April 27, 2024.

l'attribution de nouvelles allocations de commercialisation dans une province au cours de la période réglementée commençant le 30 avril 2023 et se terminant le 27 avril 2024.

Registration  
SOR/2023-255 November 30, 2023

## FIREARMS ACT

P.C. 2023-1171 November 30, 2023

Whereas the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness is of the opinion that the change made to the *Firearms Marking Regulations*<sup>a</sup> by the annexed *Regulations Amending the Firearms Marking Regulations* is so immaterial or insubstantial that section 118 of the *Firearms Act*<sup>b</sup> should not be applicable in the circumstances;

And whereas the Minister will, in accordance with subsection 119(4) of that Act, have a statement of the reasons why the Minister formed that opinion laid before each House of Parliament;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness makes the annexed *Regulations Amending the Firearms Marking Regulations* under section 117<sup>c</sup> of the *Firearms Act*<sup>b</sup>.

## Regulations Amending the Firearms Marking Regulations

### Amendment

**1 Section 6 of the *Firearms Marking Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**6** These Regulations come into force on December 1, 2025.

### Coming into Force

**2 These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

Enregistrement  
DORS/2023-255 Le 30 novembre 2023

## LOI SUR LES ARMES À FEU

C.P. 2023-1171 Le 30 novembre 2023

Attendu que le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile estime que l'obligation de dépôt prévue à l'article 118 de la *Loi sur les armes à feu*<sup>a</sup> ne s'applique pas au *Règlement modifiant le Règlement sur le marquage des armes à feu*, ci-après, parce qu'il n'apporte pas de modification de fond notable au *Règlement sur le marquage des armes à feu*<sup>b</sup>;

Attendu que, en application du paragraphe 119(4) de cette loi, le ministre fera déposer devant chaque chambre du Parlement une déclaration énonçant les justificatifs sur lesquels il se fonde,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu de l'article 117<sup>c</sup> de la *Loi sur les armes à feu*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le marquage des armes à feu*, ci-après.

## Règlement modifiant le Règlement sur le marquage des armes à feu

### Modification

**1 L'article 6 du *Règlement sur le marquage des armes à feu*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**6** Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2025.

### Entrée en vigueur

**2 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

<sup>a</sup> SOR/2004-275

<sup>b</sup> S.C. 1995, c. 39

<sup>c</sup> S.C. 2019, c. 9, s. 13

<sup>1</sup> SOR/2004-275

<sup>a</sup> L.C. 1995, ch. 39

<sup>b</sup> DORS/2004-275

<sup>c</sup> L.C. 2019, ch. 9, art. 13

<sup>1</sup> DORS/2004-275

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

The *Firearms Marking Regulations* (the Regulations) are currently set to come into force on December 1, 2023. However, additional time is required to ensure Canadian manufacturers and importers are prepared to comply with the regulatory requirements. The amendment defers the coming-into-force date of the Regulations until December 1, 2025, to allow for engagement as well as adequate preparation by industry.

### Background

Currently, there is no legislative or regulatory requirement to mark firearms in Canada, although most manufacturers imprint a serial number and other information identifying the make, model, manufacturer, and country of manufacture as a common business practice. The marking of firearms is a critical element in the process of tracing crime guns and combatting illicit activity, including the trafficking of firearms. Firearms tracing is the practice of determining the history of a recovered or seized firearm from the point of manufacture or importation, through the supply chain, until they become illicit. Tracing is a best practice undertaken at the outset of an investigation and can assist in focusing investigations and offering early investigative leads. It can also help return a stolen firearm to its lawful owner and contribute to cost efficiencies by linking crime guns to businesses in Canada rather than overseas.

Without sufficient information on the origin of firearms, reducing firearms smuggling and diversion to the illicit market remains challenging. The marking of firearms would support law enforcement investigations in tracing firearms to the last legal owner. In addition, firearms marking and tracing is an essential tool for international firearms investigations involving Interpol and the United States Bureau of Alcohol, Tobacco, Firearms and Explosives, among others.

In addition to investigative benefits, the marking of specific information on firearms is one of several requirements of the United Nations Protocol Against the Illicit Manufacturing of and Trafficking in Firearms, Their Parts and Components and Ammunition (the UN Firearms Protocol) and the Organization of American States Inter-American Convention against the Illicit Manufacturing of and Trafficking in Firearms, Ammunition, Explosives and Other Related Materials (OAS CIFTA). These international

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

Le *Règlement sur le marquage des armes à feu* (le Règlement) doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2023. Cependant, il faudra plus de temps pour veiller à ce que les fabricants et les importateurs canadiens soient prêts à se conformer aux exigences réglementaires. La modification vise à reporter la date d'entrée en vigueur du Règlement au 1<sup>er</sup> décembre 2025, ce qui permettra la consultation et la préparation adéquate de l'industrie.

### Contexte

Actuellement, il n'existe aucune obligation législative ni réglementaire de marquer les armes à feu au Canada, bien que de nombreux fabricants marquent un numéro de série comme pratique commerciale courante. Le marquage des armes à feu est un élément essentiel du processus de traçage des armes à feu utilisées à des fins criminelles et du processus de lutte contre les activités illicites, dont le trafic et le stockage d'armes à feu. Le traçage des armes à feu consiste à déterminer l'historique d'une arme à feu récupérée ou saisie à partir de sa fabrication ou de son importation, dans la chaîne d'approvisionnement, jusqu'à ce qu'elle devienne illicite. Le traçage est une pratique exemplaire mise en œuvre dès le début d'une enquête et qui peut contribuer à orienter les enquêtes et à fournir des pistes préliminaires. Il peut également permettre de restituer une arme à feu volée à son propriétaire légitime et de réaliser des économies en associant les armes à feu utilisées à des fins criminelles à des entreprises situées au Canada plutôt qu'à l'étranger.

En l'absence de renseignements suffisants sur l'origine des armes à feu, il reste difficile de réduire la contrebande d'armes à feu et leur détournement vers le marché illicite. Le marquage des armes à feu aiderait les organismes d'application de la loi à remonter jusqu'au dernier propriétaire légitime. En outre, le marquage et le traçage des armes à feu constituent des outils essentiels dans le cadre des enquêtes internationales sur les armes à feu auxquelles participent notamment Interpol et le Bureau of Alcohol, Tobacco, Firearms and Explosives des États-Unis.

Outre les avantages sur le plan national, le marquage de renseignements précis sur les armes à feu est l'une des exigences du Protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions des Nations Unies (protocole des Nations Unies sur les armes à feu) et de la Convention interaméricaine contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de munitions, d'explosifs et d'autres matériels connexes (CIFTA) de l'Organisation des États américains (OEA). Ces traités



treaties seek to counter the illegal production and movement of firearms by enabling crime guns to be traced in order to combat terrorism, organized crime and other criminal activities. Canada signed the OAS CIFTA in 1997 and the UN Firearms Protocol in 2002 but has not yet ratified either of these treaties. In addition, the obligation to implement firearm markings were reflected in the 2005 UN International Instrument to Enable States to Identify and Trace, in a Timely and Reliable Manner, Illicit Small Arms and Light Weapons [also known as the International Tracing Instrument (ITI)], which was adopted to enable States to quickly and effectively identify and trace illicit small arms and light weapons. The ITI is not a legally binding instrument but remains an important international political commitment as part of the UN Programme of Action on Small Arms and Light Weapons.

### *Markings regulations overview*

In 2004, the Governor in Council made the Regulations in response to the marking requirements outlined in the UN Firearms Protocol and OAS CIFTA. The Regulations stipulate that (a) the markings need to be permanently stamped or engraved on the frame or receiver of all firearms manufactured in, or imported into, Canada; (b) domestically manufactured firearms must bear the name of the manufacturer, the serial number and “Canada” or “CA,” while imported firearms must be marked with “Canada” or “CA” and the last two digits of the year of import, e.g. “20” for 2020; and (c) the markings must be of specific dimensions to prevent obliteration of the data and allow for tracing. While introduced in 2004, the coming-into-force date has previously been deferred and, therefore, the Regulations have yet to take effect.

The Regulations apply to firearms manufactured domestically, as well as imported firearms. Firearms importers would have up to 60 days after import or before transfer of the firearm, whichever is first, to apply import markings. The Regulations do not apply retroactively, and therefore are only required for firearms manufactured within Canada, or imported into Canada, on or after the coming-into-force date, December 1, 2025.

The Regulations contain exemptions for certain firearms that have been identified as exempt from the marking requirements. These include firearms temporarily imported into Canada by a non-resident (as defined under section 35 of the *Firearms Act*), a specially imported firearm (i.e. a firearm imported on a temporary basis by a business that holds a firearms licence), a protected firearm (i.e. a firearm recovered into custody of law enforcement), and firearms initially exported from Canada by an individual, business, or public service agency as long as

internationaux visent à contrer la production et la circulation illégales d’armes à feu en permettant le traçage des armes utilisées à des fins criminelles afin de lutter contre le terrorisme, le crime organisé et d’autres activités criminelles. Le Canada a signé la CIFTA de l’OEA en 1997 et le protocole des Nations Unies sur les armes à feu en 2002, mais n’a encore ratifié aucun de ces traités. En outre, l’obligation de marquer les armes à feu a été traitée dans l’Instrument international visant à permettre aux États de procéder à l’identification et au traçage rapides et fiables des armes légères et de petit calibre illicites des Nations Unies (ITI), qui a été adopté en 2005 pour permettre aux États d’identifier et de tracer de manière rapide et efficace les armes légères et de petit calibre illicites. Cet instrument n’est pas juridiquement contraignant, mais reste un engagement politique international important dans le cadre du Programme d’action des Nations Unies sur les armes légères et de petit calibre.

### *Aperçu du règlement sur le marquage*

En 2004, le gouverneur en conseil a élaboré le Règlement en réponse aux exigences de marquage énoncées dans le Protocole des Nations Unies sur les armes à feu et la CIFTA de l’OEA. Le Règlement stipule que a) les marques doivent être estampillées ou gravées de façon indélébile sur la carcasse ou la boîte de culasse de toutes les armes à feu fabriquées ou importées au Canada; b) les armes à feu fabriquées au Canada doivent être marquées du nom du fabricant, du numéro de série de l’arme ainsi que de l’inscription « Canada » ou « CA », et les armes à feu importées doivent être marquées de l’inscription « Canada » ou « CA » ainsi que des deux derniers chiffres de l’année d’importation, par exemple « 20 » pour 2020; c) les marques doivent avoir des dimensions précises pour empêcher l’oblitération des données et permettre le traçage. Bien qu’adopté en 2004, le Règlement a été reporté plusieurs fois et par conséquent n’est pas encore entré en vigueur.

Le Règlement s’applique sur le plan national ainsi qu’aux armes à feu importées. Les importateurs d’armes à feu auraient jusqu’à 60 jours après l’importation ou avant la cession de l’arme à feu, selon la première éventualité, pour apposer les marquages d’importation. Le Règlement n’est pas rétroactif et ne s’applique donc que pour les armes à feu fabriquées au Canada ou importées au Canada à partir de la date d’entrée en vigueur du 1<sup>er</sup> décembre 2025.

Le Règlement prévoit des dispenses pour certaines armes à feu qui ont été identifiées comme exemptées des exigences de marquage. Il s’agit notamment des armes à feu importées temporairement au Canada par un non-résident (au sens de l’article 35 de la *Loi sur les armes à feu*), des armes à feu spécialement importées (c’est-à-dire importées temporairement par une entreprise titulaire d’un permis d’armes à feu), des armes à feu protégées (c’est-à-dire récupérées par les forces de l’ordre) et des armes à feu initialement exportées du Canada par un particulier,

the same ownership was maintained while the firearm was outside of Canada.

Exemptions regarding the visibility of a firearm's markings may be granted, upon application to the Registrar, for the following: firearms that do not provide a visible space suitable to apply markings; rare firearms; firearms with an unusually high value that would be significantly reduced if a marking were visible without disassembly; firearms imported for use in a motion picture, television, video, or theatrical production or publishing activities; and firearms that are marked in a place that is visible only by disassembling the firearm, consistent with current practices of the manufacturer of the model of firearm.

### *Markings regulations deferral*

In response to requests by firearms businesses for additional preparatory time, the coming into force of the Regulations, initially set for April 1, 2006, was changed to December 1, 2007, and subsequently deferred another nine times, as other elements of the legal regime governing firearms continued to evolve in ways that impacted the viability of the Regulations. The most recent deferral in 2020 changed the coming-into-force date of the Regulations from December 1, 2020, to December 1, 2023.

The efficiencies of tracing are realized when a record of the most recent legal owner can be linked to a specific combination of information (serial number, name of manufacturer, etc.) marked on the firearm. As the Regulations were established on the premise of a universal record keeping system, the ending of the long-gun registry in 2012 significantly reduced the effectiveness of the markings regulations. While records are still maintained by the Firearms Registrar and Chief Firearms Officers for restricted and prohibited firearms, the ending of the long-gun registry resulted in the destruction of approximately 90% of the records for non-restricted firearms in Canada.

On June 18, 2019, Bill C-71, *An Act to amend certain Acts and Regulations in relation to Firearms*, received royal assent. As part of the implementation of Bill C-71, regulations requiring firearms businesses to maintain sales records of non-restricted firearms for 20 years came into force on May 18, 2022. Law enforcement may access information held by firearms businesses either with the consent of the business or by obtaining a judicial warrant.

une entreprise ou une agence de service public, à condition que l'arme à feu soit toujours détenue par le même propriétaire lorsqu'elle se trouve à l'extérieur du Canada.

Des dispenses concernant la visibilité des marquages d'une arme à feu peuvent être accordées, sur demande au directeur de l'enregistrement, pour les armes à feu suivantes : les armes à feu qui n'offrent pas d'espace visible convenant à l'apposition de marques; les armes à feu rares; les armes à feu d'une valeur inhabituellement élevée qui serait considérablement réduite si une marque était visible sans démontage; les armes à feu importées pour être utilisées dans une production cinématographique, télévisuelle, vidéo ou théâtrale ou dans des activités d'édition; les armes à feu qui sont marquées à un endroit qui n'est visible qu'en démontant l'arme à feu, conformément aux pratiques courantes du fabricant du modèle d'arme à feu en question.

### *Report du règlement sur le marquage*

En réponse aux demandes des entreprises d'armes à feu de bénéficier d'un délai de préparation supplémentaire, l'entrée en vigueur du Règlement, initialement prévue pour le 1<sup>er</sup> avril 2006, a été repoussée au 1<sup>er</sup> décembre 2007, puis reportée à neuf reprises, car d'autres éléments du régime juridique régissant les armes à feu ont continué d'évoluer d'une manière qui a eu une incidence sur la viabilité du Règlement. Le dernier report a eu lieu en 2020 et a fait passer la date d'entrée en vigueur du 1<sup>er</sup> décembre 2020 au 1<sup>er</sup> décembre 2023.

L'efficacité du traçage se manifeste lorsque l'enregistrement du propriétaire légitime le plus récent peut être lié à une combinaison précise de renseignements (numéro de série, nom du fabricant, etc.), qui sont marqués sur l'arme à feu. Le Règlement ayant été établi sur la base d'un système universel de conservation des données, l'abolition du registre des armes d'épaule en 2012 a considérablement réduit l'efficacité du Règlement sur le marquage. Bien que les registres soient toujours tenus par le directeur de l'enregistrement des armes à feu et les contrôleurs des armes à feu pour les armes à feu à autorisation restreinte et les armes à feu prohibées, la suppression du registre des armes d'épaule a entraîné la destruction d'environ 90 % des dossiers concernant les armes à feu à autorisation non restreinte au Canada.

Le 18 juin 2019, le projet de loi C-71, *Loi modifiant certaines lois et un règlement relatifs aux armes à feu*, a reçu la sanction royale. Dans le cadre de la mise en œuvre du projet de loi C-71, la disposition législative exigeant que les entreprises d'armes à feu conservent les registres des ventes d'armes à feu sans restriction pendant 20 ans est entrée en vigueur le 18 mai 2022. Les organismes chargés de l'application de la loi peuvent accéder aux informations détenues par les entreprises d'armes à feu, soit avec le consentement de l'entreprise, soit en obtenant un mandat judiciaire.

Additional time is now required to ensure industry is prepared to implement the regulatory requirements. The deferral in 2020 stated that time was required to develop amendments to the Regulations in order to ensure they add value to law enforcement efforts in the absence of a registry for non-restricted firearms. With the implementation of business record-keeping requirements in May 2022 for non-restricted firearms, Canada is now in a position to bring the Regulations into force as a foundation for a comprehensive marking regime. A deferral of two years will provide time to engage with industry and impacted stakeholders on the requirements and ensure domestic firearms manufacturers and importers are prepared to comply. To do so, impacted stakeholders will need to source the necessary equipment or enter into third-party contracts, in advance of the coming-into-force date.

### **Objective**

The objective of this amendment is to defer the coming-into-force date of the Regulations for Public Safety Canada to undertake an engagement campaign to impacted businesses and stakeholders and provide preparatory time for Canadian firearms manufacturers and importers to meet the marking requirements. Engagement will allow Public Safety Canada to determine the state of readiness, gather information and data on market trends, and provide technical briefings to industry on the regulatory requirements.

### **Description**

This amendment defers the coming-into-force date of the Regulations for two years, from December 1, 2023, to December 1, 2025.

### **Regulatory development**

#### *Consultation*

Firearms advocates have expressed, and continue to express, an interest in working with Government to develop the markings regime and avoid the business uncertainty resulting from deferrals. Likewise, industry stakeholders identified that approximately 6 to 12 months could be sufficient to ensure importers are prepared to comply with the Regulations, but have also expressed concerns regarding particular requirements. Law enforcement partners and stakeholders generally support the Regulations coming into force, given the value of markings for firearms tracing and criminal investigations and, in turn, the associated benefits to public safety and national security. Firearms control advocates have also expressed support for

Un délai supplémentaire est maintenant nécessaire pour s'assurer que l'industrie soit prête à mettre en œuvre les exigences réglementaires. Le report en 2020 indiquait qu'il fallait du temps pour élaborer des modifications au Règlement afin de s'assurer qu'il ajoute de la valeur aux efforts d'application de la loi en l'absence d'un registre pour les armes à feu sans restriction. Avec la mise en œuvre des exigences en matière de tenue de registres des entreprises en mai 2022 pour les armes à feu sans restriction, le Canada est maintenant en mesure de mettre en vigueur le Règlement en tant que fondement d'un régime de marquage complet. Un report de deux ans donnera le temps de s'engager avec l'industrie et les parties prenantes concernées sur les exigences et de s'assurer que les fabricants et les importateurs d'armes à feu nationaux sont prêts à s'y conformer. Pour ce faire, les parties prenantes concernées devront se procurer l'équipement nécessaire ou conclure des contrats avec des tiers avant la date d'entrée en vigueur.

### **Objectif**

L'objectif de cette modification est de reporter la date d'entrée en vigueur du Règlement afin de permettre à Sécurité publique Canada d'entreprendre une campagne de consultation auprès des entreprises et des parties prenantes concernées et de donner aux fabricants et aux importateurs d'armes à feu canadiens le temps de se préparer à satisfaire aux exigences en matière de marquage. La campagne de consultation permettra à Sécurité publique Canada de déterminer l'état de préparation, de recueillir des informations et des données sur les tendances du marché et de fournir des informations techniques à l'industrie sur les exigences réglementaires.

### **Description**

Cette modification vise à reporter la date d'entrée en vigueur du Règlement de deux ans, soit du 1<sup>er</sup> décembre 2023 au 1<sup>er</sup> décembre 2025.

### **Élaboration de la réglementation**

#### *Consultation*

Certains défenseurs des armes à feu ont exprimé, et continuent d'exprimer, leur intérêt à collaborer avec le gouvernement à l'élaboration du régime de marquage pour éviter l'incertitude vécue par les entreprises en raison des reports. De même, les intervenants de l'industrie ont indiqué qu'un délai d'environ 6 à 12 mois pourrait être suffisant pour veiller à ce que les importateurs soient prêts à se conformer au Règlement, mais ils ont également exprimé des préoccupations concernant des exigences particulières. Les partenaires et parties prenantes des services chargés de l'application de la loi sont généralement favorables à l'entrée en vigueur du Règlement, compte tenu de la valeur des marquages pour le traçage des armes à feu

the Regulations, particularly in regard to increasing compliance with international obligations.

The proposed deferral of two years is based in part on industry recommendations and the department's assessment regarding the time required to engage on the requirements and for industry to prepare. As there is no additional regulatory burden imposed on stakeholders by this deferral, a prepublication comment period in the *Canada Gazette*, Part I, was not undertaken for this amendment.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

The deferral of the coming-into-force date of the Regulations is not expected to impact Indigenous peoples, their rights protected under section 35 of the *Constitution Act, 1982*, modern treaties or international human rights obligations.

#### *Instrument choice*

A regulatory amendment is necessary to defer the coming-into-force date of the Regulations to December 1, 2025. This deferral provides sufficient time for Public Safety Canada to engage with industry and impacted stakeholders and for manufacturers and importers to prepare.

Considerations of whether to bring the Regulations into force as currently scheduled were undertaken but it was determined that an additional deferral is required to ensure adequate time for engagement and industry preparation and compliance.

### **Regulatory analysis**

#### *Benefits and costs*

##### **Costs**

This amendment, with its further deferral of the coming-into-force date, will result in small societal costs and reputational risks. As impacted stakeholders are not required to apply import markings until December 1, 2025, any new firearms introduced to the Canadian market will not meet the regulatory requirements. This delays the benefit of firearms markings to assist tracing efforts by law enforcement. In addition, continuous deferrals of the Regulations, despite their introduction in 2004, carry certain reputational risks from an international perspective. As a signatory to the UN Firearms Protocol and the OAS CIFTA, and an adopter of the ITI, Canada is expected to take steps towards compliance with the requirements outlined in these instruments.

et les enquêtes criminelles, ainsi que des avantages qui en découlent pour la sécurité publique et la sécurité nationale. Les défenseurs du contrôle des armes à feu ont également exprimé leur soutien au Règlement, notamment en ce qui concerne le respect des obligations internationales.

Le report proposé de deux ans est basé en partie sur les recommandations de l'industrie et sur l'évaluation du ministère concernant le temps nécessaire pour s'engager sur les exigences et pour que l'industrie se prépare. Étant donné que ce report n'entraîne aucune charge réglementaire supplémentaire pour les parties prenantes, cette modification n'a pas fait l'objet d'une période de consultation préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Le report de la date d'entrée en vigueur du Règlement ne devrait pas avoir d'incidence sur les peuples autochtones, leurs droits garantis par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, les traités modernes, ni les obligations internationales en matière de droits de la personne.

#### *Choix de l'instrument*

Une modification réglementaire est nécessaire pour reporter la date d'entrée en vigueur du Règlement au 1<sup>er</sup> décembre 2025. Ce report donne suffisamment de temps à Sécurité publique Canada pour s'engager avec l'industrie et les parties prenantes concernées et pour que les fabricants et les importateurs se préparent.

La possibilité de faire entrer en vigueur le Règlement comme prévu a été examinée, mais il a été déterminé qu'un report supplémentaire était nécessaire pour garantir un délai suffisant pour l'engagement, la préparation de l'industrie et la mise en conformité.

### **Analyse de la réglementation**

#### *Avantages et coûts*

##### **Coûts**

Cette modification, avec son nouveau report de la date d'entrée en vigueur, entraînera de faibles coûts sociétaux et des risques de réputation. Étant donné que les parties prenantes concernées ne sont pas tenues d'apposer des marquages à l'importation avant le 1<sup>er</sup> décembre 2025, toute nouvelle arme à feu introduite sur le marché canadien ne répondra pas aux exigences réglementaires. Cela retarde l'avantage du marquage des armes à feu pour faciliter les efforts de traçage des forces de l'ordre. En outre, le report continu de l'application du Règlement, malgré son introduction en 2004, comporte certains risques de réputation d'un point de vue international. En tant que signataire du protocole des Nations Unies sur les armes à feu et de la CIFTA de l'OEA, et en tant qu'adoptant de l'ITI, le

## Benefits

A deferral of the coming-into-force date by two years benefits industry by providing additional time to engage on the requirements, as well as to prepare business processes, manage existing supply, and ensure regulatory compliance.

### *Small business lens*

Analysis under the small business lens concluded that the amendment will impact small businesses. In the context of additional regulatory requirements placed on small businesses for record keeping on non-restricted firearms in 2022, an additional two years will allow impacted small businesses to manage their supply and more efficiently utilize limited resources to comply with the amendment.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply to this amendment, as there is no incremental change in administrative burden on business and no regulatory titles are repealed or introduced.

### *Regulatory cooperation and alignment*

In order to comply with the marking requirements set out in the UN Firearms Protocol and the OAS CIFTA, Canada is required to develop a markings regime to effectively trace the origin of firearms imported to and manufactured in Canada. Canada also adopted the International Tracing Instrument in 2005, which is an important international commitment as part of the UN Programme of Action on Small Arms and Light Weapons. The coming into force of the Regulations would bring Canada into compliance with the marking requirements of the Instrument. A comprehensive markings regime would aim to support domestic law enforcement in tracing crime guns to their point of entry into the illicit market and would allow Canada to ratify the international treaties. Combined with the business record-keeping requirements achieved via recent regulatory changes made under Bill C-71, *An Act to amend certain Acts and Regulations in relation to Firearms*, the Regulations will meaningfully support domestic tracing and serve as a foundation for Canada to build a comprehensive markings regime. While the Regulations would ensure baseline compliance with the markings requirements of these international instruments, gaps would remain that would need to be addressed for Canada to fully implement international obligations under the UN Firearms Protocol and the OAS CIFTA.

Canada est censé prendre des mesures pour se conformer aux exigences énoncées dans ces instruments.

## Avantages

Le report de deux ans de la date d'entrée en vigueur bénéficie à l'industrie en offrant un délai supplémentaire pour s'engager sur les exigences, ainsi que pour préparer les processus d'entreprise, gérer les stocks existants et assurer la conformité à la réglementation.

### *Lentille des petites entreprises*

L'analyse sous la lentille des petites entreprises a permis de conclure que la modification aura un impact sur les petites entreprises. Dans le contexte des exigences réglementaires supplémentaires imposées aux petites entreprises pour la tenue de registres sur les armes à feu sans restriction en 2022, un délai supplémentaire de deux ans permettra aux petites entreprises concernées de gérer leurs approvisionnements et d'utiliser plus efficacement leurs ressources limitées pour se conformer à la modification.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à la présente modification étant donné qu'il n'y a pas de modification progressive de la charge administrative pesant sur les entreprises et qu'aucun titre réglementaire n'est abrogé ou introduit.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Afin de se conformer aux exigences de marquage définies dans le protocole des Nations Unies sur les armes à feu et dans la CIFTA de l'OEA, le Canada est tenu d'élaborer un régime de marquage permettant de tracer efficacement l'origine des armes à feu importées et fabriquées au Canada. Le Canada a également adopté l'instrument international de traçage en 2005, qui constitue un engagement international important dans le cadre du programme d'action des Nations Unies sur les armes légères et de petit calibre. L'entrée en vigueur du Règlement mettra le Canada en conformité avec les exigences de marquage de l'instrument. Un régime de marquage complet viserait à aider les services chargés de l'application de la loi nationaux à tracer les armes criminelles jusqu'à leur point d'entrée sur le marché illicite et permettrait au Canada de ratifier les traités internationaux. Combiné aux exigences en matière de tenue de registres d'entreprise imposées par les récentes modifications réglementaires apportées dans le cadre du projet de loi C-71, *Loi modifiant certaines lois et certains règlements en ce qui concerne les armes à feu*, le Règlement soutiendra de manière significative le traçage national et servira de base au Canada pour mettre en place un régime de marquage exhaustif. Bien que le Règlement garantisse une conformité de base avec les exigences de marquage de ces instruments internationaux,

### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

### *Gender-based analysis plus*

No gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for this amendment.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

#### *Implementation*

This amendment to the Regulations comes into force upon registration.

#### *Compliance and enforcement*

As of December 1, 2025, failure to implement the marking requirements as outlined in the Regulations could place manufacturers and/or importers out of compliance with the requirements of their business or firearms licence.

The Royal Canadian Mounted Police (RCMP) Canadian Firearms Program will inform firearms businesses and law enforcement stakeholders of the deferral of the coming-into-force date through the RCMP's website. In addition, Public Safety Canada will conduct an outreach campaign to ensure Canadian manufacturers and importers are aware of the December 1, 2025, coming-into-force date and are prepared to comply with the Regulations.

### **Contact**

Firearms Policy Division  
Email: [ps.firearms-armesafeu.sp@ps-sp.gc.ca](mailto:ps.firearms-armesafeu.sp@ps-sp.gc.ca)

des lacunes subsisteront et devront être comblées pour que le Canada mette pleinement en œuvre les obligations internationales découlant du protocole des Nations Unies sur les armes à feu et de la CIFTA de l'OEA.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas nécessaire.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Aucune répercussion liée à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été relevée pour la présente modification.

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

#### *Mise en œuvre*

Cette modification du Règlement entre en vigueur dès son enregistrement.

#### *Conformité et application*

À compter du 1<sup>er</sup> décembre 2025, si les fabricants ou les importateurs ne respectent pas les exigences en matière de marquage énoncées dans le Règlement, ils risquent de ne plus pouvoir se conformer aux exigences de leur entreprise ou de leur permis d'armes à feu.

Le Programme canadien des armes à feu de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) informera les entreprises d'armes à feu et les intervenants en matière d'application de la loi du report de la date d'entrée en vigueur par l'entremise du site Web de la GRC. En outre, Sécurité publique Canada mènera une campagne de sensibilisation pour veiller à ce que les fabricants et les importateurs canadiens soient au courant de la date d'entrée en vigueur du 1<sup>er</sup> décembre 2025 et qu'ils soient prêts à se conformer au Règlement.

### **Personne-ressource**

Division de la politique sur les armes à feu  
Courriel : [ps.firearms-armesafeu.sp@ps-sp.gc.ca](mailto:ps.firearms-armesafeu.sp@ps-sp.gc.ca)

Registration  
SOR/2023-256 December 4, 2023

SECURITY OF CANADA INFORMATION DISCLOSURE  
ACT

P.C. 2023-1186 December 1, 2023

Whereas, under subsection 10(3)<sup>a</sup> of the *Security of Canada Information Disclosure Act*<sup>b</sup>, the institution listed in the annexed Order has jurisdiction or responsibilities under an Act of Parliament or another lawful authority in respect of activities that undermine the security of Canada;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, makes the annexed *Order Amending Schedule 3 to the Security of Canada Information Disclosure Act* under subsection 10(3)<sup>a</sup> of the *Security of Canada Information Disclosure Act*<sup>b</sup>.

**Order Amending Schedule 3 to the Security of Canada Information Disclosure Act**

## Amendment

**1 Schedule 3 to the *Security of Canada Information Disclosure Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**

Column 1	Column 2
<b>Recipient Institution</b>	<b>Head</b>
Department of Industry <i>Ministère de l'Industrie</i>	Minister of Industry

## Coming into Force

**2 This Order comes into force on the day on which it is registered.**

Enregistrement  
DORS/2023-256 Le 4 décembre 2023

LOI SUR LA COMMUNICATION D'INFORMATION  
AYANT TRAIT À LA SÉCURITÉ DU CANADA

C.P. 2023-1186 Le 1<sup>er</sup> décembre 2023

Attendu que, conformément au paragraphe 10(3)<sup>a</sup> de la *Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada*<sup>b</sup>, l'institution énumérée dans le présent décret est compétente ou a des attributions au titre d'une loi fédérale ou d'une autre autorité légitime à l'égard d'activités portant atteinte à la sécurité du Canada,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu du paragraphe 10(3)<sup>a</sup> de la *Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe 3 de la Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada*, ci-après.

**Décret modifiant l'annexe 3 de la Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada**

## Modification

**1 L'annexe 3 de la *Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

Colonne 1	Colonne 2
<b>Institution destinataire</b>	<b>Responsable</b>
Ministère de l'Industrie <i>Department of Industry</i>	Le ministre de l'Industrie

## Entrée en vigueur

**2 Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

<sup>a</sup> S.C. 2019, c. 13, s. 120(2)

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 20, s. 2; S.C. 2019, c. 13, s. 114

<sup>1</sup> S.C. 2015, c. 20, s. 2; S.C. 2019, c. 13, s. 114

<sup>a</sup> L.C. 2019, ch. 13, art. 120(2)

<sup>b</sup> L.C. 2015, ch. 20, art. 2; L.C. 2019, ch. 13, art. 114

<sup>1</sup> L.C. 2015, ch. 20, art. 2; L.C. 2019, ch. 13, art. 114

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

### Issues

Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED) is currently unable to lawfully receive certain relevant information from federal partners under the *Security of Canada Information Disclosure Act* (SCIDA or the Act) to support the fulfillment of their jurisdiction or responsibilities in respect of activities that undermine the security of Canada, particularly as they relate to the Department's responsibilities as part of national security reviews of proposed foreign investments under the *Investment Canada Act* (ICA). To address this issue, an order making an amendment to Schedule 3 of the SCIDA is required.

### Background

The SCIDA came into force in June 2019 as part of the *National Security Act, 2017* (former Bill C-59). The Act encourages and facilitates the responsible and effective disclosure of information between Government of Canada institutions in order to protect Canada against activities that undermine its sovereignty, security or territorial integrity. When former Bill C-59 was introduced in 2017, it recognized that the national security threat environment continuously evolves, along with technology, and that Canada's national security framework had fallen behind. The proposed solutions were intended to support Canada's efforts to respond to new national security threats while protecting Canadians and respecting their rights and freedoms.

The SCIDA replaced the *Security of Canada Information Sharing Act* and included several modifications, including a higher threshold to disclose information. The new threshold requires that disclosures "contribute" to the exercise of the recipient institution's jurisdiction, or the carrying out of its responsibilities in respect of activities that undermine the security of Canada, rather than simply being "relevant" to the institution's jurisdiction or responsibilities. Federal institutions must also ensure that disclosures will not affect any person's privacy interest more than is reasonably necessary in the circumstances. The SCIDA also put in place additional requirements that institutions maintain records of disclosures and report on them annually to the National Security and Intelligence Review Agency (NSIRA). Finally, the SCIDA requires that disclosing institutions provide a statement on the accuracy and reliability of the manner in which the information was obtained at the time of disclosure. These and other

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Décret.)

### Enjeux

En vertu de la *Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada* (LCISC ou la Loi), il n'est actuellement pas possible pour Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) d'obtenir légalement de partenaires fédéraux certains éléments d'information pertinents qui aideraient à l'exercice de leur compétence ou de leurs attributions lorsqu'il est question d'activités qui minent la sécurité du Canada. Cela concerne particulièrement les responsabilités du ministère lors des examens des investissements étrangers proposés à la lumière de la sécurité nationale prévus dans la *Loi sur l'investissement Canada* (LIC). Afin de rectifier cette situation, un décret modifiant l'annexe 3 de la LCISC est requis.

### Contexte

La LCISC est entrée en vigueur en juin 2019 dans le cadre de la *Loi de 2017 sur la sécurité nationale* (ancien projet de loi C-59). La Loi favorise une communication efficace et responsable d'information entre les institutions du gouvernement du Canada, et encourage ces dernières à s'y adonner, afin de protéger le pays contre les activités qui minent sa souveraineté, sa sécurité ou son intégrité territoriale. Lors de son dépôt en 2017, l'ancien projet de loi C-59 reconnaissait la nature dynamique des menaces à la sécurité nationale, et l'évolution connexe des technologies, ainsi que le retard qu'accusait le cadre de sécurité nationale du Canada. Les solutions proposées visaient à soutenir les mesures prises par le Canada face aux nouvelles menaces à sa sécurité tout en protégeant les Canadiens et en respectant leurs droits et libertés.

La LCISC a remplacé la *Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada* et comprenait plusieurs modifications, notamment le resserrement du critère à respecter pour communiquer de l'information. Le nouveau critère exige que la communication « aide à l'exercice » de la compétence de l'institution destinataire, ou de ses attributions à l'égard d'activités portant atteinte à la sécurité du Canada, plutôt que de simplement « se rapporter » à la compétence ou aux attributions de l'institution. Les institutions fédérales doivent également veiller à ce que l'information communiquée n'ait pas d'incidence sur le droit à la vie privée d'une personne plus que ce qui est raisonnablement nécessaire dans les circonstances. La LCISC comprend également l'obligation pour les institutions de préparer et de conserver des documents sur l'information communiquée et de les transmettre annuellement à l'Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement



safeguarding requirements are set out in section 5 of the Act.

Currently, the SCIDA permits the 17 federal government institutions listed in Schedule 3 to receive information under the Act. However, any federal institution is able to disclose information to a recipient institution listed in Schedule 3 so long as it complies with the requirements under the Act, including the specific requirements for disclosures under section 5 mentioned above. However, since the Act entered into force, almost half of the 17 designated institutions currently listed under Schedule 3 of the SCIDA have either never used the SCIDA to receive/disclose information (Canadian Food Inspection Agency, Canadian Nuclear Safety Commission, Department of Finance, Department of Health and Public Health Agency of Canada) or used it only once since 2019 (Public Safety Canada and Financial Transactions and Reports Analysis Centre of Canada).

NSIRA's most recent SCIDA report for disclosures, made in 2021, shows that of the 17 designated institutions that can receive information under the Act, only five actually did: the Canadian Security Intelligence Service (CSIS), the Communications Security Establishment (CSE), the Royal Canadian Mounted Police (RCMP), Immigration, Refugees and Citizenship Canada (IRCC), and Global Affairs Canada (GAC). Two departments, GAC and IRCC, accounted for the overwhelming majority of disclosures under the Act. Only one other department made a disclosure in 2021. NSIRA's report for the year prior highlighted a similar disclosure pattern, with the same two main disclosing institutions and three of the same primary recipients: CSIS, CSE and the RCMP.

The threats that Canadians now face continue to evolve. These threats, such as foreign interference, require much closer cooperation and collaboration among traditional and non-traditional government departments and agencies with national security responsibilities than what was originally envisioned when former Bill C-59 was tabled. Prior to this Order, ISDE did not have a clear singular authority to receive information from all federal partners related to the national security elements of their mandates, as it was not included in Schedule 3 when the Act was passed.

(OSSNR). Finalement, les institutions qui communiquent l'information doivent fournir, au moment de la communication, une déclaration sur l'exactitude de l'information et la fiabilité de la façon dont celle-ci a été obtenue. Ces exigences ainsi que d'autres sont établies à l'article 5 de la Loi.

Actuellement, les 17 institutions fédérales inscrites à l'annexe 3 de la LCISC sont autorisées à recevoir de l'information en vertu de cette dernière. Cependant, toute institution fédérale est en mesure de communiquer de l'information à une institution destinataire désignée à l'annexe 3, pourvu que l'information respecte les critères pour sa communication susmentionnés, établis à l'article 5. Néanmoins, depuis l'entrée en vigueur de la Loi, presque la moitié des 17 institutions désignées à l'annexe 3 de la LCISC n'ont soit jamais invoqué la LCISC pour recevoir/communiquer de l'information (Agence canadienne d'inspection des aliments, Commission canadienne de sûreté nucléaire, ministère des Finances, ministère de la Santé et Agence de la santé publique du Canada) ou ne l'ont utilisée qu'une seule fois depuis 2019 (Sécurité publique Canada et Centre d'analyse des opérations et déclarations financières du Canada).

Le plus récent rapport de l'OSSNR sur la communication d'information en vertu de la LCISC, publié en 2021, indique que sur les 17 institutions désignées autorisées à recevoir de l'information en vertu de la LCISC, seulement cinq s'en sont réellement prévaluées : le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS), le Centre de la sécurité des télécommunications Canada (CST), la Gendarmerie royale du Canada (GRC), Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) et Affaires mondiales Canada (AMC). La grande majorité des communications d'information concernaient deux ministères : AMC et IRCC. Seul un autre ministère a communiqué de l'information en 2021. Le rapport de l'OSSNR pour l'année précédente révélait une tendance similaire, les deux principales institutions qui communiquent de l'information étant les mêmes et trois institutions ayant reçu la majorité de l'information, soit le SCRS, le CST et la GRC.

Les menaces auxquelles les Canadiens sont exposés continuent de changer. Ces menaces, comme l'ingérence étrangère, exigent une collaboration et une coopération beaucoup plus étroites entre les ministères et organismes gouvernementaux traditionnels et non traditionnels qui se partagent la responsabilité d'assurer la sécurité nationale que ce qui était prévu au moment où l'ancien projet de loi C-59 a été déposé. Avant le présent décret, ISDE ne disposait pas d'une autorisation particulière pour recevoir de l'information de tous les partenaires fédéraux au sujet des composantes de leurs mandats qui sont liées à la sécurité nationale, car il n'était pas inscrit à l'annexe 3 au moment de l'adoption de la Loi.

## Objective

1. Strengthen Canada's capacity to respond to national security threats in a timely manner, including new and evolving threats.
2. Increase responsible and effective information sharing between federal government institutions with national security responsibilities, subject to existing reporting, review and oversight mechanisms.

## Description

The *Order Amending Schedule 3 to the Security to Canada Information Disclosure Act* (the Order) adds ISED to Schedule 3 of the Act. Schedule 3 lists Government of Canada institutions that are authorized to receive information that will contribute to the exercise of their national security mandates. Prior to this Order, Schedule 3 listed 17 federal departments and agencies. This Order adds one more, meaning that ISED is one of the designated recipients authorized under the Act to lawfully receive information, subject to meeting the Act's requirements as described above.

This Order does not alter the Act in any other way. It does not amend the information-sharing framework laid out in the Act, alter the rights or freedoms of Canadians, nor grant additional collection authorities to the federal government. As a newly designated recipient institution, ISED is subject to the existing reporting, review and oversight mechanisms, including review by NSIRA. In addition, ISED is now required to maintain records and report annually to NSIRA on all disclosures received under the SCIDA in the future. The Order closes an information-sharing gap among federal institutions.

## Regulatory development

### Consultation

Public Safety Canada engages with relevant stakeholders, including civil society organizations, academics, provinces and territories, and other government departments on the Government of Canada's information-sharing practices (including under the Act) to raise public awareness and confidence. The department also engages stakeholders through the National Security Transparency Advisory Group, which advises the Government on how to best implement its National Security Transparency Commitment across the Government of Canada's national security and intelligence departments and agencies.

## Objectif

1. Accroître la capacité du Canada d'intervenir rapidement face aux menaces à la sécurité nationale, notamment aux menaces nouvelles et dynamiques.
2. Améliorer la communication efficace et responsable d'information entre les institutions fédérales ayant des responsabilités au chapitre de la sécurité nationale, en respectant les mécanismes de rapports, d'examen et de surveillance existants.

## Description

Le *Décret modifiant l'annexe 3 de la Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada* (le Décret) ajoute ISDE à l'annexe 3 de la LCISC, soit l'annexe qui indique quelles institutions fédérales sont autorisées à recevoir de l'information qui les aidera à respecter leur mandat en matière de sécurité nationale. Auparavant, l'annexe 3 comprenait 17 ministères et organismes fédéraux. Le Décret en ajoute un, ce qui signifie que ISDE devient une institution destinataire désignée autorisée par la Loi à recevoir de l'information en toute légalité, pourvu que cette information respecte les critères susmentionnés établis dans la Loi.

Il s'agit de la seule modification de la Loi qui découle du Décret. Il ne modifie ni le cadre de communication de l'information présenté dans la Loi, ni les droits ou libertés des Canadiens, ni n'accorde au gouvernement fédéral le droit de recueillir des renseignements supplémentaires. En tant que nouvelle institution destinataire désignée, ISDE doit se conformer aux mécanismes de rapports, d'examen et de surveillance existants, notamment l'examen de l'OSSNR. De plus, ISDE doit dorénavant préparer et conserver des documents sur toutes les communications d'information reçues en vertu de la LCISC et les transmettre annuellement à l'OSSNR. Le Décret permet de combler une lacune qui existait entre les institutions fédérales.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

Sécurité publique Canada consulte les intervenants pertinents, notamment les organisations de la société civile, les universitaires, les provinces et les territoires et les autres ministères sur les pratiques du gouvernement du Canada en matière de communication d'information (y compris en vertu de la Loi) afin de sensibiliser la population et d'inspirer confiance. Le ministère consulte également les intervenants par l'intermédiaire du Groupe consultatif sur la transparence de la sécurité nationale, qui conseille le gouvernement sur la meilleure façon de donner suite à son engagement de transparence en matière de sécurité nationale dans l'ensemble des ministères et organismes du gouvernement du Canada responsables du renseignement et de la sécurité nationale.

Public Safety Canada has not engaged externally on this Order as there are no expected impacts to provinces or territories, businesses, the environment, gender, or others. The Order only impacts the information-sharing relationships between ISED and other federal government departments and agencies. All disclosures must continue to comply with Canadian law, including the SCIDA, the *Privacy Act*, and the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*.

Public Safety Canada consulted across the federal government to learn of existing information sharing challenges among federal national security partners. Department officials held bilateral meetings with departments and agencies, including ISED, to learn about their national security jurisdiction and responsibilities. ISED was already able to disclose information to other eligible recipients under the Act, but had not previously been able to lawfully receive information under the SCIDA.

#### Prepublication

An exemption was granted from the regulatory policy requirement to officially publish this Order in the *Canada Gazette*, Part I, as it impacts the Government's capacity to protect the national security and economic well-being of Canadians and pertains to internal government processes.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

After an initial assessment, this Order is not expected to impact modern treaty obligations.

#### *Instrument choice*

While the Act could be amended through legislation, an order by the Governor in Council was chosen as it aligns with subsection 10(3) of the SCIDA, which stipulates that Schedule 3 may be amended by an order made by the Governor in Council.

#### Regulatory analysis

##### *Benefits and costs*

ISED's eligibility to receive information for national security purposes enhances the Government's overall ability to protect Canada against national security threats to our economic prosperity, such as foreign interference in the context of proposed foreign investments, by improving the responsible, effective, and timely flow of information

Sécurité publique Canada n'a pas mené de consultations externes pour ce décret, car il ne devrait pas avoir de répercussions sur les provinces ou les territoires, les entreprises, l'environnement, les questions liées au genre, etc. Le Décret ne modifiera que les liens entre ISDE et les autres ministères fédéraux pour la communication d'information. Toutes les communications d'information doivent continuer d'être conformes aux lois canadiennes, y compris la LCISC, la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et la *Charte canadienne des droits et libertés*.

Sécurité publique Canada a mené des consultations au sein du gouvernement fédéral pour connaître les défis actuels en matière de communication d'information entre les partenaires fédéraux responsables de la sécurité nationale. Des fonctionnaires ont organisé des rencontres bilatérales avec les ministères et les organismes, y compris ISDE, pour connaître leur compétence et leurs attributions liées à la sécurité nationale. ISDE pouvait déjà communiquer de l'information aux autres institutions désignées dans la Loi, mais la LCISC ne lui permettait pas d'en recevoir légalement.

#### Publication préalable

Une exemption à l'exigence réglementaire voulant que le Décret soit d'abord officiellement publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* a été accordée, car il a une incidence sur la capacité du gouvernement d'assurer la sécurité nationale et sur le bien-être économique des Canadiens, et qu'il concerne des processus gouvernementaux internes.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Selon l'évaluation initiale, on ne s'attend pas à ce que le Décret ait une incidence sur les obligations découlant des traités modernes.

#### *Choix de l'instrument*

Bien que la Loi puisse être modifiée par voie législative, un décret du gouverneur en conseil a été choisi conformément au paragraphe 10(3) de la LCISC, qui stipule que l'annexe 3 peut être modifiée par décret du gouverneur en conseil.

#### Analyse de la réglementation

##### *Avantages et coûts*

L'admissibilité d'ISDE à recevoir de l'information à des fins de sécurité nationale améliore la capacité globale du gouvernement de protéger le Canada contre les menaces à la sécurité nationale qui peuvent nuire à notre prospérité économique, comme l'ingérence étrangère dans le contexte des investissements étrangers proposés, en

between ISED and other federal government institutions. This Order also provides more transparency to Canadians, as disclosures made under the SCIDA would be reviewed by NSIRA through its annual review process and made known publicly through the review bodies' annual report tabled in Parliament.

While SCIDA will support ISED with the fulfillment of its responsibilities with respect to activities that undermine the security of Canada, Public Safety Canada expects that ISED will be involved in a small number of disclosures under the SCIDA once it becomes a designated institution. The 2021–2022 Annual Report on the ICA indicates that the number of national security reviews is increasing but small, as only 24 investments were reviewed for this purpose out of a total of 1 255 investment applications and filings made that year. As a result, Public Safety Canada only expects minor costs resulting from this Order and no additional staff requirements.

ISED is required to maintain records of any disclosures received under the SCIDA and report them annually to the NSIRA. Prior to this Order, ISED already had this obligation for disclosures it makes to other designated recipient institutions under the Act. ISED will be able to implement a standard record-keeping system for both disclosures and receipts. Existing ISED staff will be trained by Public Safety Canada on responsible information sharing under the SCIDA and will have access to guidance documents outlining best practices under the Act.

#### *Small business lens*

Analysis under the small business lens concluded that this Order will not impact Canadian small businesses. The Order pertains to the disclosure of information between Canadian government departments and agencies. It does not impose a new burden, financial or otherwise, on small businesses.

#### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply, as the Order has no impact on business.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

The Order is not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum as it pertains to the disclosure of information between Canadian federal departments and agencies and not with international partners.

améliorant la transmission responsable, efficace et rapide de l'information entre ISDE et les autres institutions fédérales. Le Décret assure également une plus grande transparence pour les Canadiens, puisque les divulgations faites en vertu de la LCISC seraient examinées par l'OSSNR dans le cadre de son processus d'examen annuel, et rendues publiques dans le rapport annuel des organismes d'examen qui est déposé au Parlement.

Bien que la LCISC aidera ISDE à s'acquitter de ses responsabilités à l'égard des activités qui portent atteinte à la sécurité du Canada, Sécurité publique Canada s'attend à ce qu'ISDE participe à un petit nombre de divulgations en vertu de la LCISC une fois qu'il deviendra une institution désignée. Le rapport annuel 2021-2022 sur la LIC indique que le nombre d'examens relatifs à la sécurité nationale augmente, mais qu'il est faible, car seulement 24 investissements ont été examinés à cette fin sur un total de 1 255 demandes d'investissement et avis effectués cette année-là. Par conséquent, Sécurité publique Canada ne prévoit que des coûts mineurs découlant du Décret et aucune exigence supplémentaire en matière de personnel.

ISDE est tenu de tenir un registre de toutes les communications qu'il reçoit au titre de la LCISC et d'en faire rapport annuellement à l'OSSNR. Avant le Décret, ISDE avait déjà cette obligation de divulgation à d'autres institutions destinataires désignées en vertu de la Loi. ISDE sera en mesure de mettre en œuvre un registre normalisé de toutes les communications. Le personnel actuel d'ISDE sera formé par Sécurité publique Canada sur la communication responsable d'information en vertu de la LCISC et aura accès à des documents d'orientation décrivant les pratiques exemplaires selon la Loi.

#### *Lentille des petites entreprises*

L'analyse selon la lentille des petites entreprises a permis de conclure que le Décret n'aura aucune incidence sur les petites entreprises canadiennes. Le Décret porte sur la communication d'information entre les ministères et organismes du gouvernement du Canada. Il n'impose pas un nouveau fardeau, financier ou autre, aux petites entreprises.

#### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car le Décret n'a aucune incidence sur les entreprises.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Le Décret n'est pas lié à un plan de travail ou à un engagement dans le cadre d'un forum officiel de coopération en matière de réglementation, car il concerne la communication d'information entre les ministères et organismes fédéraux canadiens et non des partenaires internationaux.

### *Strategic environmental assessment*

The Order is unlikely to result in important environmental effects. In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

### *Gender-based analysis plus*

A preliminary scan did not identify gender-based analysis plus (GBA+) impacts resulting from this Order.

### *Rationale*

This Order strengthens Canada's ability to respond to national security threats and ensures that information can be disclosed more effectively to ISED from other Government of Canada institutions in the national security context.

Canada's economic security is an area requiring heightened vigilance and more information sharing among a broader range of partners to combat economic-based national security threats. The Government of Canada has issued several public statements indicating enhanced scrutiny of certain foreign investments due to the elevated risk environment, such as its April 18, 2020, *Policy Statement on Foreign Investment Review and COVID-19* and its March 8, 2022, *Policy Statement on Foreign Investment Review and the Ukraine Crisis*. More recently, on December 7, 2022, the Government announced its intention to modernize the ICA to further address national security concerns.

While the ICA is designed to encourage investment, economic growth and employment, it includes national security review provisions for the prevention of foreign investments that would harm Canada's national security. The Minister of Industry is responsible for the administration of the national security process under Part IV.1 of the ICA, while the conduct of the reviews themselves are led by Public Safety Canada through a multi-step process in coordination with ISED, relevant investigative bodies, Canada's national security agencies, and allies. Based on a recommendation from the Minister of Industry, following consultation with the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, the Governor in Council has the authority to take any measure necessary with respect to an investment to protect national security, including directing an investor not to implement an investment, authorizing an investment on condition that the investor gives certain written undertakings or on terms and conditions that the GIC considers necessary under the circumstances, or requiring the investor to divest control of its

### *Évaluation environnementale stratégique*

Il est peu probable que le Décret entraîne des effets importants sur l'environnement. En accord avec la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a mené à la conclusion qu'une évaluation environnementale stratégique n'était pas requise.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

L'analyse préliminaire n'a pas permis de déterminer les répercussions de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) découlant du Décret.

### *Justification*

Le Décret accroît la capacité du Canada d'intervenir rapidement face aux menaces à la sécurité nationale et fait en sorte que l'information puisse être communiquée plus efficacement à ISDE par d'autres institutions du gouvernement du Canada dans le contexte de la sécurité nationale.

La sécurité économique du Canada est un domaine qui exige une vigilance accrue et un plus grand échange d'information entre un éventail de partenaires plus large pour lutter contre les menaces économiques à la sécurité nationale. Le gouvernement du Canada a publié plusieurs déclarations publiques indiquant un examen plus approfondi de certains investissements étrangers en raison du contexte à risque élevé, notamment son *Énoncé de politique sur l'examen des investissements étrangers et le COVID-19* du 18 avril 2020 et son *Énoncé de politique sur l'examen des investissements étrangers et la crise en Ukraine* du 8 mars 2022. Plus récemment, le 7 décembre 2022, le gouvernement a annoncé son intention de moderniser la LIC afin de mieux tenir compte des préoccupations en matière de sécurité nationale.

Bien que la LIC soit conçue pour favoriser l'investissement, la croissance économique et les occasions d'emploi, elle prévoit des dispositions relatives à l'examen de la sécurité nationale pour empêcher les investissements étrangers qui pourraient nuire à la sécurité nationale du Canada. Le ministre de l'Industrie est responsable de l'administration du processus de sécurité nationale au titre de la partie IV.1 de la LIC, tandis que c'est Sécurité publique Canada qui dirige la réalisation des examens en tant que tels, à l'aide d'un processus en plusieurs étapes et en coordination avec ISDE, les organismes d'enquête pertinents compétents, les organismes de sécurité nationale du Canada, et les alliés. À la suite d'une recommandation du ministre de l'Industrie, après consultation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, le gouverneur en conseil a le pouvoir de prendre les mesures nécessaires relativement à un investissement pour protéger la sécurité nationale, notamment : ordonner à l'investisseur de ne pas effectuer l'investissement, autoriser l'investissement à la condition que l'investisseur prenne

investment. These reviews occur in accordance with the *National Security Review of Investments Regulations* and the *Guidelines on the National Security Review of Investments*.

The Order enhances ISED's ability to make assessments and recommendations in the context of these national security reviews. For example, GAC could now disclose information to ISED that it collected under the *Export and Import Permits Act* and other legislative authorities, such as information on whether and why an export permit was denied, including information on end-users in foreign jurisdictions. Before this Order, ISED often relied on other non-governmental sources, such as investors or other private parties, to obtain information in certain contexts, which resulted in information gaps and caused frequent delays to its reviews that are subject to legislative timelines. Although under the ICA other departments and security and intelligence agencies are listed as "investigative bodies," there are certain limitations in their specific acts, such as the *Export and Import Permits Act*, to sharing information with ISED — which this Order will assist with by providing a lawful information sharing authority through the SCIDA.

#### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

The Order comes into force on the day it is registered.

Public Safety Canada will update its [Information Sharing for National Security](#) web page to reflect this Order.

Public Safety Canada will support ISED in implementing this Order by providing it with training and guidance to effectively administer the legislation. ISED officials will be offered and have continuous access to these training resources in order to ensure that they have appropriate policies and procedures in place to comply with the Act. ISED will also receive ongoing support from Public Safety Canada in maintaining and submitting annual records of disclosures to NSIRA.

Every year, the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness must table NSIRA's annual SCIDA report in each House of Parliament. NSIRA typically publishes these reports on its [website](#). NSIRA also has the ability to conduct investigations, require departmental studies, and write special reports that must be tabled by the

des engagements écrits ou qu'il effectue l'investissement selon les modalités que le gouverneur en conseil estime nécessaires dans les circonstances, ou exiger que l'investisseur se départisse de son investissement. Ces examens sont effectués conformément au *Règlement sur les investissements susceptibles de porter atteinte à la sécurité nationale* et aux *Lignes directrices sur l'examen relatif à la sécurité nationale des investissements*.

Le Décret améliore la capacité d'ISDE de procéder à des évaluations et de formuler des recommandations dans le contexte de ces examens relatifs à la sécurité nationale. Par exemple, AMC pourrait maintenant divulguer à ISDE de l'information qu'il a recueillie au titre de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* et d'autres autorisations législatives, comme de l'information sur le refus d'une demande de licence d'exportation et les raisons de ce refus, y compris sur les utilisateurs finaux dans des administrations étrangères. Avant ce décret, ISDE se fiait souvent à d'autres sources non gouvernementales, comme des investisseurs ou d'autres parties privées, pour obtenir des renseignements dans certains contextes, ce qui a entraîné des lacunes en matière d'information et des retards fréquents dans leurs examens qui sont assujettis à des échéanciers législatifs. Bien que, en vertu de la LIC, d'autres ministères et organismes de sécurité et de renseignement figurent sur la liste des « organismes d'enquête », leurs lois particulières comportent certaines limites, comme la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*, l'échange d'information avec ISDE — ce que le Décret aidera en fournissant un pouvoir légal d'échange d'information par l'entremise de la LCISC.

#### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

Le Décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

Sécurité publique Canada mettra à jour sa page Web [Communication d'information ayant trait à la sécurité nationale](#) pour tenir compte du Décret.

Sécurité publique Canada aidera ISDE à mettre en œuvre le Décret en lui fournissant des ressources sous forme de formation et de conseils sur la façon d'administrer efficacement la loi. Les fonctionnaires d'ISDE auront un accès continu à ces ressources de formation, ce qui leur permettra d'assurer que les politiques et les procédures appropriées sont en place pour respecter la Loi. ISDE recevra également un soutien continu de Sécurité publique Canada pour la tenue et la présentation des dossiers annuels de divulgation à l'OSSNR.

Chaque année, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile doit déposer le rapport annuel de l'OSSNR sur la LCISC devant chaque Chambre du Parlement. L'OSSNR publie habituellement ces rapports sur son [site Web](#). L'OSSNR peut également mener des enquêtes, exiger des études ministérielles et rédiger des

appropriate Minister in each House of Parliament. This mechanism, in addition to being reviewed by the National Security and Intelligence Committee of Parliamentarians, helps to ensure that disclosures continue to respect and comply with the SCIDA, the *Privacy Act*, and the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*.

**Contact**

Strategic Coordination Centre on Information Sharing  
Public Safety Canada  
269 Laurier Avenue West  
Ottawa, Ontario  
K1A 0P8  
Email: [scci-ccsi@ps-sp.gc.ca](mailto:scci-ccsi@ps-sp.gc.ca)

rapports spéciaux qui doivent être déposés par le ministre compétent devant chaque chambre du Parlement. Il s'agit d'un mécanisme qui, en plus d'être examiné par le Comité des parlementaires sur la sécurité nationale et le renseignement, permet de s'assurer que les divulgations continuent de respecter la LCISC, la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et la *Charte canadienne des droits et libertés*.

**Personne-ressource**

Centre de coordination stratégique sur la communication  
d'information  
Sécurité publique Canada  
269, avenue Laurier Ouest  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0P8  
Courriel : [scci-ccsi@ps-sp.gc.ca](mailto:scci-ccsi@ps-sp.gc.ca)

Registration  
SOR/2023-257 December 4, 2023

CANADA LABOUR CODE  
CANADA SHIPPING ACT, 2001

ARCTIC WATERS POLLUTION PREVENTION ACT

P.C. 2023-1187 December 1, 2023

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport and the Minister of Natural Resources with respect to the provisions of the annexed *Vessel Construction and Equipment Regulations* other than sections 400 to 535, on the recommendation of the Minister of Transport and the Minister of Labour with respect to sections 400 to 422, on the recommendation of the Minister of Labour with respect to sections 423 to 428 and on the recommendation of the Minister of Transport with respect to sections 429 to 535, makes the annexed *Vessel Construction and Equipment Regulations* under

(a) sections 157<sup>a</sup> and 270<sup>b</sup> of the *Canada Labour Code*<sup>c</sup>;

(b) paragraph 35(1)(d)<sup>d</sup>, subsection 35.1(1)<sup>e</sup>, paragraph 100(l), subsections 120(1)<sup>f</sup> and (2), section 190<sup>g</sup> and paragraphs 244(f)<sup>h</sup> and (h)<sup>i</sup> of the *Canada Shipping Act, 2001*<sup>j</sup>; and

(c) section 12 of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*<sup>k</sup>.

**Vessel Construction and Equipment Regulations**

**Interpretation**

**Definitions**

1 The following definitions apply in these Regulations.

**2008 IS Code** means the annex to IMO Resolution MSC.267(85), *International Code on Intact Stability, 2008*, as amended from time to time. (*Recueil IS 2008*)

<sup>a</sup> S.C. 2018, c. 22, s. 14; c. 27, s. 568

<sup>b</sup> S.C. 2017, c. 20, s. 377

<sup>c</sup> R.S., c. L-2

<sup>d</sup> S.C. 2023, c. 26, s. 360(1)

<sup>e</sup> S.C. 2018, c. 27, s. 692

<sup>f</sup> S.C. 2023, c. 26, s. 375

<sup>g</sup> S.C. 2023, c. 26, s. 403

<sup>h</sup> S.C. 2014, c. 29, s. 75(1)

<sup>i</sup> S.C. 2018, c. 27, s. 709

<sup>j</sup> S.C. 2001, c. 26

<sup>k</sup> R.S., c. A-12

Enregistrement  
DORS/2023-257 Le 4 décembre 2023

CODE CANADIEN DU TRAVAIL  
LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

LOI SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ARCTIQUES

C.P. 2023-1187 Le 1<sup>er</sup> décembre 2023

Sur recommandation du ministre des Transports et du ministre des Ressources naturelles, en ce qui concerne les dispositions du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, ci-après, autres que les articles 400 à 535, sur recommandation du ministre des Transports et du ministre du Travail, en ce qui concerne les articles 400 à 422 de ce règlement, sur recommandation du ministre du Travail, en ce qui concerne les articles 423 à 428 de ce règlement, et sur recommandation du ministre des Transports, en ce qui concerne les articles 429 à 535 de ce règlement, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, ci-après, en vertu :

a) des articles 157<sup>a</sup> et 270<sup>b</sup> du *Code canadien du travail*<sup>c</sup>;

b) de l'alinéa 35(1)d)<sup>d</sup>, du paragraphe 35.1(1)<sup>e</sup>, de l'alinéa 100l), des paragraphes 120(1)<sup>f</sup> et (2), de l'article 190<sup>g</sup> et des alinéas 244f)<sup>h</sup> et h)<sup>i</sup> de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*<sup>j</sup>;

c) de l'article 12 de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*<sup>k</sup>.

**Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments**

**Définitions et interprétation**

**Définitions**

1 Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

**bâtiment à passagers** Bâtiment transportant plus de douze passagers. (*passenger vessel*)

<sup>a</sup> L.C. 2018, ch. 22, art. 14; ch. 27, art. 568

<sup>b</sup> L.C. 2017, ch. 20, art. 377

<sup>c</sup> L.R., ch. L-2

<sup>d</sup> L.C. 2023, ch. 26, par. 360(1)

<sup>e</sup> L.C. 2018, ch. 27, art. 692

<sup>f</sup> L.C. 2023, ch. 26, art. 375

<sup>g</sup> L.C. 2023, ch. 26, art. 403

<sup>h</sup> L.C. 2014, ch. 29, par. 75(1)

<sup>i</sup> L.C. 2018, ch. 27, art. 709

<sup>j</sup> L.C. 2001, ch. 26

<sup>k</sup> L.R., ch. A-12



**Act** means the *Canada Shipping Act, 2001*. (*Loi*)

**cargo vessel** means a vessel other than a pleasure craft or passenger vessel. (*bâtiment de charge*)

**constructed**, except in section 116, subsection 300(1) and section 301, has the same meaning as “ships constructed” in regulation 1.1.3.1 of Chapter II-1 of SOLAS. (*construit*)

**FSS Code** means the annex to IMO Resolution MSC.98(73), *International Code for Fire Safety Systems*, as amended from time to time. (*Recueil FSS*)

**inland voyage** has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Safety Certificates Regulations*. (*voyage en eaux internes*)

**IMO** means the International Maritime Organization. (*OMI*)

**length**, in respect of a vessel, has the same meaning as in regulation 2.5 of Chapter II-1 of SOLAS. (*longueur*)

**Minister** means the Minister of Transport. (*ministre*)

**MLC 2006** means the Maritime Labour Convention, 2006, as amended from time to time. (*MLC 2006*)

**near coastal voyage, Class 2** has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Safety Certificates Regulations*. (*voyage à proximité du littoral, classe 2*)

**passenger vessel** means a vessel that carries more than 12 passengers. (*bâtiment à passagers*)

**recognized organization** means an organization or corporation with which the Minister has entered into an agreement or arrangement under paragraph 10(1)(c) of the Act. (*organisme reconnu*)

**recommended practices and standards** means the recommended practices and standards for marine use published by a marine classification society, standards development organization, industrial or trade organization, government, government agency or international body. (*normes et pratiques recommandées*)

**sheltered waters voyage** has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Safety Certificates Regulations*. (*voyage en eaux abritées*)

**SOLAS** means the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and the Protocol of 1988 relating to the Convention, as amended from time to time. (*SOLAS*)

**tanker** has the same meaning as in regulation 2(h) of Chapter I of SOLAS. (*bâtiment-citerne*)

**bâtiment-citerne** S’entend au sens de « navire-citerne » à la règle 2h) du chapitre I de SOLAS. (*tanker*)

**bâtiment de charge** Tout bâtiment autre qu’un bâtiment à passagers ou qu’une embarcation de plaisance. (*cargo vessel*)

**construit** S’entend au sens de « navires construits » à la règle 1.1.3.1 du chapitre II-1 de SOLAS, sauf à l’article 116, au paragraphe 300(1) et à l’article 301. (*constructed*)

**Loi** La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*Act*)

**longueur** S’entend, relativement à un bâtiment, au sens de la règle 2.5 du chapitre II-1 de SOLAS. (*length*)

**ministre** Le ministre des Transports. (*minister*)

**MLC 2006** La Convention du travail maritime, 2006, avec ses modifications successives. (*MLC 2006*)

**normes et pratiques recommandées** S’entendent des normes et pratiques recommandées visant l’usage maritime qui sont publiées par une société de classification maritime, un organisme d’élaboration de normes, une organisation commerciale ou industrielle, un gouvernement, un organisme gouvernemental ou une organisation internationale. (*recommended practices and standards*)

**OMI** L’Organisation maritime internationale. (*IMO*)

**organisme reconnu** Personne morale ou organisation avec laquelle le ministre a conclu un accord ou un arrangement en vertu de l’alinéa 10(1)c) de la Loi. (*recognized organization*)

**Recueil FSS** L’annexe de la résolution MSC.98(73) de l’OMI, intitulée *Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l’incendie*, avec ses modifications successives. (*FSS Code*)

**Recueil IS 2008** L’annexe de la résolution MSC.267(85) de l’OMI, intitulée *Recueil international de règles de stabilité à l’état intact, 2008*, avec ses modifications successives. (*2008 IS Code*)

**SOLAS** La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1988 relatif à la Convention, avec leurs modifications successives. (*SOLAS*)

**TP 15415** La publication intitulée *Modifications canadiennes pour le Règlement sur la construction et l’équipement des bâtiments*, publiée en décembre 2023 par le ministère des Transports. (*TP 15415*)

**TP 15415** means the publication entitled *Canadian Modifications for the Vessel Construction and Equipment Regulations*, published by the Department of Transport in December 2023. (*TP 15415*)

### “Should”, “Administration” and “ship”

**2 (1)** For the purpose of interpreting a document incorporated by reference in these Regulations,

- (a) “should” is to be read as “must”;
- (b) “Administration” is to be read as “Minister”; and
- (c) “ship” is to be read as “vessel”.

### “Ships of traditional build”

**(2)** For the purpose of interpreting MLC 2006, “ships of traditional build” is to be read as “wooden vessels of primitive build”.

### TP 15415 — Canadian modifications

**(3)** In these Regulations, a reference to a provision of SOLAS or MLC 2006 is to be read as a reference to that provision as modified by TP 15415.

### Footnotes

**3** For the purposes of these Regulations, any guidelines, recommendations, requirements and similar matters set out in a document referred to in a footnote to a document that is incorporated by reference into these Regulations are to be considered mandatory.

## Application

### Canadian vessels

**4 (1)** These Regulations, other than Part 2, apply in respect of the following Canadian vessels:

- (a) passenger vessels that are Safety Convention vessels;
- (b) passenger vessels that are not Safety Convention vessels and that are 24 m or more in length; and
- (c) cargo vessels that are 24 m or more in length.

### Canadian vessels — Part 2

**(2)** Part 2 applies in respect of Canadian vessels that are required to be registered or listed under Part 2 of the Act.

**voyage à proximité du littoral, classe 2** S’entend au sens de l’article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*. (*near coastal voyage, Class 2*)

**voyage en eaux abritées** S’entend au sens de l’article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*. (*sheltered waters voyage*)

**voyages en eaux internes** S’entend au sens de l’article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*. (*inland voyage*)

### « Devrait », « Administration » et « navire »

**2 (1)** Pour l’interprétation des documents incorporés par renvoi dans le présent règlement :

- a) « devrait » vaut mention de « doit »;
- b) « Administration » vaut mention de « ministre »;
- c) « navire » vaut mention de « bâtiment ».

### « Navires de construction traditionnelle »

**(2)** Pour l’interprétation de la MLC 2006, « navire de construction traditionnelle » vaut mention de « bâtiment en bois de construction primitive ».

### TP 15415 — modifications canadiennes

**(3)** Dans le présent règlement, le renvoi à toute disposition de SOLAS ou à la MLC 2006 vaut mention de la disposition dans sa version modifiée par la TP 15415.

### Notes en bas de page

**3** Pour l’application du présent règlement, les lignes directrices, les recommandations, les exigences et les éléments similaires prévus dans un document mentionné dans une note en bas de page d’un document incorporé par renvoi dans le présent règlement ont force obligatoire.

## Application

### Bâtiments canadiens

**4 (1)** Le présent règlement, à l’exception de la partie 2, s’applique aux bâtiments canadiens suivants :

- a) les bâtiments à passagers qui sont des bâtiments assujettis à la Convention sur la sécurité;
- b) les bâtiments à passagers qui, à la fois, ne sont pas des bâtiments assujettis à la Convention sur la sécurité et qui mesurent au moins 24 m de longueur;
- c) les bâtiments de charge qui mesurent au moins 24 m de longueur.

### Bâtiments canadiens — partie 2

**(2)** La partie 2 s’applique aux bâtiments canadiens qui doivent être immatriculés ou enregistrés sous le régime de la partie 2 de la Loi.

### Foreign vessels

**5** Section 117 applies in respect of foreign vessels in the internal waters of Canada that navigate in frazil ice or ice slush conditions.

### Drilling and other activities

**6** These Regulations apply in respect of vessels referred to in sections 4 and 5 that are capable of engaging in the drilling for, or the production, conservation or processing of, oil or gas, except vessels that are on location and engaged in one of those activities in an area referred to in

(a) section 3 of the *Canada Oil and Gas Operations Act*;

(b) subsection 8(1) of the *Canada–Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Act*; or

(c) subsection 8(1) of the *Canada–Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act*.

### Non-application

**7** These Regulations do not apply in respect of

(a) pleasure craft;

(b) *fishing vessels*, as defined in subsection 1(1) of the *Marine Personnel Regulations*; and

(c) wooden vessels of primitive build.

## Grandfathered Vessels

### Vessels constructed before coming into force

**8** A vessel that is one of the following vessels and that is constructed before the day on which this section comes into force may comply with the requirements respecting construction and equipment under the Act that applied to the vessel on the day before that day instead of the requirements set out in these Regulations and, if it does so, is considered to be a grandfathered vessel for the purposes of sections 9 to 11:

(a) a vessel that has never flown the flag of a foreign state; or

(b) a vessel that holds a certificate issued under the *Vessel Certificates Regulations* or the *Vessel Safety Certificates Regulations* on the day on which this section comes into force or that held such a certificate at any time during the five years before that day.

### Bâtiments étrangers

**5** L'article 117 s'applique aux bâtiments étrangers qui se trouvent dans les eaux intérieures du Canada et qui naviguent dans des conditions de frazil ou d'amas de frazil.

### Forage et autres activités

**6** Le présent règlement s'applique aux bâtiments visés aux articles 4 et 5 utilisables dans le cadre d'activités de forage, de production, de rationalisation de l'exploitation ou de traitement du pétrole ou du gaz, sauf lorsqu'ils sont situés sur un emplacement de forage et sont utilisés dans le cadre de l'une de ces activités conduites dans un endroit mentionné à l'une des dispositions suivantes :

a) l'article 3 de la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada*;

b) le paragraphe 8(1) de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador*;

c) le paragraphe 8(1) de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*.

### Non-application

**7** Le présent règlement ne s'applique pas aux bâtiments suivants :

a) les embarcations de plaisance;

b) les *bâtiments de pêche* au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur le personnel maritime*;

c) les bâtiments en bois de construction primitive.

## Bâtiments jouissant de droits acquis

### Bâtiments construits avant l'entrée en vigueur

**8** Les bâtiments ci-après qui sont construits avant la date de l'entrée en vigueur du présent article peuvent satisfaire aux exigences relatives à la construction et à l'équipement sous le régime de la Loi qui s'appliquaient à ces bâtiments à la veille de cette date au lieu de se conformer aux exigences du présent règlement et, ce faisant, sont présumés, pour l'application des articles 9 à 11, être des bâtiments qui jouissent de droits acquis :

a) le bâtiment qui n'a jamais battu le pavillon d'un État étranger;

b) le bâtiment qui est titulaire d'un certificat délivré en application du *Règlement sur les certificats de bâtiment* ou du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* à la date de l'entrée en vigueur du présent article ou qui en était titulaire au cours des cinq années précédant cette date.

**Limitations on grandfathering — immediate**

**9** Despite section 8, a grandfathered vessel must comply with

- (a) section 103, but only in respect of the requirements set out in regulations 20 and 22.3 of Chapter III of SOLAS; and
- (b) subsection 301(2).

**Limitations on grandfathering — first anniversary**

**10** Despite section 8, a grandfathered vessel must comply with the following requirements beginning on the first anniversary of the day on which section 8 comes into force:

- (a) in the case of a vessel that has a mechanical means of propulsion, regulations 3-4.2, 3-8, 5 and 5-1 of Chapter II-1 of SOLAS instead of subsections 12(5) and (6) and sections 80 and 81 of the *Hull Construction Regulations*;
- (b) in the case of a passenger vessel that is not a Safety Convention vessel, regulations 6 to 8 of Chapter II-1 of SOLAS instead of sections 24 and 25 of the *Hull Construction Regulations*; and
- (c) regulations 1.5, 7.2.1, 7.2.2, 9 and 17-1 of Chapter III of SOLAS.

**Limitations on grandfathering — parts of a vessel**

**11 (1)** Despite section 8, the authorized representative of a grandfathered vessel must ensure that the following parts, machinery, systems and equipment comply with the requirements of these Regulations:

- (a) the parts of the vessel that, after the coming into force of section 8, undergo repairs, alterations or modifications that
  - (i) substantially alter the vessel's dimensions or its passenger accommodation spaces, or
  - (ii) substantially increase the vessel's service life or the life of the vessel's outfitting;
- (b) the machinery, systems and equipment related to the parts of the vessel described in paragraph (a);
- (c) the parts of the vessel that are replaced after the day of the coming into force of section 8; and
- (d) the machinery, systems and equipment of the vessel that are replaced after the day of the coming into force of section 8.

**Restrictions des droits acquis — dans l'immédiat**

**9** Malgré l'article 8, le bâtiment jouissant de droits acquis doit satisfaire aux exigences des dispositions suivantes :

- a) l'article 103, mais seulement en ce qui a trait aux exigences des règles 20 et 22.3 du chapitre III de SOLAS;
- b) le paragraphe 301(2).

**Restrictions des droits acquis — premier anniversaire**

**10** Malgré l'article 8, le bâtiment jouissant de droits acquis doit satisfaire aux exigences des dispositions ci-après à partir de la date du premier anniversaire de l'entrée en vigueur de l'article 8 :

- a) s'agissant d'un bâtiment qui est muni d'un moyen de propulsion mécanique, les règles 3-4.2, 3-8, 5 et 5-1 du chapitre II-1 de SOLAS au lieu des paragraphes 12(5) et (6) et des articles 80 et 81 du *Règlement sur la construction de coques*;
- b) s'agissant d'un bâtiment à passagers qui n'est pas un bâtiment assujéti à la Convention sur la sécurité, les règles 6 à 8 du chapitre II-1 de SOLAS au lieu des articles 24 et 25 du *Règlement sur la construction de coques*;
- c) les règles 1.5, 7.2.1, 7.2.2, 9 et 17-1 du chapitre III de SOLAS.

**Restrictions des droits acquis : parties d'un bâtiment**

**11 (1)** Malgré l'article 8, le représentant autorisé d'un bâtiment jouissant de droits acquis veille à ce que les parties, les machines, les systèmes et l'équipement ci-après soient conformes aux exigences du présent règlement :

- a) les parties du bâtiment qui, après l'entrée en vigueur de l'article 8, font l'objet de réparations, de modifications ou de transformations qui, selon le cas :
  - (i) modifient substantiellement les dimensions du bâtiment ou ses locaux d'habitation des passagers,
  - (ii) augmentent substantiellement la durée de vie en service du bâtiment ou la durée de vie de ses aménagements;
- b) les machines, les systèmes et l'équipement associés aux parties du bâtiment visées à l'alinéa a);
- c) les parties du bâtiment qui sont remplacées après la date de l'entrée en vigueur de l'article 8;
- d) les machines, les systèmes et l'équipement du bâtiment qui sont remplacés après la date de l'entrée en vigueur de l'article 8.

**Cessation of grandfathering — entire vessel**

**(2)** A grandfathered vessel whose intended service changes in such a manner that the vessel can no longer comply with any one of the requirements respecting construction and equipment under the Act that were in effect on the day before the day on which section 8 comes into force is no longer a grandfathered vessel and must comply with the requirements respecting construction and equipment of these Regulations.

**Cessation of grandfathering — certification**

**(3)** A grandfathered vessel that ceases to hold a certificate issued under the *Vessel Safety Certificates Regulations* for a period of more than five years is no longer a grandfathered vessel and must comply with the requirements respecting construction and equipment of these Regulations.

## Compliance

**Deemed construction date**

**12** A vessel that is one of the following vessels and that was constructed more than 10 years before the day of its most recent registration under Part 2 of the Act must comply with these Regulations as if it were constructed not more than 10 years before that day:

- (a)** a vessel that has never held a certificate issued under the *Vessel Certificates Regulations*; or
- (b)** a vessel that has held a certificate issued under the *Vessel Safety Certificates Regulations* but did not hold such a certificate at any time during the five years before the day on which this section comes into force.

## Substitute Safety Equipment

**Equivalent level of safety**

**13 (1)** If the Minister determines that there are circumstances in which equipment other than the safety equipment required by these Regulations provides a level of safety at least equivalent to that of the required safety equipment, that other equipment may be substituted for the required safety equipment in those circumstances if it bears a mark or label indicating that it conforms to the recommended practices and standards applicable to that type of equipment.

**Cessation des droits acquis : bâtiment entier**

**(2)** Le bâtiment jouissant de droits acquis dont le service change de manière à ce qu'il ne puisse plus satisfaire à l'une ou l'autre des exigences relatives à la construction et à l'équipement sous le régime de la Loi qui étaient en vigueur la veille de l'entrée en vigueur de l'article 8 n'est plus un bâtiment jouissant de droits acquis et il doit satisfaire aux exigences relatives à la construction et à l'équipement du présent règlement.

**Cessation des droits acquis : certificat**

**(3)** Le bâtiment jouissant de droits acquis qui cesse d'être titulaire d'un certificat délivré en application du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* pendant une période de plus de cinq ans n'est plus un bâtiment jouissant de droits acquis et il doit satisfaire aux exigences relatives à la construction et à l'équipement du présent règlement.

## Conformité

**Date réputée de construction**

**12** Les bâtiments ci-après qui ont été construits plus de dix ans avant la date de leur plus récente immatriculation au titre de la partie 2 de la Loi doivent satisfaire aux exigences du présent règlement comme s'ils avaient été construits au plus tard dix ans avant cette date :

- a)** le bâtiment qui n'a jamais été titulaire d'un certificat délivré en application du *Règlement sur les certificats de bâtiment*;
- b)** le bâtiment qui était titulaire d'un certificat délivré en application du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* mais n'en a pas été titulaire au cours des cinq années précédant la date de l'entrée en vigueur du présent article.

## Équipement de sécurité de substitution

**Niveau équivalent de sécurité**

**13 (1)** Si le ministre établit que, dans certaines circonstances, un équipement autre que l'équipement de sécurité exigé par le présent règlement offre un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qu'offre ce dernier dans ces circonstances, cet autre équipement peut être substitué à l'équipement de sécurité exigé s'il porte une marque ou une étiquette indiquant qu'il est conforme aux normes et pratiques recommandées qui lui sont applicables.

**Criteria**

**(2)** To determine the level of safety provided by the other equipment in those circumstances, the Minister must assess the following factors:

- (a)** the nature of the activity;
- (b)** the environmental conditions;
- (c)** the nature of the risks to which persons on board are exposed;
- (d)** the specific characteristics of the equipment;
- (e)** the recommended practices and standards to which the equipment conforms;
- (f)** the manner in which the equipment will be used; and
- (g)** the ability of the equipment to protect a person from injury.

[14 to 99 reserved]

**PART 1****Requirements****Construction — Structure, Subdivision and Stability, Machinery and Electrical Installations****SOLAS Chapter II-1 — mechanical propulsion**

**100 (1)** A vessel that has a mechanical means of propulsion must comply with the requirements set out in Chapter II-1 of SOLAS, except those set out in the following regulations:

- (a)** in the case of a cargo vessel that engages only on inland voyages, sheltered waters voyages or near coastal voyages, Class 2, regulations 3-6 and 6 to 7-3;
- (b)** in the case of a passenger vessel that engages only on inland voyages, sheltered waters voyages or near coastal voyages, Class 2, regulation 8-1;
- (c)** in the case of a cargo vessel, other than a tanker, that is not a Safety Convention vessel and that is less than 500 gross tonnage, regulation 9; and
- (d)** regulation 19-1.

**Facteurs à évaluer**

**(2)** Pour établir le niveau de sécurité offert par l'autre équipement dans les circonstances, le ministre évalue les facteurs suivants :

- a)** la nature de l'activité;
- b)** les conditions environnementales;
- c)** la nature des risques auxquels sont exposées les personnes à bord;
- d)** les caractéristiques propres à l'équipement;
- e)** les normes et pratiques recommandées auxquelles l'équipement est conforme;
- f)** la façon dont l'équipement sera utilisé;
- g)** la protection offerte par l'équipement pour empêcher les personnes de se blesser.

[14 à 99 réservés]

**PARTIE 1****Exigences****Construction — structure, compartimentage et stabilité, machines et installations électriques****Chapitre II-1 de SOLAS — propulsion mécanique**

**100 (1)** Le bâtiment muni d'un moyen de propulsion mécanique doit satisfaire aux exigences du chapitre II-1 de SOLAS, à l'exception de celles des règles ci-après :

- a)** s'agissant d'un bâtiment de charge qui effectue seulement des voyages en eaux internes, des voyages en eaux abritées ou des voyages à proximité du littoral, classe 2, les règles 3-6 et 6 à 7-3;
- b)** s'agissant d'un bâtiment à passagers qui n'est pas un bâtiment assujéti à la Convention sur la sécurité et qui effectue seulement des voyages en eaux internes, des voyages en eaux abritées ou des voyages à proximité du littoral, classe 2, la règle 8-1;
- c)** s'agissant d'un bâtiment de charge, autre qu'un bâtiment-citerne, qui n'est pas un bâtiment assujéti à la Convention sur la sécurité et dont la jauge brute est inférieure à 500, la règle 9;
- d)** la règle 19-1.

**SOLAS Chapter II-1 — no mechanical propulsion**

**(2)** A vessel that does not have a mechanical means of propulsion must comply with the following requirements:

- (a)** those set out in regulations 3-1, 3-8, 5 and 5-1 of Chapter II-1 of SOLAS; and
- (b)** in the case of a vessel that carries a person, the vessel must be outfitted with at least one anchor and be fitted with recovery devices of suitable sizes in accordance with the equipment number calculation of a recognized organization.

**2008 IS Code — Part B**

**101 (1)** A vessel must comply with the recommendations set out in part B of the 2008 IS Code and those recommendations are to be interpreted as expressing an obligation.

**2008 IS Code — Canadian modifications**

**(2)** For the purposes of this section, a reference to a recommendation in the 2008 IS Code is to be read as a reference to that recommendation as modified by the publication entitled *Canadian Modifications to the International Code on Intact Stability, 2008*, TP 7301, published by the Department of Transport in December 2023.

**Damage stability — mechanical propulsion**

**102 (1)** Despite subsection 100(1), a passenger vessel that has a mechanical means of propulsion and that is not a Safety Convention vessel may comply with the requirements of the publication entitled *Damage Stability Standards for Non-Convention Passenger Vessels*, TP 10943, published by the Department of Transport in December 2023, instead of complying with regulations 6 to 8 of Chapter II-1 of SOLAS.

**Damage stability — no mechanical propulsion**

**(2)** A passenger vessel that does not have a mechanical means of propulsion must comply with the requirements set out in the publication referred to in subsection (1).

## Life-saving Appliances and Arrangements

**SOLAS Chapter III**

**103 (1)** A vessel must comply with the requirements set out in Chapter III of SOLAS, except those set out in regulations 8, 10, 19, 27, 30 and 37.

**LSA Code — Canadian modifications**

**(2)** For the purposes of subsection (1), a reference in Chapter III of SOLAS to a provision of the LSA Code is

**Chapitre II-1 de SOLAS — sans propulsion mécanique**

**(2)** Le bâtiment qui n'est pas muni d'un moyen de propulsion mécanique doit satisfaire aux exigences suivantes :

- a)** celles énoncées dans les règles 3-1, 3-8, 5 et 5-1 du chapitre II-1 de SOLAS;
- b)** s'agissant d'un bâtiment qui transporte des personnes, il doit être muni d'au moins une ancre et doit être équipé d'un nombre de dispositifs de récupération de dimensions convenables conforme à celui qui a été calculé par un organisme reconnu.

**Recueil IS 2008 — Partie B**

**101 (1)** Tout bâtiment doit satisfaire aux recommandations énoncées dans la partie B du Recueil IS 2008. Ces recommandations sont interprétées comme exprimant une obligation.

**Recueil IS 2008 — modifications canadiennes**

**(2)** Pour l'application du présent article, le renvoi à une recommandation du Recueil IS 2008 vaut mention de la recommandation dans sa version modifiée par la publication intitulée *Modifications canadiennes au Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008*, TP 7301, publiée en décembre 2023 par le ministère des Transports.

**Stabilité après avarie — propulsion mécanique**

**102 (1)** Malgré le paragraphe 100(1), le bâtiment à passagers qui est muni d'un moyen de propulsion mécanique et qui n'est pas un bâtiment assujéti à la Convention sur la sécurité peut satisfaire aux exigences de la publication intitulée *Normes de stabilité après avarie des bâtiments à passagers qui ne sont pas assujétis à la Convention sur la sécurité*, TP 10943, publiée en décembre 2023 par le ministère des Transports, au lieu de satisfaire aux règles 6 à 8 du chapitre II-1 de SOLAS.

**Stabilité après avarie — sans propulsion mécanique**

**(2)** Le bâtiment à passagers qui n'est pas muni d'un moyen de propulsion mécanique doit satisfaire aux exigences de la publication visée au paragraphe (1).

## Engins et dispositifs de sauvetage

**Chapitre III de SOLAS**

**103 (1)** Tout bâtiment doit satisfaire aux exigences du chapitre III de SOLAS, à l'exception de celles des règles 8, 10, 19, 27, 30 et 37.

**Recueil LSA — modifications canadiennes**

**(2)** Pour l'application du paragraphe (1), le renvoi dans le chapitre III de SOLAS à une disposition du Recueil LSA

to be read as a reference to that provision as modified by Part A of TP 14475.

### LSA Code — testing and approval

**(3)** If a life-saving appliance or arrangement must comply with the requirements of the LSA Code, it must be tested in accordance with the annex to IMO Resolution MSC.81(70), *Revised Recommendation on Testing of Life-saving Appliances*, as amended from time to time, and be of a type approved by the Minister as complying with those requirements.

### Alternative appliances and arrangements

**(4)** If TP 15415 allows for alternatives to the life-saving appliances or arrangements required under Chapter III of SOLAS, those alternative appliances or arrangements must comply with the requirements set out in Part B of TP 14475, be tested in accordance with Part C of TP 14475, and be of a type approved by the Minister as complying with those requirements.

### Definitions

**(5)** The following definitions apply in this section.

**LSA Code** means the annex to IMO Resolution MSC.48(66), *International Life-Saving Appliance Code*, as amended from time to time. (*Recueil LSA*)

**TP 14475** means the publication entitled *Canadian Life Saving Appliance Standard*, published by the Department of Transport, as amended from time to time. (*TP 14475*)

## Chemical Tankers

### SOLAS Chapter VII

**104** A chemical tanker, including one that does not have a mechanical means of propulsion, must comply with the requirements set out in Part B of Chapter VII of SOLAS.

## Gas Carriers

### SOLAS Chapter VII

**105** A gas carrier, including one that does not have a mechanical means of propulsion, must comply with the requirements set out in Part C of Chapter VII of SOLAS.

## Nuclear Vessels

### SOLAS Chapter VIII

**106 (1)** A nuclear vessel must comply with the requirements set out in Chapter VIII of SOLAS.

vaut mention de la disposition dans sa version modifiée par la partie A de la TP 14475.

### Recueil LSA — essai et approbation

**(3)** Les engins et les dispositifs de sauvetage qui doivent satisfaire aux exigences du Recueil LSA sont mis à l'essai conformément à l'annexe de la résolution MSC.81(70) de l'OMI, intitulée *Recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage*, avec ses modifications successives, et sont d'un type approuvé par le ministre comme étant conforme à ces exigences.

### Autres engins et dispositifs

**(4)** Si la TP 15415 permet l'emploi d'engins ou de dispositifs de sauvetage autres que ceux exigés par le chapitre III de SOLAS, ces autres engins et dispositifs doivent satisfaire aux exigences de la partie B de la TP 14475, doivent être mis à l'essai conformément à la partie C de la TP 14475, et être d'un type approuvé par le ministre comme étant conforme à ces exigences.

### Définitions

**(5)** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

**Recueil LSA** L'annexe de la résolution MSC.48(66) de l'OMI, *Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage*, avec ses modifications successives. (*LSA Code*)

**TP 14475** La publication intitulée *Norme canadienne sur les engins de sauvetage*, avec ses modifications successives, publiée par le ministère des Transports. (*TP 14475*)

## Bâtiments-citernes pour produits chimiques

### Chapitre VII de SOLAS

**104** Les bâtiments-citernes pour produits chimiques, y compris ceux qui ne sont pas munis d'un moyen de propulsion mécanique, doivent satisfaire aux exigences de la partie B du chapitre VII de SOLAS.

## Transporteurs de gaz

### Chapitre VII de SOLAS

**105** Les transporteurs de gaz, y compris ceux qui ne sont pas munis d'un moyen de propulsion mécanique, doivent satisfaire aux exigences de la partie C du chapitre VII de SOLAS.

## Bâtiments nucléaires

### Chapitre VIII de SOLAS

**106** Les bâtiments nucléaires doivent satisfaire aux exigences du chapitre VIII de SOLAS.



## High-Speed Craft

### SOLAS Chapter X

**107 (1)** Subject to subsection (2), a high-speed craft that is referred to in regulation 2 of Chapter X of SOLAS must comply with the requirements set out in the annex to IMO Resolution MSC.97(73), *International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000*, as amended from time to time.

### Non-applicable requirements — HSC Code

**(2)** The following requirements set out in the annex to the resolution referred to in subsection (1) do not apply:

- (a)** those related to shipborne navigational systems and equipment and voyage data recorders;
- (b)** those related to radiocommunications;
- (c)** those related to training and qualifications;
- (d)** those related to manning of survival craft and supervision;
- (e)** those related to emergency instructions and drills; and
- (f)** those related to type rating training.

## Bulk Carriers

### SOLAS Chapter XII

**108** A bulk carrier that is a Safety Convention vessel must comply with the requirements set out in regulations 4, 5, 6.2, 12 and 13 of Chapter XII of SOLAS.

## Vessels Carrying Industrial Personnel

### SOLAS Chapter XV

**109** A vessel that carries industrial personnel must comply with the requirements set out in Chapter XV of SOLAS.

## Special Purpose Vessels

### SPS Code

**110** A special purpose vessel must comply with the requirements set out in the annex to IMO Resolution MSC.266(84), *Code of Safety for Special Purpose Ships, 2008*, as amended from time to time, except those set out in Chapters 9 to 11.

## Engins à grande vitesse

### Chapitre X de SOLAS

**107 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), un engin à grande vitesse visé par la règle 2 du chapitre X de SOLAS doit satisfaire aux exigences de l'annexe de la résolution MSC.97(73) de l'OMI, intitulée *Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000*, avec ses modifications successives.

### Exigences non applicables : Recueil HSC

**(2)** Les exigences ci-après, qui sont prévues à l'annexe de la résolution visée au paragraphe (1), ne s'appliquent pas :

- a)** celles relatives aux systèmes et au matériel de navigation de bord et aux enregistreurs des données du voyage;
- b)** celles relatives aux radiocommunications;
- c)** celles relatives à la formation et aux qualifications;
- d)** celles relatives aux effectifs des embarcations de sauvetage et à l'encadrement;
- e)** celles relatives aux consignes en cas de situation critique et aux exercices;
- f)** celles relatives à la formation spécialisée.

## Vraquiers

### Chapitre XII de SOLAS

**108** Les vraquiers qui sont des bâtiments assujettis à la Convention sur la sécurité doivent satisfaire aux exigences des règles 4, 5, 6.2, 12 et 13 du chapitre XII de SOLAS.

## Bâtiments transportant du personnel industriel

### Chapitre XV de SOLAS

**109** Les bâtiments qui transportent du personnel industriel doivent satisfaire aux exigences du chapitre XV de SOLAS.

## Bâtiments à usage spécial

### Recueil SPS

**110** Les bâtiments à usage spécial doivent satisfaire aux exigences de l'annexe de la résolution MSC.266(84) de l'OMI, intitulée *Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux, 2008*, avec ses modifications successives, à l'exception des exigences des chapitres 9 à 11.

## Offshore Supply Vessels

### Resolution MSC.235(82)

**111** An offshore supply vessel must comply with the requirements set out in the annex to IMO Resolution MSC.235(82), *Guidelines for the Design and Construction of Offshore Supply Vessels, 2006*, as amended from time to time, except those set out in section 7 of the annex.

## Mechanically Connected Tug and Barge Combinations

### Requirements

**112 (1)** The authorized representative of the pushing vessel and pushed vessel in a mechanically connected tug and barge combination must ensure that the design and construction of the connecting system conform to the additional integrated tug and barge requirements of a recognized organization.

### Particular case

**(2)** For the purposes of subsection (1), if the pushing vessel and pushed vessel have different authorized representatives, they are jointly responsible for complying with that subsection.

### Definition of mechanically connected tug and barge combination

**(3)** For the purposes of this section, a **mechanically connected tug and barge combination** is any combination of a pushing vessel and a pushed vessel, including an integrated tug and barge combination and an articulated tug and barge combination, if the pushed vessel does not have a mechanical means of propulsion and if the two vessels are mechanically connected by means other than wire ropes, chains, lines or other tackle. The combination is considered to be composed of two separate vessels.

## Tankers Carrying Deck Cargo

### Bulk liquid — flash point exceeding 60°C

**113** A tanker that does not have a mechanical means of propulsion and that transports liquid in bulk with a flash point of more than 60°C must not carry deck cargo unless

- (a)** the structural strength of the tanker is adequate for its intended loadings;
- (b)** precautions are taken to avoid any risk of fire or explosion when loading or unloading the deck cargo, and during the voyage;

## Navires ravitailleurs au large

### Résolution MSC.235(82)

**111** Les navires ravitailleurs au large doivent satisfaire aux exigences de l'annexe de la résolution MSC.235(82) de l'OMI, intitulée *Directives pour la conception et la construction des navires ravitailleurs au large, 2006*, avec ses modifications successives, à l'exception de l'exigence de l'article 7 de cette annexe.

## Ensemble pousseur-chaland lié mécaniquement

### Exigences

**112 (1)** Le représentant autorisé du bâtiment pousseur et du bâtiment poussé dans un ensemble pousseur-chaland lié mécaniquement veille à ce que la conception et la construction des systèmes de liaison soient conformes aux exigences supplémentaires relatives aux ensembles pousseur-chaland liés mécaniquement d'un organisme reconnu.

### Cas particulier

**(2)** Pour l'application du paragraphe (1), si le bâtiment pousseur et le bâtiment poussé ont des représentants autorisés différents, ceux-ci sont responsables solidairement de la conformité à ce paragraphe.

### Définition de ensemble pousseur-chaland lié mécaniquement

**(3)** Pour l'application du présent article, **ensemble pousseur-chaland lié mécaniquement** s'entend de tout ensemble formé d'un bâtiment pousseur et d'un bâtiment poussé, y compris les groupes intégrés remorqueur-chaland et les groupes remorqueur-chaland articulés, dans lequel le bâtiment poussé n'est pas muni d'un moyen de propulsion mécanique et les deux bâtiments sont reliés par un raccordement mécanique autre que des câbles métalliques, des chaînes, des lignes ou tout autre outillage de chargement, de sorte que l'ensemble est considéré comme étant constitué de deux bâtiments distincts.

## Bâtiments-citernes transportant de la cargaison en pontée

### Liquide en vrac : point éclair supérieur à 60 °C

**113** Il est interdit à un bâtiment-citerne qui n'est pas muni d'un moyen de propulsion mécanique et qui transporte des cargaisons de liquide en vrac ayant un point éclair supérieur à 60 °C de transporter des cargaisons en pontée à moins que, à la fois :

- a)** la résistance structurale du bâtiment-citerne soit adéquate pour les charges prévues;

(c) the deck is properly dunnaged to prevent any chafing of metal parts; and

(d) all cargo tank openings and vents on the vessel can be closed during the handling of the deck cargo.

#### **Bulk liquid — flash point of 60°C or less**

**114 (1)** Subject to subsection (3), a tanker that does not have a mechanical means of propulsion and that transports liquid in bulk with a flash point of 60°C or less must not carry deck cargo unless

(a) a risk assessment is submitted to the Minister by the authorized representative and is approved by the Minister;

(b) the vessel's design and operations comply with the recommendations of the risk assessment in order to reduce the identified hazards to the level of risk "As Low As Reasonably Practicable" according to a methodology referred to in subsection (2);

(c) safety measures proposed to mitigate any intolerable risks that are identified in the risk assessment are submitted to the Minister by the authorized representative and are approved by the Minister;

(d) the vessel's design and operations comply with the measures referred to in paragraph (c);

(e) the vessel is a vessel to which the *Safety Management Regulations* apply and its safety management system takes into account the approved safety measures referred to in paragraph (c); and

(f) the vessel is maintained in class with a recognized organization.

#### **Approval by Minister — risk assessment**

**(2)** The Minister must approve the risk assessment referred to in paragraph (1)(a) if it complies with the principles of the Formal Safety Assessment methodology set out in IMO Circular MSC.1/Circ.1023, *Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO rule-making process*, as amended from time to time, or an

(b) des précautions soient prises pour éviter tout risque d'incendie ou d'explosion lors du chargement ou du déchargement des cargaisons en pontée, ainsi que pendant le voyage;

(c) le pont soit correctement couvert de matériau de fardage pour éviter tout frottement entre les pièces métalliques;

(d) toutes les ouvertures et tous les orifices de ventilation des citernes de cargaison du bâtiment puissent être fermés pendant la manutention des cargaisons en pontée.

#### **Liquide en vrac : point éclair égal ou inférieur à 60 °C**

**114 (1)** Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à un bâtiment-citerne qui n'est pas muni d'un moyen de propulsion mécanique et qui transporte des cargaisons de liquide en vrac ayant un point éclair égal ou inférieur à 60 °C de transporter des cargaisons en pontée à moins que, à la fois :

(a) le représentant autorisé soumette l'évaluation des risques au ministre et qu'elle soit approuvée par celui-ci;

(b) la conception et les opérations du bâtiment soient conformes aux recommandations contenues dans l'évaluation des risques qui visent à réduire les dangers identifiés au niveau de risque « aussi faible que cela est raisonnablement possible » selon une des méthodologies mentionnées au paragraphe (2);

(c) les mesures de sécurité proposées pour atténuer tout risque inacceptable identifié dans l'évaluation des risques soient soumises au ministre par le représentant autorisé et soient approuvées par le ministre;

(d) la conception et les opérations du bâtiment soient conformes aux mesures visées à l'alinéa c);

(e) le bâtiment soit assujéti au *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* et que le système de gestion de la sécurité tienne compte des mesures de sécurité approuvées visées à l'alinéa c);

(f) le bâtiment conserve sa classe auprès d'un organisme reconnu.

#### **Approbation par le ministre — évaluation des risques**

**(2)** Le ministre approuve l'évaluation des risques visée à l'alinéa (1)a) si elle est conforme aux principes de la méthodologie de l'évaluation formelle de la sécurité prévue dans la circulaire MSC.1/Circ.1023 de l'OMI, intitulée *Directives pour l'évaluation formelle de la sécurité (FSA) à utiliser dans le cadre du processus d'élaboration*

equivalent methodology, and the risk assessment includes an assessment of

- (a) the structural strength of the vessel in relation to the intended loadings;
- (b) the protection of the deck from damage or sparking, by dunnage or other means;
- (c) the risk of fire or explosion when loading or unloading the deck cargo, and during the voyage; and
- (d) the locations of all openings and vents and the proposed methods for closing them prior to the handling of any deck cargo.

#### Exception to risk assessment

(3) The authorized representative of a tanker that does not have a mechanical means of propulsion and that carries deck cargo and transports oil in bulk with a flash point of more than 38°C but not more than 60°C does not have to submit the risk assessment if the vessel

- (a) complies with the requirements of section 113; and
- (b) is a vessel to which the *Safety Management Regulations* apply and its safety management system takes into account fire prevention and protection measures specific to such an operation.

## Mobile Offshore Drilling Units

#### MODU Code

**115** A mobile offshore drilling unit must comply with the requirements set out in the annex to IMO Resolution A.1023(26), *Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009*, as amended from time to time, except those set out in Chapters 11 and 14.

## Vessels of Particular Design

#### Equivalent level of safety

**116** If the design of a type of vessel would render it unsafe, unsuitable or impossible to construct in accordance with the requirements of these Regulations, vessels of that design may be constructed according to the recommended practices and standards for that design if the Minister determines that they provide a level of safety at least equivalent to that provided by the requirements of these Regulations.

de règles de l'OMI, avec ses modifications successives, ou à une méthodologie équivalente, et si elle inclut les éléments suivants :

- a) la résistance structurelle du bâtiment par rapport aux charges prévues;
- b) la protection du pont contre les dommages ou la formation d'étincelles, par fardage ou autre;
- c) le risque d'incendie ou d'explosion lors du chargement ou du déchargement des cargaisons en pontée, et pendant le voyage;
- d) l'emplacement de toutes les ouvertures et de tous les orifices de ventilation et les méthodes proposées pour les fermer avant la manutention de la cargaison en pontée.

#### Exception à l'évaluation des risques

(3) Le représentant autorisé d'un bâtiment-citerne qui n'est pas muni d'un moyen de propulsion mécanique, qui transporte une cargaison en pontée et qui transporte de l'huile en vrac ayant un point d'éclair supérieur à 38 °C mais égal ou inférieur à 60 °C n'est pas tenu de soumettre l'évaluation des risques si le bâtiment rencontre les conditions suivantes :

- a) il satisfait aux exigences de l'article 113;
- b) il est assujéti au *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* et le système de gestion de la sécurité tient compte des mesures de prévention et de protection contre les incendies spécifiques pour ce genre d'opération.

## Unités mobiles de forage au large

#### Recueil MODU

**115** Les unités mobiles de forage au large doivent satisfaire aux exigences de l'annexe de la résolution A.1023(26) de l'OMI, intitulée *Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large, 2009*, avec ses modifications successives, à l'exception des exigences des chapitres 11 et 14.

## Bâtiments de conception particulière

#### Niveau de sécurité équivalent

**116** Si la conception d'un type de bâtiment fait en sorte qu'il soit dangereux, non convenable ou impossible de le construire conformément aux exigences du présent règlement, les bâtiments de cette conception peuvent être construits conformément aux normes et pratiques recommandées pour cette conception, à condition que le ministre détermine qu'elles offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qu'offrent les exigences du présent règlement.

## Foreign Vessels

### Navigation in frazil ice or ice slush

**117** The authorized representative of a foreign vessel in the internal waters of Canada that navigates in frazil ice or ice slush conditions must ensure that the requirements for the design and construction of sea inlets set out in the annex to IMO Circular MSC/Circ.504, *Guidance on design and construction of sea inlets under slush ice conditions*, as amended from time to time, are complied with or that other means are used to prevent frazil ice or ice slush from blocking sea inlets.

[118 to 199 reserved]

### PART 2

## Crew Accommodation Spaces and Recreational Facilities

### “Competent authority” and guidelines

**200** For the purposes of this Part, every reference to “competent authority” in MLC 2006 is to be read as “Minister” and the guidelines in the regulations of MLC 2006 that are incorporated by reference are to be interpreted as expressing an obligation.

### Requirements — Title 3 of MLC 2006

**201** A vessel must comply with the standards and guidelines for on-board accommodation and recreational facilities that are set out in standard A3.1 and guideline B3.1 of MLC 2006, other than those set out in the following provisions:

- (a) subparagraph 6(h) of standard A3.1; and
- (b) guideline B3.1.11.

### Exception — vessels less than 200 gross tonnage

**202 (1)** The following provisions of MLC 2006 do not apply to a vessel of less than 200 gross tonnage that engages only on inland voyages:

- (a) subparagraphs 6(e), 7(c), 9(n) and (o), 11(c), (d) and (f) and paragraphs 13 and 14 of standard A3.1; and
- (b) paragraphs 2 and 3 of guideline B3.1.6, paragraphs 1 and 2 and subparagraph 3(d) of guideline B3.1.7 and paragraph 1 of guideline B3.1.9.

## Bâtiments étrangers

### Navigation dans des conditions de frazil ou d’amas de frazil

**117** Le représentant autorisé du bâtiment étranger qui se trouve dans les eaux intérieures du Canada et qui navigue dans des conditions de frazil ou d’amas de frazil veille à ce que les exigences de conception et de construction des prises d’eau prévues dans l’annexe de la circulaire MSC/Circ.504 de l’OMI, intitulée *Directives relatives à la conception et à la construction des prises d’eau destinées à fonctionner dans la glace visqueuse*, avec ses modifications successives, soient respectées ou que d’autres moyens qui préviennent le blocage des prises d’eau par le frazil ou l’amas de frazil soient utilisés.

[118 à 199 réservés]

### PARTIE 2

## Logements et lieux de loisirs de l’équipage

### « Autorité compétente » et principes directeurs

**200** Pour l’application de la présente partie, toute mention de « autorité compétente » dans la MLC 2006 vaut mention de « ministre », et les principes directeurs énoncés dans les règles de la MLC 2006 qui sont incorporés par renvoi sont interprétés comme exprimant une obligation.

### Exigences : titre 3 de la MLC 2006

**201** Les bâtiments doivent satisfaire aux normes et aux principes directeurs applicables aux logements et aux lieux de loisirs à bord prévus à la norme A3.1 et au principe directeur B3.1 de la MLC 2006 à l’exception des dispositions suivantes :

- a) le paragraphe 6(h) de la norme A3.1;
- b) le principe directeur B3.1.11.

### Exception — bâtiments jauge brute de moins de 200

**202 (1)** Les dispositions ci-après de la MLC 2006 ne s’appliquent pas aux bâtiments d’une jauge brute de moins de 200 qui effectuent des voyages en eaux internes seulement :

- a) les paragraphes 6(e), 7(c), 9(n) et (o), 11(c), (d) et (f), 13 et 14 de la norme A3.1;
- b) les paragraphes 2 et 3 du principe directeur B3.1.6, les paragraphes 1, 2 et 3(d) du principe directeur B3.1.7 et le paragraphe 1 du principe directeur B3.1.9.

**Exception — towing vessels**

**(2)** The following provisions of MLC 2006 do not apply to a towing vessel of less than 5 gross tonnage:

- (a)** subparagraphs 6(a) and (b) and 9(f) and (k) of standard A3.1; and
- (b)** paragraphs 1 and 2 of guideline B3.1.1.

[203 to 299 reserved]

**PART 3****Additional Requirements****Elevators****Conformity — standard or equivalent requirements**

**300 (1)** Every elevator on a vessel must be designed, constructed, installed, inspected and tested in accordance with

- (a)** Canadian Standards Association standard CSA B44.1/ASME A17.5, *Elevator and escalator electrical equipment*, as amended from time to time; or
- (b)** the requirements of a recognized organization that, in the opinion of the Minister, provide a level of safety at least equivalent to the standard.

**Definition of *elevator***

**(2)** For the purposes of subsection (1), ***elevator*** includes a service elevator, escalator or moving walkway that is used to move personnel, passengers, maintenance equipment or ship supplies, except for tackle that is covered by the *Cargo, Fumigation and Tackle Regulations*.

**Towing****Requirements**

**301 (1)** A vessel that is constructed or converted for the purposes of towing must comply with the following requirements:

- (a)** its towing equipment must be accompanied by manufacturer test certificates that are kept on board and that indicate the safe working load of the equipment;
- (b)** the towing winch, towing hook, towline emergency release and the towline must be selected with an adequate safety factor taking into account the

**Exception — bâtiments remorqueurs**

**(2)** Les dispositions ci-après de la MLC 2006 ne s'appliquent pas aux bâtiments remorqueurs d'une jauge brute de moins de 5 :

- a)** les paragraphes 6(a) et (b) et 9(f) et (k) de la norme A3.1;
- b)** les paragraphes 1 et 2 du principe directeur B3.1.1.

[203 à 299 réservés]

**PARTIE 3****Exigences supplémentaires****Ascenseurs****Conformité — norme ou exigences équivalentes**

**300 (1)** Les ascenseurs d'un bâtiment doivent être conçus, construits, installés, inspectés et mis à l'essai conformément :

- a)** soit à la norme de l'Association canadienne de normalisation CSA B44.1/ASME A17.5, intitulée *Équipements électriques pour ascenseurs, monte-charges et escaliers mécaniques*, avec ses modifications successives;
- b)** soit aux exigences d'un organisme reconnu qui, de l'avis du ministre, offrent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qu'offre la norme.

**Définition de *ascenseur***

**(2)** Pour l'application du paragraphe (1), est assimilé à un ***ascenseur*** tout monte-charge, escalier mécanique ou trottoir roulant qui sert au transport du personnel, des passagers, du matériel d'entretien ou des provisions de bord, à l'exception de tout outillage de chargement visé par le *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement*.

**Remorquage****Exigences**

**301 (1)** Le bâtiment construit ou transformé à des fins de remorquage doit satisfaire aux exigences suivantes :

- a)** l'équipement de remorquage doit être accompagné d'un certificat de contrôle du fabricant qui est conservé à bord et qui indique la charge maximale admissible de l'équipement;
- b)** le treuil de remorquage, le crochet de remorquage, le dispositif de largage d'urgence des câbles de remorquage et la ligne de remorquage doivent avoir un facteur de sécurité adéquat, compte tenu de la charge

appropriate design load specified in the recommended practices and standards for the towing operations;

**(c)** its towing equipment and towline emergency release must be maintained in accordance with the manufacturer's instructions;

**(d)** the towing equipment manuals must be kept on board;

**(e)** the towing equipment must have clear operating instructions, in English or French, depending on the working language of the vessel, located near all control positions;

**(f)** the towline emergency release must have clear operating instructions, in English or French, depending on the working language of the vessel, located near it;

**(g)** in the case of a vessel on which a towline is attached to a towing winch or to a hook, the vessel must have a towline emergency release

**(i)** that can operate in all conditions,

**(ii)** that can be activated at each local control position and can be remotely operated at each steering position,

**(iii)** that is independent of the main source of electrical power, and

**(iv)** the controls for which are immediately identifiable;

**(h)** the local control and steering positions referred to in subparagraph (g)(ii) must be well illuminated and compatible in design and configuration with the towline emergency release mechanism;

**(i)** each steering position must be connected to the towing winch control position by a two-way voice communication system;

**(j)** if the towing winch can be remotely controlled from more than one position, the vessel must be fitted with an arrangement that prevents more than one position from exercising control at any one time;

**(k)** each towing winch control must be fitted with a safeguard to prevent the inadvertent operation of the control;

**(l)** a towing winch must not be fitted with a ratchet device that could prevent the winch from paying out the towline;

**(m)** if the towline is attached to a bollard or to bitts, the vessel must have a mechanical arrangement that is able to sever or release the towline immediately;

nominale appropriée indiquée dans les pratiques et normes recommandées pour les opérations de remorquage;

**c)** l'équipement de remorquage et le dispositif de largage d'urgence des câbles de remorquage sont entretenus selon les instructions de leur fabricant;

**d)** les manuels de l'équipement de remorquage sont conservés à bord;

**e)** l'équipement de remorquage doit avoir des instructions d'opération claires en français ou en anglais, en fonction de la langue de travail du bâtiment, placées à proximité de tous les postes de commande;

**f)** le dispositif de largage d'urgence des câbles de remorquage doit avoir des instructions d'opération claires en français ou en anglais, en fonction de la langue de travail du bâtiment, placées à proximité de celui-ci;

**g)** dans le cas d'un bâtiment sur lequel une ligne de remorquage est fixée à un treuil ou à un crochet, le bâtiment est muni d'un dispositif de largage d'urgence des câbles de remorquage qui, à la fois :

**(i)** fonctionne dans toutes les conditions,

**(ii)** peut être mis en marche de chaque poste de commande local et commandé à distance de chaque poste de commande de l'appareil à gouverner,

**(iii)** est indépendant de la source principale d'énergie électrique,

**(iv)** a des commandes qui sont immédiatement identifiables;

**h)** les postes de commande locaux et de l'appareil à gouverner visés au sous-alinéa g)(ii) sont bien éclairés et ont une conception et configuration compatibles avec le dispositif de largage d'urgence des câbles de remorquage;

**i)** chaque poste de commande de l'appareil à gouverner est relié au poste de commande du treuil de remorquage par un système de communication vocale bidirectionnel;

**j)** le bâtiment dont le treuil de remorquage peut être commandé de plusieurs postes est pourvu d'un dispositif qui empêche de faire fonctionner les commandes du treuil de plus d'un poste à la fois;

**k)** chacune des commandes du treuil de remorquage est munie d'une garde pour éviter qu'elle ne soit actionnée par inadvertance;

(n) in the case of a vessel that is fitted with towing pins on the counter, the pins must be power-operated; and

(o) the control position for any power-operated towing pins on a vessel must be forward of the point of tow and the pins must be clearly visible from the control position.

### Assessment of bollard pull

(2) A vessel that is constructed or converted for the purposes of towing must not undertake a towing operation unless the vessel's bollard pull has been assessed and determined to be adequate for the operation in accordance with the recommended practices and standards and that assessment and determination are documented.

## Fire Protection on Board Vessels without Mechanical Means of Propulsion

### Application

**302** Sections 303 to 313 apply in respect of vessels that do not have a mechanical means of propulsion.

### Approved systems

**303 (1)** The authorized representative of a vessel must ensure that the fixed fire-extinguishing system referred to in section 305 and the inert gas system referred to in subsection 308(1) are of a type approved by the Minister as complying with the requirements of the FSS Code.

### Approved fire extinguisher

(2) The authorized representative of a vessel must ensure that the fire extinguishers referred to in paragraph 304(b), subparagraphs 305(a)(ii) and (iii), (b)(ii) and (c)(ii) and paragraphs 305(d) and (e)

(a) bear a mark indicating that they have been certified for marine use by a product certification body; or

(b) are of a type that have been approved for marine use by the U.S. Coast Guard.

### Approved smoke detector

(3) The authorized representative of a vessel must ensure that the smoke detector referred to in subsection 313(2) is

l) aucun treuil de remorquage n'est muni d'un dispositif à barres qui pourrait l'empêcher de filer le câble de remorque;

m) le bâtiment dont le câble de remorquage est attaché à une borne ou à des bittes est muni d'un dispositif mécanique permettant de couper le câble de remorquage ou de le libérer instantanément;

n) sur le bâtiment muni de dispositifs de blocage sur la voûte, ces dispositifs sont opérés par une source d'énergie;

o) le poste de commande de tout dispositif de blocage opéré par une source d'énergie est placé à l'avant du point de remorquage, et ce dispositif est bien visible du poste de commande.

### Évaluation de la puissance de traction du bâtiment

(2) Il est interdit au bâtiment construit ou converti pour le remorquage d'effectuer une opération de remorquage à moins que la puissance de traction du bâtiment ait été évaluée et jugée suffisante pour l'opération conformément aux normes et pratiques recommandées et que cette évaluation et cette décision aient été documentées.

## Protection contre l'incendie sur les bâtiments sans moyen de propulsion mécanique

### Application

**302** Les articles 303 à 313 s'appliquent aux bâtiments sans moyen de propulsion mécanique.

### Dispositifs approuvés

**303 (1)** Le représentant autorisé veille à ce que le dispositif fixe d'extinction d'incendie mentionné à l'article 305 et le dispositif fixe à gaz inerte mentionné au paragraphe 308(1) soient d'un type approuvé par le ministre comme étant conforme aux exigences du Recueil FSS.

### Extincteurs d'incendie approuvés

(2) Le représentant autorisé veille à ce que les extincteurs d'incendie visés à l'alinéa 304b), aux sous-alinéas 305a)(ii) et (iii), b)(ii) et c)(ii) et aux alinéas 305d) et e), selon le cas :

a) ou bien portent une marque indiquant qu'ils sont certifiés pour usage maritime par un organisme de certification de produits;

b) ou bien soient d'un type qui a été approuvé pour usage maritime par la U.S. Coast Guard.

### Détecteurs de fumée approuvés

(3) Le représentant autorisé veille à ce que le détecteur de fumée visé au paragraphe 313(2) soit certifié par un



certified by a product certification body or is of a type that has been approved by a recognized organization.

#### **Definition of product certification body**

**(4)** For the purposes of this section, **product certification body** means a body that is accredited by the Standards Council of Canada, or by any other national accreditation organization that is a member of the International Accreditation Forum Multilateral Recognition Arrangement (MLA), to give third-party written assurance that a product meets the specified requirements for the product, including initial certification and maintenance of that certification.

#### **Vessels carrying a person**

**304** A vessel that carries a person must be equipped with the following firefighting equipment and systems:

- (a)** in each space occupied by a person, one fire extinguisher for each 15 m of length in that space, or fraction of that length;
- (b)** in each galley, one fire extinguisher that is suitable for class F or K fires;
- (c)** if the vessel is less than 45 m in length, one fire axe located in the part of the vessel that enables the most convenient and serviceable use of the axe in the case of an emergency;
- (d)** if the vessel is 45 m in length or more, two fire axes located in parts of the vessel that enable the most convenient and serviceable use of the axes in the case of an emergency;
- (e)** a power-operated fire pump with an apparatus allowing it to generate at least one powerful jet of water that can be rapidly directed into any part of the vessel; and
- (f)** in the case of a tanker, a water fog applicator fitted with a fixed water fog nozzle or capable of being fitted with a water spray nozzle.

#### **Vessels equipped with machinery**

**305** A vessel that is equipped with machinery must carry the following fire-extinguishing equipment and systems:

- (a)** in a boiler room fitted with oil burners
  - (i)** a fixed fire-extinguishing system,
  - (ii)** a foam fire extinguisher, if the number of burners does not exceed two, and with one additional foam fire extinguisher for each additional burner, with a maximum requirement of four extinguishers,

organisme de certification de produits ou soit d'un type approuvé par un organisme reconnu.

#### **Définition de organisme de certification de produits**

**(4)** Pour l'application du présent article, **organisme de certification de produits** s'entend de tout organisme accrédité par le Conseil canadien des normes, ou par tout autre organisme d'accréditation nationale qui est membre de l'entente de reconnaissance mutuelle (MLA) du International Accreditation Forum, pour offrir en tant que tierce partie l'assurance écrite qu'un produit est conforme à des exigences particulières, y compris la première certification du produit et le maintien de la certification.

#### **Bâtiments transportant des personnes**

**304** Les bâtiments transportant des personnes doivent être munis des systèmes et des équipements de lutte contre l'incendie suivants :

- a)** un extincteur dans chaque espace occupé par une personne, de sorte qu'il y ait un extincteur pour chaque 15 m de longueur de cet espace, ou fraction de cette longueur;
- b)** un extincteur adapté aux feux de classe F ou K dans chaque cuisine;
- c)** s'agissant d'un bâtiment de moins de 45 m de longueur, une hache d'incendie située dans une partie du bâtiment où elle sera le plus pratique et utile en cas d'urgence;
- d)** s'agissant d'un bâtiment de 45 m de longueur ou plus, deux haches d'incendie situées dans des parties du bâtiment où elles seront les plus pratiques et utiles en cas d'urgence;
- e)** une pompe d'incendie mécanique avec un appareil lui permettant de générer un puissant jet d'eau qui peut être rapidement dirigé dans toute partie du bâtiment;
- f)** s'agissant d'un bâtiment-citerne, une canne à brouillard pourvue en permanence d'un ajustage permettant de diffuser de l'eau en brouillard ou pouvant être pourvue d'un ajustage permettant de diffuser de l'eau en pluie.

#### **Bâtiments équipés de machines**

**305** Les bâtiments équipés de machines doivent être munis des systèmes et des équipements d'extinction d'incendie suivants :

- a)** dans toute chaufferie équipée de brûleurs à mazout :
  - (i)** un dispositif fixe d'extinction d'incendie,
  - (ii)** un extincteur à mousse si le nombre de brûleurs ne dépasse pas deux, et un extincteur à mousse additionnel pour chaque brûleur supplémentaire, jusqu'à concurrence de quatre extincteurs de ce type,

(iii) a 135 L foam fire extinguisher with hoses on reels capable of allowing the spray to reach any part of the boiler room, and

(iv) a receptacle containing at least 0.1 m<sup>3</sup> of sand or other dry material suitable for quenching oil fires, and a shovel for distributing the material;

(b) in every compartment containing internal combustion engines

(i) a fixed fire-extinguishing system, and

(ii) a foam fire extinguisher, if the power of the engines does not exceed 373 kW, and with an additional foam fire extinguisher for each additional 746 kW or fraction of that power, with a maximum requirement of four extinguishers;

(c) in any cargo pump-room

(i) a fixed fire-extinguishing system operated from a readily accessible position outside the pump room, and

(ii) a foam fire extinguisher;

(d) in any cargo space, two foam fire extinguishers located where most convenient in case of emergency; and

(e) in any control station, one powder fire extinguisher.

#### **Fire-extinguishing system**

**306** A tanker must have a deck foam fire-extinguishing system.

#### **Venting system**

**307** A tanker must have a venting system with devices that prevent the passage of flame into the cargo tanks.

#### **Inert gas system**

**308 (1)** A tanker that is fitted with an inert gas system must comply with the requirements set out in regulation 4.5.5.3 of Chapter II-2 of SOLAS.

#### **Alternative to FSS Code**

(2) Despite subsection 303(1), the inert gas system may be of a type approved by the Minister as complying with the requirements of a recognized organization instead of the requirements set out in the FSS Code.

(iii) un extincteur à mousse de 135 L muni de tuyaux sur enrouleurs permettant au jet d'atteindre n'importe quelle partie de la chaufferie,

(iv) un récipient contenant au moins 0,1 m<sup>3</sup> de sable ou d'un autre matériau sec approprié pour éteindre les feux d'hydrocarbures, et une écope pour l'épandage;

b) dans tout compartiment refermant des moteurs à combustion interne :

(i) un dispositif fixe d'extinction d'incendie,

(ii) un extincteur à mousse si la puissance des moteurs ne dépasse pas 373 kW, et un extincteur à mousse additionnel pour chaque 746 kW de puissance ou fraction de cette puissance additionnelle, jusqu'à concurrence de quatre extincteurs de ce type;

c) dans toute chambre des pompes de cargaison :

(i) un dispositif fixe d'extinction d'incendie actionné à partir d'un poste de commande facilement accessible à l'extérieur de la chambre des pompes,

(ii) un extincteur à mousse;

d) dans tout espace de chargement, deux extincteurs à mousse situés où ils sont les plus pratiques et utiles en cas d'urgence;

e) dans tout poste de commande, un extincteur à poudre.

#### **Système d'extinction incendie**

**306** Les bâtiments-citernes doivent être munis d'un système d'extinction d'incendie à mousse sur pont.

#### **Circuit de dégagement des gaz**

**307** Les bâtiments-citernes doivent être munis d'un circuit de dégagement des gaz avec un dispositif empêchant le passage des flammes dans les citernes à cargaison.

#### **Dispositif à gaz inerte**

**308 (1)** Les bâtiments-citernes munis d'un dispositif à gaz inerte doivent satisfaire aux exigences de la règle 4.5.5.3 du chapitre II-2 de SOLAS.

#### **Alternative au Recueil FSS**

(2) Malgré le paragraphe 303(1), le dispositif à gaz inerte peut être d'un type approuvé par le ministre comme étant conforme aux exigences d'un organisme reconnu au lieu de celles du Recueil FSS.

**Installation equivalent to inert gas system**

**(3)** A tanker that does not have a mechanical means of propulsion and that is fitted with an installation equivalent to an inert gas system must comply with the requirements set out in regulation 4.5.5.4 of Chapter II-2 of SOLAS.

**Cargo tank purging and gas-freeing**

**309** A tanker that is not fitted with an inert gas system or equivalent installation must have other arrangements for the purging or gas-freeing of empty cargo tanks and the arrangements must comply with the requirements set out in regulation 4.5.6 of Chapter II-2 of SOLAS.

**Protection of cargo area**

**310** A tanker must be fitted with drip pans, cargo hoses and tank washing hoses in accordance with regulation 4.5.9 of Chapter II-2 of SOLAS.

**Protection of cargo tanks**

**311** A vessel must not be fitted with valves, fittings, tank opening covers, cargo vent piping or cargo piping made with materials that are readily rendered ineffective by heat.

**Operational readiness and maintenance**

**312** The master of a vessel must ensure that the firefighting equipment and systems and fire protection systems on board the vessel comply with the requirements set out in regulation 14 of Chapter II-2 of SOLAS.

**Vessel that can accommodate persons overnight**

**313 (1)** A vessel that can accommodate persons overnight must comply with the requirements set out in sections 205 to 234 of the *Vessel Fire Safety Regulations* or the fire safety requirements for accommodation barges published by a recognized organization.

**Smoke detectors**

**(2)** The vessel must have a smoke detector installed in every cabin, accommodation space, service space, control station and machinery space.

[314 to 399 reserved]

**Installation équivalente à un dispositif fixe à gaz inerte**

**(3)** Les bâtiments-citernes qui ne sont pas munis d'un moyen de propulsion mécanique et qui sont munis d'une installation équivalente au dispositif à gaz inerte doivent satisfaire aux exigences de la règle 4.5.5.4 du chapitre II-2 de SOLAS.

**Balayage et dégazage des citernes à cargaison**

**309** Les bâtiments-citerne qui ne sont pas munis de dispositifs à gaz inerte ou d'une installation équivalente doivent être munis de dispositifs autres pour le balayage ou le dégazage des citernes à cargaison vides qui doivent satisfaire aux exigences de la règle 4.5.6 du chapitre II-2 de SOLAS.

**Protection de la tranche de la cargaison**

**310** Les bâtiments-citernes doivent être munis de gattes, de manches à cargaison et de lances servant au lavage des citernes conformément à la règle 4.5.9 du chapitre II-2 de SOLAS.

**Protection des citernes à cargaison**

**311** Il est interdit de munir un bâtiment de vannes, de raccords, de couvercles d'ouverture de citernes et de tuyaux de ventilation et de cargaison fabriqués avec des matériaux qui sont facilement rendus inefficaces par la chaleur.

**Disponibilité opérationnelle et entretien**

**312** Le capitaine d'un bâtiment veille à ce que les systèmes et les équipements de lutte contre l'incendie et les systèmes de protection contre l'incendie qui sont à bord d'un bâtiment soient conformes aux exigences de la règle 14 du chapitre II-2 de SOLAS.

**Bâtiments pouvant accueillir des personnes la nuit**

**313 (1)** Les bâtiments pouvant accueillir des personnes la nuit doivent satisfaire aux exigences des articles 205 à 234 du *Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments* ou aux exigences de sécurité contre l'incendie pour les chalands de logement publiées par un organisme reconnu.

**Détecteurs de fumée**

**(2)** Un détecteur de fumée est installé dans chaque cabine, local d'habitation, local de service, poste de sécurité et local des machines du bâtiment.

[314 à 399 réservés]

## PART 4

## Consequential and Related Amendments, Repeals and Coming into Force

## Consequential and Related Amendments

## Canada Labour Code

## Maritime Occupational Health and Safety Regulations

**400** The definitions *passenger vessel* and *special purpose vessel* in section 1 of the *Maritime Occupational Health and Safety Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

**401 (1)** Paragraph 10(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) *Vessel Construction and Equipment Regulations*;

(2) Section 10 of the Regulations is amended by adding “or” at the end of paragraph (b), by striking out “or” at the end of paragraph (c) and by repealing paragraph (d).

**402** Paragraph 12(5)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) be lighted in accordance with the *Vessel Construction and Equipment Regulations*;

**403** Subsections 19(3) to (5) of the Regulations are repealed.

**404** Sections 20 to 23 of the Regulations are repealed.

**405 (1)** Subsections 24(1) and (2) of the Regulations are repealed.

(2) Subsection 24(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) The deck covering in every crew accommodation must be kept free of grease, oil or any other slippery substance and any material or object that may create a hazard to an employee.

**406** Section 25 of the Regulations is repealed.

## PARTIE 4

## Modifications corrélatives et connexes, abrogations et entrée en vigueur

## Modifications corrélatives et connexes

## Code canadien du travail

## Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime

**400** Les définitions de *bâtiment à passagers* et *bâtiment spécial*, à l'article 1 du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime*<sup>1</sup>, sont abrogées.

**401 (1)** L'alinéa 10a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*;

(2) L'alinéa 10d) du même règlement est abrogé.

**402** L'alinéa 12(5)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) éclairées en conformité avec le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*;

**403** Les paragraphes 19(3) à (5) du même règlement sont abrogés.

**404** Les articles 20 à 23 du même règlement sont abrogés.

**405 (1)** Les paragraphes 24(1) et (2) du même règlement sont abrogés.

(2) Le paragraphe 24(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le revêtement de pont dans chaque logement de l'équipage est libre de tout dépôt de graisse, huile ou autre substance glissante et de tous matériaux ou objets qui pourraient présenter un risque pour les employés.

**406** L'article 25 du même règlement est abrogé.

<sup>1</sup> SOR/2010-120

<sup>1</sup> DORS/2010-120

**407** The heading “General” before section 26 and sections 26 to 31 of the Regulations are repealed.

**408** Sections 32 to 35 of the Regulations are repealed.

**409** Subsection 36(1) of the Regulations is repealed.

**410** Sections 37 to 40 of the Regulations are repealed.

**411 (1)** Paragraph 41(1)(a) of the Regulations is repealed.

**(2)** Paragraph 41(2)(a) of the Regulations is repealed.

**412** Sections 42 to 44 of the Regulations are repealed.

**413** Section 45 of the Regulations is replaced by the following:

**45** Non-combustible covered receptacles for the disposal of food waste or garbage must be available at all times in mess rooms when employees are on board a vessel.

**414** The heading before section 46 and sections 46 to 53 of the Regulations are repealed.

**415** The heading before section 55 and sections 55 to 59 of the Regulations are repealed.

**416** Subsection 68(2) of the Regulations is repealed.

**417** Section 69 of the Regulations is repealed.

**418** Part 11 of the Regulations is repealed.

**419** Section 158 of the Regulations is replaced by the following:

**158** Subsection 161(5) does not apply in respect of vessels constructed before the day on which the MLC 2006 came into force in Canada.

**420** Section 160 of the Regulations and the heading before it are repealed.

**421** Subsection 179(1) of the Regulations is repealed.

**422** Section 199 of the Regulations and the heading before it are repealed.

**407** L’intertitre « Dispositions générales » précédant l’article 26 et les articles 26 à 31 du même règlement sont abrogés.

**408** Les articles 32 à 35 du même règlement sont abrogés.

**409** Le paragraphe 36(1) du même règlement est abrogé.

**410** Les articles 37 à 40 du même règlement sont abrogés.

**411 (1)** L’alinéa 41(1)a) du même règlement est abrogé.

**(2)** L’alinéa 41(2)a) du même règlement est abrogé.

**412** Les articles 42 à 44 du même règlement sont abrogés.

**413** L’article 45 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

**45** Chaque réfectoire comprend des contenants couverts et ininflammables, accessibles à tout moment lorsque les employés sont à bord, pour y déposer les déchets.

**414** L’intertitre précédant l’article 46 et les articles 46 à 53 du même règlement sont abrogés.

**415** L’intertitre précédant l’article 55 et les articles 55 à 59 du même règlement sont abrogés.

**416** Le paragraphe 68(2) du même règlement est abrogé.

**417** L’article 69 du même règlement est abrogé.

**418** La partie 11 du même règlement est abrogée.

**419** L’article 158 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

**158** Le paragraphe 161(5) ne s’applique pas à l’égard des bâtiments construits avant la date d’entrée en vigueur de la CTM 2006 au Canada.

**420** L’article 160 du même règlement et l’intertitre le précédant sont abrogés.

**421** Le paragraphe 179(1) du même règlement est abrogé.

**422** L’article 199 du même règlement et l’intertitre le précédant sont abrogés.

Administrative Monetary Penalties (Canada Labour Code)  
Regulations

**423** Item 10 of Division 4 of Part 2 of Schedule 1 to the *Administrative Monetary Penalties (Canada Labour Code) Regulations*<sup>2</sup> is repealed.

**424** Items 75 to 84 of Division 4 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations are repealed.

**425** Items 85 to 124 of Division 4 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

Column 1		Column 2
Item	Provision	Violation Type
85	24(3)	C

**426** Items 130 to 138, 144 and 147 to 153 of Division 4 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations are repealed.

**427** The portion of item 154 of Division 4 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations in Column 1 is replaced by the following:

Column 1	
Item	Provision
154	45

**428** Items 155 to 176, 180, 181, 184 to 199, 216, 217, 441 to 458, 550 and 612 of Division 4 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations are repealed.

## Canada Shipping Act, 2001

### Hull Construction Regulations

**429** Subsection 3(1) of the *Hull Construction Regulations*<sup>3</sup> is replaced by the following:

**3 (1)** These Regulations do not apply to

(a) vessels to which the *Vessel Construction and Equipment Regulations* apply; and

(b) fishing vessels.

### Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Code canadien du travail)

**423** L'article 10 de la section 4 de la partie 2 de l'annexe 1 du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Code canadien du travail)*<sup>2</sup> est abrogé.

**424** Les articles 75 à 84 de la section 4 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement sont abrogés.

**425** Les articles 85 à 124 de la section 4 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1		Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
85	24(3)	C

**426** Les articles 130 à 138, 144 et 147 à 153 de la section 4 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement sont abrogés.

**427** Le passage de l'article 154 de la section 4 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement figurant à la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Disposition
154	45

**428** Les articles 155 à 176, 180, 181, 184 à 199, 216, 217, 441 à 458, 550 et 612 de la section 4 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement sont abrogés.

## Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

### Règlement sur la construction de coques

**429** Le paragraphe 3(1) du *Règlement sur la construction de coques*<sup>3</sup> est remplacé par ce qui suit :

**3 (1)** Le présent règlement ne s'applique pas aux bâtiments suivants :

a) les bâtiments auxquels le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* s'applique;

b) les bateaux de pêche.

<sup>2</sup> SOR/2020-260

<sup>3</sup> C.R.C., c. 1431

<sup>2</sup> DORS/2020-260

<sup>3</sup> C.R.C., ch. 1431

## Life Saving Equipment Regulations

**430 (1) The definition *accredited service technician* in subsection 2(1) of the *Life Saving Equipment Regulations*<sup>4</sup> is repealed.**

**(2) Subsection 2(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

***IMO Resolution MSC.81(70)*** means the annex to International Maritime Organization Resolution MSC.81(70), *Revised Recommendation on Testing of Life-Saving Appliances*, as amended from time to time. (*résolution MSC.81(70) de l'OMI*)

***inland voyage*** has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Safety Certificates Regulations*. (*voyage en eaux internes*)

***LSA Code*** means the annex to International Maritime Organization Resolution MSC.48(66), *International Life-Saving Appliance Code*, as amended from time to time. (*Recueil LSA*)

***near coastal voyage, Class 1*** has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Safety Certificates Regulations*. (*voyage à proximité du littoral, classe 1*)

***near coastal voyage, Class 2*** has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Safety Certificates Regulations*. (*voyage à proximité du littoral, classe 2*)

***sheltered waters voyage*** has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Safety Certificates Regulations*. (*voyage en eaux abritées*)

***TP 14475*** means the publication entitled *Canadian Life Saving Appliance Standard*, published by the Department of Transport in December 2023. (*TP 14475*)

***unlimited voyage*** has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Safety Certificates Regulations*. (*voyage illimité*)

**(3) Subsection 2(2) of the Regulations is repealed.**

**431 Section 3 of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (d), by adding “or” at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (e):**

**(f)** ships to which the *Vessel Construction and Equipment Regulations* apply.

## Règlement sur l'équipement de sauvetage

**430 (1) La définition de *technicien d'entretien agréé*, au paragraphe 2(1) du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*<sup>4</sup>, est abrogée.**

**(2) Le paragraphe 2(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

***Recueil LSA*** L'annexe de la résolution MSC.48(66) de l'Organisation maritime internationale, intitulée *Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage*, avec ses modifications successives. (*LSA Code*)

***résolution MSC.81(70) de l'OMI*** L'annexe de la résolution MSC.81(70) de l'Organisation maritime internationale, intitulée *Recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage*, avec ses modifications successives. (*IMO Resolution MSC.81(70)*)

***TP 14475*** La publication intitulée *Norme canadienne sur les engins de sauvetage*, publiée en décembre 2023 par le ministère des Transports. (*TP 14475*)

***voyage à proximité du littoral, classe 1*** S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*. (*near coastal voyage, Class 1*)

***voyage à proximité du littoral, classe 2*** S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*. (*near coastal voyage, Class 2*)

***voyage en eaux abritées*** S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*. (*sheltered waters voyage*)

***voyage en eaux internes*** S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*. (*inland voyage*)

***voyage illimité*** S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*. (*unlimited voyage*)

**(3) Le paragraphe 2(2) du même règlement est abrogé.**

**431 L'article 3 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa e), de ce qui suit :**

**f)** aux navires assujettis au *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*.

<sup>4</sup> C.R.C., c. 1436

<sup>4</sup> C.R.C., ch. 1436

**432 Section 5 of the Regulations is replaced by the following:**

**5** For the purposes of these Regulations, ships are divided into the following classes:

**(a)** Class I consists of ships that are over five tons gross tonnage and are

**(i)** Safety Convention ships that are certified to carry more than 12 passengers on unlimited voyages, or

**(ii)** ships that are not Safety Convention ships and that are certified to carry more than 12 passengers on unlimited voyages or near coastal voyages, Class 1;

**(b)** Class II consists of ships that are over five tons gross tonnage and are

**(i)** Safety Convention ships that are certified to carry more than 12 passengers on short international voyages, or

**(ii)** ships that are not Safety Convention ships and that are certified to carry more than 12 passengers on near coastal voyages, Class 1, limited to 120 nautical miles from shore;

**(c)** Class III consists of ships that are over five tons gross tonnage, are not Safety Convention ships and are certified to carry more than 12 passengers on near coastal voyages, Class 2, or inland voyages;

**(d)** Class IV consists of ships that are over five tons gross tonnage, are not Safety Convention ships and are certified to carry more than 12 passengers on inland voyages, limited to 25 nautical miles from shore, or near coastal voyages, Class 2, limited to five nautical miles from shore;

**(e)** Class V consists of ships that are over five tons gross tonnage, are not Safety Convention ships and are certified to carry more than 12 passengers on sheltered waters voyages;

**(f)** Class VI consists of ships that are not over five tons gross tonnage and that are certified to carry more than 12 passengers;

**(g)** Class VII consists of ships that are over five tons gross tonnage, are certified to carry passengers, are not self-propelled and are towed or pushed by a ship or operated by a cable;

**(h)** Class VIII [*reserved*];

**(i)** Class IX consists of ships that are over 15 tons gross tonnage and are

**432 L'article 5 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**5** Pour l'application du présent règlement, les navires sont classés comme suit :

**a)** la classe I comprend les navires d'une jauge brute de plus de cinq tonneaux qui sont :

**(i)** soit des navires ressortissant à la Convention de sécurité autorisés à transporter plus de 12 passagers dans des voyages illimités,

**(ii)** soit des navires ne ressortissant pas à la Convention de sécurité qui sont autorisés à transporter plus de 12 passagers dans des voyages illimités ou des voyages à proximité du littoral, classe 1;

**b)** la classe II comprend les navires d'une jauge brute de plus de cinq tonneaux qui sont :

**(i)** soit des navires ressortissant à la Convention de sécurité autorisés à transporter plus de 12 passagers dans des voyages internationaux courts,

**(ii)** soit des navires ne ressortissant pas à la Convention de sécurité qui sont autorisés à transporter plus de 12 passagers dans des voyages à proximité du littoral, classe 1, limités à 120 milles marins du littoral;

**c)** la classe III comprend les navires d'une jauge brute de plus de cinq tonneaux ne ressortissant pas à la Convention de sécurité qui sont autorisés à transporter plus de 12 passagers dans des voyages à proximité du littoral, classe 2, ou des voyages en eaux internes;

**d)** la classe IV comprend les navires d'une jauge brute de plus de cinq tonneaux ne ressortissant pas à la Convention de sécurité qui sont autorisés à transporter plus de 12 passagers dans des voyages en eaux internes, limités à 25 milles marins du littoral ou des voyages à proximité du littoral, classe 2, limités à cinq milles marins du littoral;

**e)** la classe V comprend les navires d'une jauge brute de plus de cinq tonneaux ne ressortissant pas à la Convention de sécurité qui sont autorisés à transporter plus de 12 passagers dans des voyages en eaux abritées;

**f)** la classe VI comprend les navires d'une jauge brute d'au plus cinq tonneaux qui sont autorisés à transporter plus de 12 passagers;

**g)** la classe VII comprend les navires d'une jauge brute de plus de cinq tonneaux qui sont autorisés à transporter des passagers, qui ne sont pas automoteurs et qui sont soit remorqués ou poussés par un navire, soit commandés au moyen d'un câble;



**(i)** Safety Convention ships that are not certified to carry passengers, or that are certified to carry 12 or fewer passengers, on unlimited voyages, or

**(ii)** ships that are not Safety Convention ships and that are not certified to carry passengers, or that are certified to carry 12 or fewer passengers, on unlimited voyages or near coastal voyages, Class 1;

**(j)** Class X consists of ships that are over 15 tons gross tonnage, are not Safety Convention ships and are not certified to carry passengers, or are certified to carry 12 or fewer passengers, on near coastal voyages, Class 1, limited to 120 nautical miles from shore, near coastal voyages, Class 2, sheltered waters voyages, inland voyages, inland voyages, limited to 25 nautical miles from shore, or near coastal voyages, Class 2, limited to five nautical miles from shore; and

**(k)** Class XI consists of ships that are over 15 tons gross tonnage, are not certified to carry passengers but carry a crew, are not self-propelled and are towed or pushed by a ship or operated by a cable.

**433 Paragraph 5.2(b) of the Regulations is replaced by the following:**

**(b)** the marine evacuation system meets the requirements of paragraph 6.2 of Chapter VI of the LSA Code and is approved as having met those requirements.

**h)** la classe VIII [réservé];

**i)** la classe IX comprend les navires d'une jauge brute de plus de 15 tonneaux qui sont :

**(i)** soit des navires ressortissant à la Convention de sécurité qui, dans des voyages illimités, ne sont pas autorisés à transporter des passagers ou qui sont autorisés à en transporter 12 ou moins,

**(ii)** soit des navires ne ressortissant pas à la Convention de sécurité qui, dans des voyages illimités ou des voyages à proximité du littoral, classe 1, ne sont pas autorisés à transporter des passagers ou qui sont autorisés à en transporter 12 ou moins;

**j)** la classe X comprend les navires d'une jauge brute de plus de 15 tonneaux qui sont des navires ne ressortissant pas à la Convention de sécurité et qui, dans des voyages à proximité du littoral, classe 1, limités à 120 milles marins du littoral, des voyages à proximité du littoral, classe 2, des voyages en eaux abritées, des voyages en eaux internes, des voyages en eaux internes, limités à 25 milles marins du littoral ou des voyages à proximité du littoral, classe 2, limités à cinq milles marins du littoral ne sont pas autorisés à transporter des passagers ou qui sont autorisés à en transporter 12 ou moins;

**k)** la classe XI comprend les navires d'une jauge brute de plus de 15 tonneaux qui ne sont pas autorisés à transporter des passagers mais qui transportent un équipage, qui ne sont pas automoteurs et qui sont soit remorqués ou poussés par un navire, soit commandés au moyen d'un câble.

**433 L'alinéa 5.2b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**b)** le dispositif d'évacuation en mer est conforme aux exigences du paragraphe 6.2 du chapitre VI du Recueil LSA, et le dispositif est homologué comme étant conforme à ces exigences.

**434 The heading before section 7 of the Regulations is replaced by the following:**

## Class I Ships

(Ships that are over five tons gross tonnage and are (i) Safety Convention ships that are certified to carry more than 12 passengers on unlimited voyages, or (ii) ships that are not Safety Convention ships and that are certified to carry more than 12 passengers on unlimited voyages or near coastal voyages, Class 1)

**435 (1) The portion of section 7 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**7** Every Class I ship making unlimited voyages shall carry

**(2) Paragraphs 7(i) and (j) of the Regulations are replaced by the following:**

**(i)** for each life raft, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code;

**(j)** for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

**(3) Paragraph 7(l) of the Regulations is replaced by the following:**

**(l)** 12 rocket parachute flares;

**436 Section 8 of the Regulations is replaced by the following:**

**8** Every Class I ship making unlimited voyages and that is not a Safety Convention ship shall comply with the requirements of section 7.

**437 The portion of section 9 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**9** Every Class I ship making near coastal voyages, Class 1 and that is not a Safety Convention ship shall comply with the requirements of section 7 except that

**434 L'intertitre précédant l'article 7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

## Navires classe I

(Navires d'une jauge brute de plus de cinq tonneaux qui sont (i) soit des navires ressortissant à la Convention de sécurité autorisés à transporter plus de 12 passagers dans des voyages illimités, (ii) soit des navires ne ressortissant pas à la Convention de sécurité qui sont autorisés à transporter plus de 12 passagers dans des voyages illimités ou des voyages à proximité du littoral, classe 1)

**435 (1) Le passage de l'article 7 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**7** Tout navire classe I qui accomplit des voyages illimités aura

**(2) Les alinéas 7i) et j) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**i)** pour chaque radeau de sauvetage, l'armement A SOLAS prévu au Recueil LSA;

**j)** pour chaque embarcation approuvée, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

**(3) L'alinéa 7l) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**l)** 12 fusées à parachute;

**436 L'article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**8** Tout navire classe I, autre qu'un navire ressortissant à la Convention de sécurité, qui accomplit des voyages illimités, observera les prescriptions de l'article 7.

**437 Le passage de l'article 9 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**9** Tout navire classe I, autre qu'un navire ressortissant à la Convention de sécurité, qui accomplit des voyages à proximité du littoral, classe 1, observera les prescriptions de l'article 7, sous réserve de ce qui suit :

**438 (1) Paragraphs 10(k) and (l) of the Regulations are replaced by the following:**

- (k)** for each life raft,
  - (i)** if the ship is engaged on a near coastal voyage, Class 1, limited to 120 nautical miles from shore, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code, and
  - (ii)** if the ship is engaged on a short international voyage that is not a sheltered waters voyage, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;
- (l)** for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

**(2) Paragraph 10(n) of the Regulations is replaced by the following:**

- (n)** 12 rocket parachute flares;

**439 (1) Subparagraph 11(c)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

- (ii)** where the special subdivision requirements of the *Vessel Construction and Equipment Regulations* or the *Hull Construction Regulations*, as applicable, are complied with, life rafts or, if the embarkation station is 4.57 m or more above the waterline when the ship is in its lightest seagoing condition, life rafts under launching devices that are capable of launching the life rafts within 30 minutes in calm conditions;

**(2) Paragraphs 11(j) and (k) of the Regulations are replaced by the following:**

- (j)** for each life raft, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;
- (k)** for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

**(3) Paragraph 11(m) of the Regulations is replaced by the following:**

- (m)** 12 rocket parachute flares;

**440 (1) Subparagraph 12(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

- (ii)** where the special subdivision requirements of the *Vessel Construction and Equipment Regulations* or the *Hull Construction Regulations*, as applicable, are complied with, life rafts or, if the embarkation station is 4.57 m or more above the waterline when the ship is in its lightest seagoing condition, life rafts under launching devices that are

**438 (1) Les alinéas 10k) et l) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- k)** pour chaque radeau de sauvetage, l'équipement suivant :
  - (i)** si le navire effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, limité à 120 milles marins du littoral, l'armement A SOLAS prévu au Recueil LSA,
  - (ii)** si le navire effectue un voyage international court qui n'est pas un voyage en eaux abritées, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;
- l)** pour chaque embarcation approuvée, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

**(2) L'alinéa 10n) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- n)** 12 fusées à parachute;

**439 (1) Le sous-alinéa 11c)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- (ii)** si les exigences spéciales prévues au *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* ou au *Règlement sur la construction des coques*, selon le cas, relatives au compartimentage sont respectées, des radeaux de sauvetage ou, si le poste d'embarquement se trouve à 4,57 m ou plus au-dessus de la ligne de flottaison légère du navire, des radeaux de sauvetage desservis par des dispositifs de mise à l'eau qui permettent de les mettre à l'eau en 30 minutes au plus en eau calme;

**(2) Les alinéas 11j) et k) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- j)** pour chaque radeau de sauvetage, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;
- k)** pour chaque embarcation approuvée, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

**(3) L'alinéa 11m) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- m)** 12 fusées à parachute;

**440 (1) Le sous-alinéa 12b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- (ii)** si les exigences spéciales prévues au *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* ou au *Règlement sur la construction des coques*, selon le cas, relatives au compartimentage sont respectées, des radeaux de sauvetage ou, si le poste d'embarquement se trouve à 4,57 m ou plus au-dessus de la ligne de flottaison légère du navire, des

capable of launching the life rafts within 30 minutes in calm conditions;

**(2) Paragraphs 12(h) and (i) of the Regulations are replaced by the following:**

(h) for each life raft, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

**441 (1) The portion of items 5 and 6 of the table to paragraph 14(c) of the Regulations in column I is replaced by the following:**

Column I	
Item	Length of Ship
5	91.4 m or over (near coastal voyage, Class 2)
6	91.4 m or over (inland voyage)

**(2) The heading of Table I to paragraph 14(f) of the Regulations is replaced by the following:**

Near Coastal Voyages, Class 2

**(3) The heading of Table II to paragraph 14(f) of the Regulations is replaced by the following:**

Inland Voyages

**(4) Paragraphs 14(h) and (i) of the Regulations are replaced by the following:**

(h) for each life raft, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

(i) for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

**(5) Paragraph 14(k) of the Regulations is replaced by the following:**

(k) 12 pyrotechnic distress signals of which six are rocket parachute flares and six are rocket parachute flares or red hand flares;

**442 The Regulations are amended by adding the following after section 15:**

**15.1** Instead of complying with sections 14 and 15, a ship may comply with section 16 if it

(a) was a Class IV ship and an existing ship on the day before the day on which subsection 148(4) comes into force;

radeaux de sauvetage desservis par des dispositifs de mise à l'eau qui permettent de les mettre à l'eau en 30 minutes au plus en eau calme;

**(2) Les alinéas 12h) et i) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

h) pour chaque radeau de sauvetage, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

**441 (1) Le passage des articles 5 et 6 du tableau de l'alinéa 14c) du même règlement figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :**

Colonne I	
Article	Longueur du navire
5	91,4 m ou plus (voyage à proximité du littoral, classe 2)
6	91,4 m ou plus (voyage en eaux internes)

**(2) Le titre du tableau I de l'alinéa 14f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Voyages à proximité du littoral, classe 2

**(3) Le titre du tableau II de l'alinéa 14f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Voyages en eaux internes

**(4) Les alinéas 14h) et i) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

h) pour chaque radeau de sauvetage, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

i) pour chaque embarcation approuvée, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

**(5) L'alinéa 14k) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

k) 12 signaux de détresse pyrotechniques dont six sont des fusées à parachute et six sont des fusées à parachute ou des feux à main rouges;

**442 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 15, de ce qui suit :**

**15.1** Le navire peut, au lieu de se conformer aux articles 14 et 15, se conformer à l'article 16 s'il satisfait aux conditions suivantes :

a) il était un navire classe IV et un navire existant à la veille de la date de l'entrée en vigueur du paragraphe 148(4);

**(b)** engages only on inland voyages, Class II, or minor waters voyages, Class I, or both, as those voyages are defined in subsections 5(2) and 6(1) of the *Home-Trade, Inland and Minor Waters Voyages Regulations*; and

**(c)** does not change its area of operation or equipment.

**443 Paragraphs 16(1)(g) to (i) of the Regulations are replaced by the following:**

**(g)** for each life raft, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

**(h)** for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

**(i)** 12 pyrotechnic distress signals of which six are rocket parachute flares; and

**444 The Regulations are amended by adding the following after section 16:**

**16.1** Instead of complying with section 16, a ship may comply with section 17 if it

**(a)** was a Class V ship and an existing ship on the day before the day on which subsection 148(4) comes into force;

**(b)** engages only on home-trade voyages, Class IV, or minor waters voyages, Class II, or both, as those voyages are defined in subsections 4(4) and 6(2) of the *Home-Trade, Inland and Minor Waters Voyages Regulations*; and

**(c)** does not change its area of operation or equipment.

**445 Paragraphs 17(5)(c) and (d) of the Regulations are replaced by the following:**

**(c)** for each life raft, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

**446 Paragraphs 18(6)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

**(a)** for each life raft or inflatable rescue platform,

**(i)** if the ship is engaged on a voyage beyond the limits of a near coastal voyage, Class 2, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code, and

**(ii)** if the ship is engaged on any other voyage, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

**(b)** il effectue seulement des voyages en eaux intérieures, classe II, ou des voyages en eaux secondaires, classe I, ou les deux, au sens des paragraphes 5(2) et 6(1) du *Règlement sur les voyages de cabotage, en eaux intérieures et en eaux secondaires*;

**(c)** il ne change pas sa zone d'exploitation ni son équipement.

**443 Les alinéas 16(1)(g) à i) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**(g)** pour chaque radeau de sauvetage, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

**(h)** pour chaque embarcation approuvée, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

**(i)** 12 signaux de détresse pyrotechniques dont six sont des fusées à parachute;

**444 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 16, de ce qui suit :**

**16.1** Le navire peut, au lieu de se conformer à l'article 16, se conformer à l'article 17 s'il satisfait aux conditions suivantes :

**(a)** il était un navire classe V et un navire existant à la veille de la date de l'entrée en vigueur du paragraphe 148(4);

**(b)** il effectue seulement des voyages de cabotage, classe IV, ou des voyages en eaux secondaires, classe II, ou les deux, au sens des paragraphes 4(4) et 6(2) du *Règlement sur les voyages de cabotage, en eaux intérieures et en eaux secondaires*;

**(c)** il ne change pas sa zone d'exploitation ni son équipement.

**445 Les alinéas 17(5)(c) et d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**(c)** pour chaque radeau de sauvetage, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

**446 Les alinéas 18(6)(a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**(a)** pour chaque radeau de sauvetage et chaque plateforme de sauvetage gonflable :

**(i)** si le navire effectue un voyage qui dépasse les limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2, l'armement A SOLAS prévu au Recueil LSA,

**(ii)** si le navire effectue tout autre voyage, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

(b) except if the ship is engaged on a sheltered waters voyage, six pyrotechnic distress signals of which three are rocket parachute flares; and

**447 Paragraphs 19(8)(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:**

(a) if the ship is engaged on a voyage beyond the limits of a near coastal voyage, Class 2, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code; and

(b) if the ship is engaged on any other voyage, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code.

**448 The heading “Class IX Ships (Ships that are over 15 tons gross tonnage and are (i) Safety Convention ships that are not certified to carry passengers, or that are certified to carry 12 or fewer passengers, on international voyages, or (ii) ships that are not Safety Convention ships and that are not certified to carry passengers, or that are certified to carry 12 or fewer passengers, on foreign voyages or home-trade voyages, Class I)” before section 20 of the Regulations is replaced by the following:**

### Class IX Ships

(Ships that are over 15 tons gross tonnage and are (i) Safety Convention ships that are not certified to carry passengers, or that are certified to carry 12 or fewer passengers, on unlimited voyages, or (ii) ships that are not Safety Convention ships and that are not certified to carry passengers, or that are certified to carry 12 or fewer passengers, on unlimited voyages or near coastal voyages, Class 1)

(b) sauf si le navire effectue un voyage en eaux abritées, six signaux de détresse pyrotechniques dont trois sont des fusées à parachute;

**447 Les alinéas 19(8)a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

a) si le navire effectue un voyage qui dépasse les limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2, l'armement A SOLAS prévu au Recueil LSA;

b) s'il effectue tout autre voyage, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA.

**448 L'intertitre « Navires classe IX (Navires d'une jauge brute de plus de 15 tonnes qui sont (i) soit des navires ressortissant à la Convention de sécurité qui, dans des voyages internationaux, ne sont pas autorisés à transporter des passagers ou qui sont autorisés à en transporter 12 ou moins, (ii) soit des navires ne ressortissant pas à la Convention de sécurité qui, dans des voyages de long cours ou des voyages de cabotage, classe I, ne sont pas autorisés à transporter des passagers ou qui sont autorisés à en transporter 12 ou moins) » précédant l'article 20 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

### Navires classe IX

(Navires d'une jauge brute de plus de 15 tonnes qui sont (i) soit des navires ressortissant à la Convention de sécurité qui, dans des voyages illimités, ne sont pas autorisés à transporter des passagers ou qui sont autorisés à en transporter 12 ou moins, (ii) soit des navires ne ressortissant pas à la Convention de sécurité qui, dans des voyages illimités ou des voyages à proximité du littoral, classe 1, ne sont pas autorisés à transporter des passagers ou qui sont autorisés à en transporter 12 ou moins)

**449 (1) Paragraphs 20(1)(h) and (i) of the Regulations are replaced by the following:**

- (h)** for each life raft,
- (i)** if the ship is engaged on a voyage beyond the limits of a near coastal voyage, Class 2, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code, and
- (ii)** if the ship is engaged on any other voyage, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;
- (i)** for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

**(2) Paragraph 20(1)(k) of the Regulations is replaced by the following:**

- (k)** if the ship is engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage, 12 rocket parachute flares;

**450 (1) Paragraphs 22(1)(k) and (l) of the Regulations are replaced by the following:**

- (k)** for each life raft, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code;
- (l)** for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

**(2) Paragraph 22(1)(n) of the Regulations is replaced by the following:**

- (n)** 12 rocket parachute flares;

**451 (1) Paragraphs 22.1(1)(i) and (j) of the Regulations are replaced by the following:**

- (i)** for each life raft,
- (i)** if the ship is engaged on a voyage beyond the limits of a near coastal voyage, Class 2, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code, and
- (ii)** if the ship is engaged on any other voyage, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

**(2) Paragraph 22.1(1)(l) of the Regulations is replaced by the following:**

- (l)** if the ship is engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage, 12 rocket parachute flares;

**(3) Paragraphs 22.1(2)(h) and (i) of the Regulations are replaced by the following:**

- (h)** for each life raft, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code;

**449 (1) Les alinéas 20(1)h) et i) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- h)** pour chaque radeau de sauvetage, l'équipement suivant :
  - (i)** si le navire effectue un voyage qui dépasse les limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2, l'armement A SOLAS prévu au Recueil LSA,
  - (ii)** si le navire effectue tout autre voyage, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;
- i)** pour chaque embarcation approuvée, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

**(2) L'alinéa 20(1)k) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- k)** sauf si le navire effectue un voyage en eaux abritées, 12 fusées à parachute;

**450 (1) Les alinéas 22(1)k) et l) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- k)** pour chaque radeau de sauvetage, l'armement A SOLAS prévu au Recueil LSA;
- l)** pour chaque embarcation approuvée, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

**(2) L'alinéa 22(1)n) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- n)** 12 fusées à parachute;

**451 (1) Les alinéas 22.1(1)i) et j) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- i)** pour chaque radeau de sauvetage, l'équipement suivant :
  - (i)** si le navire effectue un voyage qui dépasse les limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2, l'armement A SOLAS prévu au Recueil LSA,
  - (ii)** s'il effectue tout autre voyage, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

**(2) L'alinéa 22.1(1)l) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- l)** si le navire effectue un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées, 12 fusées à parachute;

**(3) Les alinéas 22.1(2)h) et i) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- h)** pour chaque radeau de sauvetage, l'armement A SOLAS prévu au Recueil LSA;

**(4) Paragraph 22.1(2)(k) of the Regulations is replaced by the following:**

**(k)** 12 rocket parachute flares;

**(5) Clause 22.1(3)(a)(i)(A) of the Regulations is replaced by the following:**

**(A)** 8.5 m in length, where the ship is engaged on an unlimited voyage, or

**452** The heading “Class X Ships (Ships that are over 15 tons gross tonnage, are not Safety Convention ships and are not certified to carry passengers, or are certified to carry 12 or fewer passengers, on home-trade voyages, Class II, home-trade voyages, Class III, home-trade voyages, Class IV, inland voyages, Class I, inland voyages, Class II, minor waters voyages, Class I, or minor waters voyages, Class II)” before section 23 of the Regulations is replaced by the following:

### Class X Ships

(Ships that are over 15 tons gross tonnage, are not Safety Convention ships and are not certified to carry passengers, or are certified to carry 12 or fewer passengers, on near coastal voyages, Class 1, limited to 120 nautical miles from shore, near coastal voyages, Class 2, sheltered waters voyages, inland voyages, inland voyages limited to 25 nautical miles from shore, or near coastal voyages, Class 2, limited to five nautical miles from shore)

**453 (1) Paragraphs 27.2(3)(d) and (e) of the Regulations are replaced by the following:**

**(d)** for each life raft,

**(i)** where the ship is engaged on a near coastal voyage, Class 1, limited to 120 nautical miles from shore, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code, and

**(4) L’alinéa 22.1(2)k du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**k)** 12 fusées à parachute;

**(5) La division 22.1(3)a(i)(A) du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

**(A)** 8,5 m de longueur, si le navire qui effectue un voyage illimité,

**452** L’intertitre « Navires classe X (Navires d’une jauge brute de plus de 15 tonnes qui sont des navires ne ressortissant pas à la Convention de sécurité et qui, dans des voyages de cabotage, classe II, des voyages de cabotage, classe III, des voyages de cabotage, classe IV, des voyages en eaux intérieures, classe I, des voyages en eaux intérieures, classe II, des voyages en eaux secondaires, classe I, ou des voyages en eaux secondaires, classe II, ne sont pas autorisés à transporter des passagers ou qui sont autorisés à en transporter 12 ou moins) » précédant l’article 23 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

### Navires classe X

(Navires d’une jauge brute de plus de 15 tonnes qui sont des navires ne ressortissant pas à la Convention de sécurité et qui, dans des voyages à proximité du littoral, classe 1, limités à 120 milles marins du littoral, des voyages à proximité du littoral, classe 2, des voyages en eaux abritées, des voyages en eaux internes, des voyages en eaux internes, limités à 25 milles marins du littoral, ou des voyages à proximité du littoral, classe 2, limités à cinq milles marins du littoral ne sont pas autorisés à transporter des passagers ou qui sont autorisés à en transporter 12 ou moins)

**453 (1) Les alinéas 27.2(3)d) et e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**d)** pour chaque radeau de sauvetage :

**(i)** si le navire effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, limité à 120 milles marins du littoral, l’armement A SOLAS prévu au Recueil LSA,



(ii) in any other case, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

(e) for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

**(2) Paragraph 27.2(3)(h) of the Regulations is replaced by the following:**

(h) the following distress signals:

(i) if the ship is under 85 m in length, 12 pyrotechnic distress signals of which six are rocket parachute flares, or

(ii) if the ship is 85 m or over in length, 12 rocket parachute flares;

**454 (1) Paragraphs 27.3(h) and (i) of the Regulations are replaced by the following:**

(h) for each life raft,

(i) if the ship is engaged on a sheltered waters voyage or a voyage that does not go beyond the Gulf of St. Lawrence, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code, and

(ii) in any other case, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code;

**(2) Paragraph 27.3(k) of the Regulations is replaced by the following:**

(k) 12 rocket parachute flares;

**455 (1) Paragraphs 30(d) and (e) of the Regulations are replaced by the following:**

(d) for each life raft,

(i) if the ship is engaged on a near coastal voyage, Class 1, or a near coastal voyage, Class 1, limited to 120 nautical miles from shore, beyond the Gulf of St. Lawrence, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code, and

(ii) in any other case, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

(e) for each approved boat, the equipment set out in section 2 of Schedule II;

**(2) Paragraph 30(h) of the Regulations is replaced by the following:**

(h) six rocket parachute flares.

(ii) s'il effectue tout autre voyage, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

e) pour chaque embarcation approuvée, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

**(2) L'alinéa 27.2(3)(h) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

h) les signaux de détresse suivants :

(i) dans le cas d'un navire de moins de 85 m de longueur, 12 signaux de détresse pyrotechniques, dont six sont des fusées à parachute,

(ii) dans le cas d'un navire de 85 m ou plus de longueur, 12 fusées à parachute;

**454 (1) Les alinéas 27.3h) et i) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

h) pour chaque radeau de sauvetage, l'équipement suivant :

(i) si le navire effectue un voyage en eaux abritées ou un voyage qui ne dépasse pas les limites du golfe du Saint-Laurent, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA,

(ii) s'il effectue tout autre voyage, l'armement A SOLAS prévu au Recueil LSA;

**(2) L'alinéa 27.3k) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

k) 12 fusées à parachute;

**455 (1) Les alinéas 30d) et e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

d) pour chaque radeau de sauvetage, l'équipement suivant :

(i) si le navire effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, ou un voyage à proximité du littoral, classe 1, limité à 120 milles marins du littoral, au-delà des limites du golfe du Saint-Laurent, l'armement A SOLAS prévu au Recueil LSA,

(ii) s'il effectue tout autre voyage, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

e) pour chaque embarcation approuvée, l'équipement prévu à l'article 2 de l'annexe II;

**(2) L'alinéa 30h) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

h) six fusées à parachute.

**456** The heading “Class I Ships (Ships that are over five tons gross tonnage and are (i) Safety Convention ships that are certified to carry more than 12 passengers on long international voyages, or (ii) ships that are not Safety Convention ships and that are certified to carry more than 12 passengers on foreign voyages or home-trade voyages, Class I)” before section 32 of the Regulations is replaced by the following:

### Class I Ships

(Ships that are over five tons gross tonnage and are (i) Safety Convention ships that are certified to carry more than 12 passengers on unlimited voyages, or (ii) ships that are not Safety Convention ships and that are certified to carry more than 12 passengers on unlimited voyages or near coastal voyages, Class 1)

**457** Paragraphs 39(c) to (e) of the Regulations are replaced by the following:

(c) for each life raft, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code;

**458** Paragraphs 49(c) to (e) of the Regulations are replaced by the following:

(c) for each life raft,

(i) if the ship is engaged on a near coastal voyage, Class 1, limited to 120 nautical miles from shore, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code, and

(ii) if the ship is engaged on a short international voyage that is not a sheltered waters voyage, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

**459** Paragraphs 59(b) to (d) of the Regulations are replaced by the following:

(b) for each life raft, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

**456** L’intertitre « Navires classe I (Navires d’une jauge brute de plus de cinq tonneaux qui sont (i) soit des navires ressortissant à la Convention de sécurité autorisés à transporter plus de 12 passagers dans des voyages internationaux longs, (ii) soit des navires ne ressortissant pas à la Convention de sécurité qui sont autorisés à transporter plus de 12 passagers dans des voyages de long cours ou des voyages de cabotage, classe I) » précédant l’article 32 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

### Navires classe I

(Navires d’une jauge brute de plus de cinq tonneaux qui sont (i) soit des navires ressortissant à la Convention de sécurité autorisés à transporter plus de 12 passagers dans des voyages illimités, (ii) soit des navires ne ressortissant pas à la Convention de sécurité qui sont autorisés à transporter plus de 12 passagers dans des voyages illimités ou des voyages à proximité du littoral, classe 1)

**457** Les alinéas 39c) à e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

c) pour chaque radeau de sauvetage, l’armement A SOLAS prévu au Recueil LSA;

**458** Les alinéas 49c) à e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

c) pour chaque radeau de sauvetage, l’équipement suivant :

(i) si le navire effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, limité à 120 milles marins du littoral, l’armement A SOLAS prévu au Recueil LSA,

(ii) si le navire effectue un voyage international court autre qu’un voyage en eaux abritées, l’armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

**459** Les alinéas 59b) à d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

b) pour chaque radeau de sauvetage, l’armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

**460 The Regulations are amended by adding the following after section 60:**

**60.1** Instead of complying with sections 52 to 60, a ship may comply with sections 61 to 65 if it

- (a) was a Class IV ship and a new ship on the day before the day on which subsection 148(4) comes into force;
- (b) engages only on inland voyages, Class II, or minor waters voyages, Class I, or both, as those voyages are defined in subsections 5(2) and 6(1) of the *Home-Trade, Inland and Minor Waters Voyages Regulations*; and
- (c) does not change its area of operation or equipment.

**461 Paragraphs 64(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) for each life raft, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

**462 The Regulations are amended by adding the following after section 65:**

**65.1** Instead of complying with sections 61 to 65, a ship may comply with sections 66 to 71 if it

- (a) was a Class V ship and a new ship on the day before the day on which subsection 148(4) comes into force;
- (b) engages only on home-trade voyages, Class IV, or minor waters voyages, Class II, or both, as those voyages are defined in subsections 4(4) and 6(2) of the *Home-Trade, Inland and Minor Waters Voyages Regulations*; and
- (c) does not change its area of operation or equipment.

**463 Paragraphs 70(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) for each life raft and each inflatable rescue platform, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

**464 Paragraph 74(a) of the Regulations is replaced by the following:**

- (a) for each life raft and each inflatable rescue platform,
  - (i) where the ship is engaged on a voyage beyond the limits of a near coastal voyage, Class 2, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code, or

**460 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 60, de ce qui suit :**

**60.1** Le navire peut, au lieu de se conformer aux articles 52 à 60, se conformer aux articles 61 à 65 s'il satisfait aux conditions suivantes :

- a) il était un navire classe IV et un navire neuf à la veille de la date de l'entrée en vigueur du paragraphe 148(4);
- b) il effectue seulement des voyages en eaux intérieures, classe II, ou des voyages en eaux secondaires, classe I, ou les deux, au sens des paragraphes 5(2) et 6(1) du *Règlement sur les voyages de cabotage, en eaux intérieures et en eaux secondaires*;
- c) il ne change pas sa zone d'exploitation ni son équipement.

**461 Les alinéas 64a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- a) pour chaque radeau de sauvetage, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

**462 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 65, de ce qui suit :**

**65.1** Le navire peut, au lieu de se conformer aux articles 61 à 65, se conformer aux articles 66 à 71 s'il satisfait aux conditions suivantes :

- a) il était un navire classe V et un navire neuf à la veille de la date de l'entrée en vigueur du paragraphe 148(4);
- b) il effectue seulement des voyages de cabotage, classe IV, ou des voyages en eaux secondaires, classe II, ou les deux, au sens des paragraphes 4(4) et 6(2) du *Règlement sur les voyages de cabotage, en eaux intérieures et en eaux secondaires*;
- c) il ne change pas sa zone d'exploitation ni son équipement.

**463 Les alinéas 70a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- a) pour chaque radeau de sauvetage et chaque plateforme de sauvetage gonflable, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

**464 L'alinéa 74a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- a) pour chaque radeau de sauvetage et chaque plateforme de sauvetage gonflable, l'équipement suivant :
  - (i) si le navire effectue un voyage qui dépasse les limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2, l'armement A SOLAS prévu au Recueil LSA,

(ii) in any other case, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

**465 Paragraphs 79(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

(a) for each life raft and each inflatable rescue platform,

(i) where the ship is engaged on a voyage beyond the limits of a near coastal voyage, Class 2, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code, or

(ii) in any other case, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

**466 The heading “Class IX Ships (Ships that are over 15 tons gross tonnage and are (i) Safety Convention ships that are not certified to carry passengers, or that are certified to carry 12 or fewer passengers, on international voyages, or (ii) ships that are not Safety Convention ships and that are not certified to carry passengers, or that are certified to carry 12 or fewer passengers, on foreign voyages or home-trade voyages, Class I)” before section 81 of the Regulations is replaced by the following:**

**Class IX Ships**

(Ships that are over 15 tons gross tonnage and are (i) Safety Convention ships that are not certified to carry passengers, or that are certified to carry 12 or fewer passengers, on unlimited voyages, or (ii) ships that are not Safety Convention ships and that are not certified to carry passengers, or that are certified to carry 12 or fewer passengers, on unlimited voyages or near coastal voyages, Class 1)

**467 Paragraphs 91(b) to (d) of the Regulations are replaced by the following:**

(b) for each life raft, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code;

(ii) s’il effectue tout autre voyage, l’armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

**465 Les alinéas 79a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

a) pour chaque radeau de sauvetage et chaque plateforme de sauvetage gonflable, l’équipement suivant :

(i) si le navire effectue un voyage qui dépasse les limites d’un voyage à proximité du littoral, classe 2, l’armement A SOLAS prévu au Recueil LSA,

(ii) s’il effectue tout autre voyage, l’armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

**466 L’intertitre « Navires classe IX (Navires d’une jauge brute de plus de 15 tonneaux qui sont (i) soit des navires ressortissant à la Convention de sécurité qui, dans des voyages internationaux, ne sont pas autorisés à transporter des passagers ou qui sont autorisés à en transporter 12 ou moins, (ii) soit des navires ne ressortissant pas à la Convention de sécurité qui, dans des voyages de long cours ou des voyages de cabotage, classe I, ne sont pas autorisés à transporter des passagers ou qui sont autorisés à en transporter 12 ou moins) » précédant l’article 81 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Navires classe IX**

(Navires d’une jauge brute de plus de 15 tonneaux qui sont (i) soit des navires ressortissant à la Convention de sécurité qui, dans des voyages illimités, ne sont pas autorisés à transporter des passagers ou qui sont autorisés à en transporter 12 ou moins, (ii) soit des navires ne ressortissant pas à la Convention de sécurité qui, dans des voyages illimités ou des voyages à proximité du littoral, classe 1, ne sont pas autorisés à transporter des passagers ou qui sont autorisés à en transporter 12 ou moins)

**467 Les alinéas 91b) à d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

b) pour chaque radeau de sauvetage, l’armement A SOLAS prévu au Recueil LSA;

**468 The heading before section 94 of the Regulations is replaced by the following:**

## Class X Ships

(Ships that are over 15 tons gross tonnage, are not Safety Convention ships and are not certified to carry passengers, or are certified to carry 12 or fewer passengers, on near coastal voyages, Class 1, limited to 120 nautical miles from shore, near coastal voyages, Class 2, sheltered waters voyages, inland voyages, inland voyages, limited to 25 nautical miles from shore, or near coastal voyages, Class 2, limited to five nautical miles from shore)

**469 Paragraph 95(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) if the ship is engaged on a near coastal voyage, Class 1, limited to 120 nautical miles from shore, or an inland voyage, one rescue boat under a launching device; and

**470 Paragraphs 96(2)(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) on a sheltered waters voyage; or
- (b) solely in the carriage of bunker oils and marine diesel oils, the flashpoint of which exceeds 60°C, as determined in a closed-cup test.

**471 Paragraphs 97(2)(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) on a sheltered waters voyage; or
- (b) solely in the carriage of bunker oils and marine diesel oils, the flashpoint of which exceeds 60°C, as determined in a closed-cup test.

**468 L'intertitre précédant l'article 94 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

## Navires classe X

(Navires d'une jauge brute de plus de 15 tonneaux qui sont des navires ne ressortissant pas à la Convention de sécurité et qui, dans des voyages à proximité du littoral, classe 1, limités à 120 milles marins du littoral, des voyages à proximité du littoral, classe 2, des voyages en eaux abritées, des voyages en eaux internes, des voyages en eaux internes, limités à 25 milles marins du littoral, ou des voyages à proximité du littoral, classe 2, limités à cinq milles marins du littoral, ne sont pas autorisés à transporter des passagers ou qui sont autorisés à en transporter 12 ou moins)

**469 L'alinéa 95(1)a du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(a) si le navire effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, limité à 120 milles marins du littoral, ou un voyage en eaux internes, un canot de secours desservi par un dispositif de mise à l'eau;

**470 Les alinéas 96(2)a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- (a) effectue un voyage en eaux abritées;
- (b) transporte exclusivement du combustible de soute et du carburant diesel marin dont le point d'éclair, déterminé par des essais en creuset fermé, est supérieur à 60 °C.

**471 Les alinéas 97(2)a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- (a) effectue un voyage en eaux abritées;
- (b) transporte exclusivement du combustible de soute et du carburant diesel marin dont le point d'éclair, déterminé par des essais en creuset fermé, est supérieur à 60 °C.

**472 Paragraphs 102(c) to (f) of the Regulations are replaced by the following:**

- (c) for each life raft,
  - (i) if the ship is engaged on a near coastal voyage, Class 1, limited to 120 nautical miles from shore, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code, or
  - (ii) in any other case, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

**473 Paragraphs 108(c) to (f) of the Regulations are replaced by the following:**

- (c) for each life raft,
  - (i) if the ship is engaged on a near coastal voyage, Class 1, or a near coastal voyage, Class 1 that is limited to 120 nautical miles from shore, a SOLAS A pack as set out in the LSA Code, or
  - (ii) in any other case, a SOLAS B pack as set out in the LSA Code;

**474 Section 110 of the Regulations is repealed.****475 Subsection 114(3) of the Regulations is replaced by the following:**

(3) Maintenance of life saving equipment shall be carried out in accordance with International Maritime Organization Resolution MSC.402(96), *Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear*, as amended from time to time, and the instructions in the manuals referred to in subsection (1).

(4) Despite subsection (3), emergency repairs to emergency boats and rescue boats may be carried out on board ship if permanent repairs are then carried out at a service station.

**476 Section 116 of the Regulations is replaced by the following:**

**116 (1)** Where a ship carries survival craft that use falls as a means of launching, the falls shall be inspected in accordance with the appendix to annex 1 of International Maritime Organization Circular MSC.1/Circ.1206/Rev.1, *Measures to prevent accidents with lifeboats*, as amended from time to time, with special regard for areas passing through sheaves, and replaced when necessary due to deterioration of the falls or at intervals of not more than five years, whichever is earlier.

**472 Les alinéas 102c) à f) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- c) pour chaque radeau de sauvetage, l'équipement suivant :
  - (i) si le navire effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, limité à 120 milles marins du littoral, l'armement A SOLAS prévu au Recueil LSA,
  - (ii) s'il effectue tout autre voyage, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

**473 Les alinéas 108c) à f) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- c) pour chaque radeau de sauvetage, l'équipement suivant :
  - (i) si le navire effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, ou un voyage à proximité du littoral, classe 1, limité à 120 milles marins du littoral, l'armement A SOLAS prévu au Recueil LSA,
  - (ii) s'il effectue tout autre voyage, l'armement B SOLAS prévu au Recueil LSA;

**474 L'article 110 du même règlement est abrogé.****475 Le paragraphe 114(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) La maintenance de l'équipement de sauvetage doit être effectuée conformément à la résolution MSC.402(96) de l'Organisation maritime internationale, intitulée *Prescriptions relatives à l'entretien, l'examen approfondi, la mise à l'essai en cours d'exploitation, la révision et la réparation des embarcations de sauvetage, des canots de secours, des engins de mise à l'eau et des dispositifs de largage*, avec ses modifications successives, et aux instructions contenues dans les manuels visés au paragraphe (1).

(4) Malgré le paragraphe (3), les réparations urgentes aux embarcations de secours et aux canots de secours peuvent être faites à bord du navire si des réparations permanentes sont ensuite effectuées à une station d'entretien.

**476 L'article 116 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**116 (1)** Lorsqu'un navire a à bord des bateaux de sauvetage qui sont mis à l'eau au moyen de garants, les garants sont inspectés, en accordant une attention particulière aux zones traversant les réas, conformément à l'appendice de l'annexe 1 de la circulaire MSC.1/Circ.1206/Rev.1 de l'Organisation maritime internationale, intitulée *Mesures visant à prévenir les accidents mettant en cause des embarcations de sauvetage*, avec ses modifications successives, et sont remplacés lorsque nécessaire du fait de leur détérioration ou dans un intervalle qui ne dépasse pas cinq ans, le délai le plus court étant retenu.

**(2)** For the purpose of interpreting the appendix referred to in subsection (1), “should” is to be read as “must” and any recommendation or suggestion is to be read as an obligation.

**477 Sections 118 to 120 of the Regulations are replaced by the following:**

**118 (1)** The owner of a service station that services inflatable survival equipment shall ensure that the equipment is serviced in accordance with the annex to International Maritime Organization Resolution A.761(18), *Recommendation on conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts*, as amended from time to time.

**(2)** For the purpose of interpreting the annex referred to in subsection (1), “should” is to be read as “must” and any recommendation or suggestion is to be read as an obligation.

**119 (1)** The authorized representative of a ship shall ensure that the ship’s inflatable survival equipment is serviced annually.

**(2)** Despite subsection (1), the interval between servicing may be two years if

**(a)** the ship on which the inflatable survival equipment is carried

**(i)** is not a Safety Convention ship,

**(ii)** operates for less than seven months per year, and

**(iii)** operates only during months in which the monthly historical average daily minimum air temperature is greater than 0°C according to the climate data compiled by the Department of the Environment from the weather station nearest to the ship’s area of operation;

**(b)** fewer than 15 years have elapsed since the day on which the inflatable survival equipment was manufactured;

**(c)** the validity period of the most recent hydrostatic test of the gas cylinders of the inflatable survival equipment will not expire before the next servicing; and

**(d)** the inflatable survival equipment is stored in a dry location during the months in which the ship is not in operation.

**(3)** Despite subsection (1), the interval between servicing may be 30 months for inflatable survival equipment that is type approved in accordance with International Maritime

**(2)** Pour l’interprétation de l’appendice visée au paragraphe (1), l’emploi du conditionnel a valeur d’obligation et les recommandations et suggestions expriment une obligation.

**477 Les articles 118 à 120 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**118 (1)** Le propriétaire d’une station d’entretien qui fait l’entretien de l’équipement de sauvetage gonflable veille à ce que l’entretien soit effectué conformément à l’annexe de la résolution A.761(18) de l’Organisation maritime internationale, intitulée *Recommandations sur les conditions d’agrément des stations d’entretien pour radeaux de sauvetage gonflables*, avec ses modifications successives.

**(2)** Pour l’interprétation de l’annexe visée au paragraphe (1), l’emploi du conditionnel a valeur d’obligation et les recommandations et suggestions expriment une obligation.

**119 (1)** Le représentant autorisé d’un bâtiment veille à ce que l’équipement de sauvetage gonflable du bâtiment soit entretenu annuellement.

**(2)** Malgré le paragraphe (1), l’intervalle entre les entretiens peut être de deux ans si les conditions suivantes sont réunies :

**a)** le navire à bord duquel se trouve l’équipement de sauvetage gonflable respecte les conditions suivantes :

**(i)** il n’est pas un navire ressortissant à la Convention de sécurité,

**(ii)** il navigue moins de sept mois par année,

**(iii)** il navigue uniquement pendant des mois où la moyenne historique mensuelle des températures minimales quotidiennes de l’air est supérieure à 0 °C selon les données climatiques de la station météorologique la plus proche de la zone d’exploitation du navire compilées par le ministère de l’Environnement;

**b)** moins de 15 ans se sont écoulés depuis la date de fabrication de l’équipement de sauvetage gonflable;

**c)** la période de validité du plus récent essai hydrostatique des bouteilles de gaz de l’équipement de sauvetage gonflable n’expire pas avant le prochain entretien;

**d)** l’équipement de sauvetage gonflable est entreposé à un endroit sec pendant les mois où le navire ne navigue pas.

**(3)** Malgré le paragraphe (1), l’intervalle entre les entretiens peut être de 30 mois si l’équipement de sauvetage gonflable est d’un type approuvé conformément à la

Organization Circular MSC.1/Circ.1328, *Guidelines for the Approval of Inflatable Liferafts Subject to Extended Service Intervals Not Exceeding 30 Months*, as amended from time to time.

(4) For the purposes of subsection (3), on a ship that is not a Safety Convention ship, the annual onboard inspection by inspection personnel that is required in the circular may be performed by a qualified crew member if the equipment is provided with manufacturer guidance on how to perform the inspection.

**478 (1) The portion of items 1 to 9 of the table to section 121 of the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Schedule or Standard
1	LSA Code, TP 14475 and IMO Resolution MSC.81(70)
2	TP 14475
3	LSA Code, TP 14475 and IMO Resolution MSC.81(70)
4	LSA Code, TP 14475 and IMO Resolution MSC.81(70)
5	TP 14475
6	LSA Code, TP 14475 and IMO Resolution MSC.81(70)
7	LSA Code, TP 14475 and IMO Resolution MSC.81(70)
8	LSA Code, TP 14475 and IMO Resolution MSC.81(70)
9	LSA Code and IMO Resolution MSC.81(70)

**(2) Item 10 of the table to section 121 of the Regulations is repealed.**

**(3) The portion of items 11 to 13 of the table to section 121 of the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Schedule or Standard
11	LSA Code, TP 14475 and IMO Resolution MSC.81(70)
12	LSA Code and IMO Resolution MSC.81(70)
13	(1) LSA Code, TP 14475 and IMO Resolution MSC.81(70); or (2) Canadian General Standards Board standard CAN/CGSB-65.7, <i>Life Jackets</i> , in respect of Class 1 lifejackets

circulaire MSC.1/Circ.1328 de l'Organisation maritime internationale intitulée *Directives pour l'approbation des radeaux de sauvetage gonflables devant faire l'objet d'un entretien à des intervalles plus longs ne dépassant pas 30 mois*, avec ses modifications successives.

(4) Pour l'application du paragraphe (3), l'inspection annuelle exigée par la circulaire, effectuée par le personnel chargé de l'inspection à bord d'un navire qui n'est pas un navire assujéti à la Convention de sécurité, peut être effectuée par un membre d'équipage qualifié si l'équipement est fourni avec les directives du fabricant sur la façon d'effectuer l'inspection à bord.

**478 (1) Le passage des articles 1 à 9 du tableau de l'article 121 du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Annexe ou norme
1	Recueil LSA, TP 14475 et résolution MSC.81(70) de l'OMI
2	TP 14475
3	Recueil LSA, TP 14475 et résolution MSC.81(70) de l'OMI
4	Recueil LSA, TP 14475 et résolution MSC.81(70) de l'OMI
5	TP 14475
6	Recueil LSA, TP 14475 et résolution MSC.81(70) de l'OMI
7	Recueil LSA, TP 14475 et résolution MSC.81(70) de l'OMI
8	Recueil LSA, TP 14475 et résolution MSC.81(70) de l'OMI
9	Recueil LSA et résolution MSC.81(70) de l'OMI

**(2) L'article 10 du tableau de l'article 121 du même règlement est abrogé.**

**(3) Le passage des articles 11 à 13 du tableau de l'article 121 du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Annexe ou norme
11	Recueil LSA, TP 14475 et résolution MSC.81(70) de l'OMI
12	Recueil LSA et résolution MSC.81(70) de l'OMI
13	(1) soit le Recueil LSA, la TP 14475 et la résolution MSC.81(70) de l'OMI (2) soit la norme CAN/CGSB-65.7 de l'Office des normes générales du Canada, intitulée <i>Gilets de sauvetage</i> à l'égard des gilets de sauvetage de classe 1



**(4) The portion of items 15 to 19 of the table to section 121 of the Regulations in Column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Schedule or Standard
15	LSA Code and IMO Resolution MSC.81(70)
16	LSA Code and IMO Resolution MSC.81(70)
17	(1) LSA Code, TP 14475 and IMO Resolution MSC.81(70), for immersion suits made of a material with inherent insulation and designed to be worn without a lifejacket; (2) Canadian General Standards Board standard CAN/CGSB-65.16-2005, <i>Immersion Suit Systems</i> ; or (3) Underwriters Laboratories standards ANSI/CAN/UL 15027-2, <i>Standard for Immersion Suits - Part 2: Abandonment Suits, Requirements Including Safety</i> , and ANSI/CAN/UL 15027-3, <i>Standard for Immersion Suits - Part 3: Test Methods</i>
18	LSA Code, TP 14475 and IMO Resolution MSC.81(70)
19	(1) LSA Code, TP 14475 and IMO Resolution MSC.81(70); or (2) Canadian General Standards Board standard CAN/CGSB-65.7, <i>Life Jackets</i> , in respect of Class 1 or Class 2 lifejackets that provide Category IV thermal protection

**479 Section 127 of the Regulations and the heading before it are repealed.**

**480 Paragraphs 129(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) in the case of an existing ship,
  - (i) in Part I of Schedule IX, or
  - (ii) in the LSA Code and TP 14475; and
- (b) in the case of a new ship, in the LSA Code and TP 14475.

**481 Section 146 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**

**(3)** For greater certainty,

- (a) a Class III ship that, under section 15.1, complies with the requirements applicable to a Class IV ship, is deemed to be a Class IV ship for the purposes of subsection (2); and

**(4) Le passage des articles 15 à 19 du tableau de l'article 121 du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Annexe ou norme
15	Recueil LSA et résolution MSC.81(70) de l'OMI
16	Recueil LSA et résolution MSC.81(70) de l'OMI
17	(1) soit le Recueil LSA, la TP 14475 et la résolution MSC.81(70) de l'OMI pour les combinaisons d'immersion fabriquées avec un matériau qui est naturellement isolant et conçues pour être portées sans gilet de sauvetage (2) soit la norme et les méthodes d'essai CAN/CGSB-65.16-2005 de l'Office des normes générales du Canada, intitulée <i>Combinaisons flottantes</i> (3) soit les normes ANSI/CAN/UL 15027-2, intitulée <i>Combinaisons d'immersion — Partie 2 : Combinaisons d'abandon, exigences, y compris la sécurité</i> , et ANSI/CAN/UL 15027-3, intitulée <i>Combinaisons de protection thermique en cas d'immersion — Partie 3 : Méthodes d'essai</i> , des Underwriters Laboratories
18	Recueil LSA, TP 14475 et résolution MSC.81(70) de l'OMI
19	(1) soit le Recueil LSA, la TP 14475 et la résolution MSC.81(70) de l'OMI (2) soit la norme CAN/CGSB-65.7, intitulée <i>Gilets de sauvetage</i> , à l'égard des gilets de sauvetage de classe 1 ou de classe 2 qui offrent une protection thermique de catégorie IV, de l'Office des normes générales du Canada

**479 L'intertitre précédant l'article 127 et l'article 127 du même règlement sont abrogés.**

**480 Les alinéas 129a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- a) dans le cas d'un navire existant;
  - (i) soit à la partie I de l'annexe IX,
  - (ii) soit au Recueil LSA et à la TP 14475;
- b) dans le cas d'un navire neuf, au Recueil LSA et à la TP 14475.

**481 L'article 146 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

**(3)** Il est entendu que :

- a) le navire classe III qui, en vertu de l'article 15.1, se conforme aux exigences applicables à un navire classe IV est réputé être un navire classe IV pour l'application du paragraphe (2);

(b) a Class IV ship that, under section 16.1, complies with the requirements applicable to a Class V ship, is deemed to be a Class V ship for the purposes of subsection (2).

**482 Section 148 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):**

(4) Every davit-launched rescue boat or emergency boat, when it is installed for the first time on a ship, shall be tested to ensure that it may be safely launched

(a) from the ship when the rescue boat or emergency boat is loaded with a mass equal to 110 per cent of the total of its own mass and that of its full complement and equipment;

(b) from a height of not more than 1 m above the water when the rescue boat or emergency boat is in its light condition, is suspended from its release mechanism at that height and is then released; and

(c) from a height of not more than 1 m above the water when the rescue boat or emergency boat is loaded as described in paragraph (a), is suspended from its release mechanism at that height and is then released.

(5) For the purpose of the test referred to in subsection (4), each member of the complement is assumed to have a mass of 75 kg.

**483 Schedule I to the Regulations is repealed.**

**484 Schedule II to the Regulations is amended by replacing the references after the heading “SCHEDULE II” with the following:**

(Paragraphs 7(j), 10(l), 11(k), 14(i), 16(1)(h) and 17(5)(e), subsection 19(9) and paragraphs 20(1)(i), 22(1)(l), 27.2(3)(e) and (f) and 30(e) and (f))

(b) le navire classe IV qui, en vertu de l'article 16.1, se conforme aux exigences applicables à un navire classe V, est réputé être un navire classe V pour l'application du paragraphe (2).

**482 L'article 148 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :**

(4) Tout canot de secours ou embarcation de secours sous bossoirs, lorsque le canot de secours et l'embarcation de secours sont installés pour la première fois sur le navire, doivent être soumis à un essai visant à déterminer si le canot de secours et l'embarcation de secours peuvent être mis à l'eau en toute sécurité :

a) depuis le navire, lorsque le canot de secours ou l'embarcation de secours est chargé d'une masse égale à 110 pour cent de la somme de sa masse propre et de celle de son plein chargement en personnes et de son équipement;

b) d'une hauteur maximale de 1 m au-dessus de l'eau lorsque le canot de secours ou l'embarcation de secours est à l'état léger, que le canot de secours ou l'embarcation de secours est suspendu à son dispositif de largage à cette hauteur et que le canot de secours ou l'embarcation de secours est ensuite largué;

c) d'une hauteur maximale de 1 m au-dessus de l'eau, lorsque le canot de secours ou l'embarcation de secours est chargé comme il est précisé à l'alinéa a), que le canot de secours ou l'embarcation de secours est suspendu à son dispositif de largage à cette hauteur et que le canot de secours ou l'embarcation de secours est ensuite largué.

(5) Aux fins de l'essai mentionné au paragraphe (4), il est supposé que chaque membre du chargement en personnes a une masse de 75 kg.

**483 L'annexe I du même règlement est abrogée.**

**484 Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE II », à l'annexe II du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :**

(alinéas 7j), 10l), 11k), 14i), 16(1)h) et 17(5)e), paragraphe 19(9) et alinéas 20(1)i), 22(1)l), 27.2(3)e) et f) et 30e) et f))

**485** The heading “Equipment To Be Carried by Lifeboats, Rescue Boats, Emergency Boats and Suitable Boats” before section 1 of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

## Equipment To Be Carried by Approved Boats and Suitable Boats

**486** The heading “Lifeboat Equipment” before section 1 of Schedule II and section 1 of Schedule II to the Regulations are repealed.

**487** The heading before section 2 of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

## Approved Boat Equipment

**488 (1)** The portion of subsection 2(1) of Schedule II to the Regulations before the table to that subsection is replaced by the following:

**2 (1)** The equipment set out in column I of the table to this subsection is the equipment required for an approved boat carried on a ship engaged on a voyage set out in the heading of the applicable column of columns II and III and is carried in the quantity and in conformity with the requirements set out in that applicable column.

**(2)** The headings of columns II and III of the table to subsection 2(1) of Schedule II to the Regulations are replaced by “Voyages other than inland voyages” and “Inland voyages”, respectively.

**(3)** The portion of item 5 of the table to subsection 2(1) of Schedule II to the Regulations in columns II and III is replaced by the following:

	Column II	Column III
<b>Item</b>	<b>Voyages other than inland voyages</b>	<b>Inland voyages</b>
<b>5</b>	1 that is attached to a release device at the forward end of the approved boat	1 that is attached to a release device at the forward end of the approved boat

**485** L’intertitre « Équipement obligatoire à bord des embarcations de sauvetage, des canots de secours, des embarcations de secours et des embarcations appropriées » précédant l’article 1 de l’annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

## Équipement obligatoire à bord des embarcations approuvées et des embarcations appropriées

**486** L’intertitre « Équipement des embarcations de sauvetage » précédant l’article 1 de l’annexe II et l’article 1 de l’annexe II du même règlement sont abrogés.

**487** L’intertitre précédant l’article 2 de l’annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

## Équipement des embarcations approuvées

**488 (1)** Le passage du paragraphe 2(1) de l’annexe II du même règlement précédant le tableau de ce paragraphe est remplacé par ce qui suit :

**2 (1)** L’équipement prévu à la colonne I du tableau du présent paragraphe est celui qui est exigé pour une embarcation approuvée qui est transportée sur un navire effectuant un des voyages mentionnés dans les intertitres des colonnes II et III, selon la quantité et conformément aux exigences prévues à la colonne applicable.

**(2)** Les titres des colonnes II et III du tableau du paragraphe 2(1) de l’annexe II du même règlement sont respectivement remplacés par « Voyages autres que les voyages en eaux internes » et « Voyages en eaux internes ».

**(3)** Le passage de l’article 5 du tableau du paragraphe 2(1) de l’annexe II du même règlement figurant dans les colonnes II et III est remplacé par ce qui suit :

	Colonne II	Colonne III
<b>Article</b>	<b>Voyages autres que les voyages en eaux internes</b>	<b>Voyages en eaux internes</b>
<b>5</b>	1, attachée au dispositif de largage à l’extrémité avant de l’embarcation approuvée	1, attachée au dispositif de largage à l’extrémité avant de l’embarcation approuvée

**(4) The portion of item 12 of the table to subsection 2(1) of Schedule II to the Regulations in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Voyages other than inland voyages
12	1, unless a survival craft radar transponder is stowed in the approved boat

**(5) The portion of subsection 2(2) of Schedule II to the Regulations before the table to that subsection is replaced by the following:**

**(2)** The equipment set out in column I of the table to this subsection is the equipment required, in addition to the equipment set out in column I of the table to subsection 2(1), for an approved boat with inflatable compartments carried on a ship engaged on a voyage set out in the heading of the applicable column of columns II and III and shall be carried in the quantity and in conformity with the requirements set out in that applicable column.

**(6) The headings of columns II and III of the table to subsection 2(2) of Schedule II to the Regulations are replaced by “Voyages other than inland voyages” and “Inland voyages”, respectively.**

**(7) Paragraph 2(3)(b) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:**

**(b)** each be provided with thole pins, crutches or equivalent arrangements that are attached to the approved boat by lanyards or chains.

**489 The heading before section 5 of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:**

Suitable Boat Equipment

**490 (1) The portion of section 5 of Schedule II to the Regulations before paragraph (a) are replaced by the following:**

**5** Suitable boat equipment consists of

**(2) Subparagraph 5(a)(ii) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:**

**(ii)** each provided with thole pins, crutches or equivalent arrangements that are attached to the suitable boat by lanyards or chains;

**491 Section 6 of Schedule II to the Regulations and the heading before it are repealed.**

**(4) Le passage de l'article 12 du tableau du paragraphe 2(1) de l'annexe II du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Voyages autres que les voyages en eaux internes
12	1, à moins qu'un répondeur radar du bateau de sauvetage ne soit rangé dans l'embarcation approuvée

**(5) Le passage du paragraphe 2(2) de l'annexe II du même règlement précédant le tableau de ce paragraphe est remplacé par ce qui suit :**

**(2)** L'équipement prévu à la colonne I du tableau du présent paragraphe est celui qui est exigé, en plus de l'équipement qui figure à la colonne I du tableau du paragraphe 2(1), pour une embarcation approuvée comportant des compartiments gonflables et transportée à bord d'un navire effectuant un des voyages mentionnés dans les intertitres des colonnes II et III, selon la quantité et conformément aux exigences prévues à la colonne applicable.

**(6) Les titres des colonnes II et III du tableau du paragraphe 2(2) de l'annexe II du même règlement sont remplacés respectivement par « Voyages autres que les voyages en eaux internes » et « Voyages en eaux internes ».**

**(7) L'alinéa 2(3)b) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**b)** munis, chacun, de dames de nage, de tolets ou de dispositifs équivalents attachés à l'embarcation approuvée par des aiguillettes ou des chaînes.

**489 L'intertitre précédant l'article 5 de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Équipement des embarcations appropriées

**490 (1) Le passage de l'article 5 de l'annexe II du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**5** L'équipement de l'embarcation appropriée comprend :

**(2) Le sous-alinéa 5a)(ii) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(ii)** pour chacun desquels sont prévus des dames de nage, des tolets ou des dispositifs équivalents attachés à l'embarcation appropriée par des aiguillettes ou des chaînes;

**491 L'intertitre précédant l'article 6 de l'annexe II du même règlement et l'article 6 sont abrogés.**

**492 Schedules III and IV to the Regulations are repealed.**

**493 The table to subsection 18(1) of Schedule V to the Regulations is amended by replacing “Home-Trade IV or Minor Waters II” and “Home-Trade IV and Minor Waters II” with “Sheltered Waters” in the headings of the columns.**

**494 Schedule V.1 to the Regulations is repealed.**

**495 Schedules VII and VIII to the Regulations are repealed.**

**496 The table to subsection 10(4) of Part I of Schedule IX to the Regulations is amended by replacing “Home-Trade IV or Minor Waters II” with “Sheltered Waters” in the headings of the columns.**

**497 Schedules XII and XIII to the Regulations are repealed.**

**498 Subparagraph 2(4)(a)(ii) of Schedule XIV to the Regulations is replaced by the following:**

(ii) if the ship is engaged on a sheltered waters voyage, an inland voyage, limited to 25 nautical miles from shore, or a near coastal voyage, Class 2, limited to five nautical miles from shore, a self-igniting light that is visible by day and night;

**499 The Regulations are amended by replacing “home-trade voyages, Class II” and “home-trade Class II voyages” with “near coastal voyages, Class 1, limited to 120 nautical miles from shore” in the following provisions:**

- (a) the heading before section 10;
- (b) the portion of section 13 before paragraph (a); and
- (c) the heading before section 42.

**500 The Regulations are amended by replacing “home-trade voyages, Class IV, or minor waters voyages, Class II” and “home-trade IV or minor waters II voyages” with “sheltered waters voyages” in the following provisions:**

- (a) the portion of section 11 before paragraph (a);
- (b) the portion of section 12 before paragraph (a);
- (c) the heading before section 17;

**492 Les annexes III et IV du même règlement sont abrogées.**

**493 Dans les titres de colonnes du tableau du paragraphe 18(1) de l'annexe V du même règlement, « voyages de cabotage IV ou des voyages en eaux secondaires II » est remplacé par « voyages en eaux abritées ».**

**494 L'annexe V.1 du même règlement est abrogée.**

**495 Les annexes VII et VIII du même règlement sont abrogées.**

**496 Dans les titres de colonnes du tableau du paragraphe 10(4) de la partie I de l'annexe IX du même règlement, « voyages de cabotage IV ou des voyages en eaux secondaires II » est remplacé par « voyages en eaux abritées ».**

**497 Les annexes XII et XIII du même règlement sont abrogées.**

**498 Le sous-alinéa 2(4)a(ii) de l'annexe XIV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) soit, si le navire effectue un voyage en eaux abritées, un voyage en eaux internes, limité à 25 milles marins du littoral, ou un voyage à proximité du littoral, classe 2, limité à cinq milles marins du littoral, un feu à allumage automatique visible le jour et la nuit;

**499 Dans les passages ci-après du même règlement, « voyages de cabotage, classe II » et « voyages de cabotage classe II » sont remplacés par « voyages à proximité du littoral, classe 1, limités à 120 milles marins du littoral » :**

- a) l'intertitre précédant l'article 10;
- b) le passage de l'article 13 précédant l'alinéa a);
- c) l'intertitre précédant l'article 42.

**500 Dans les passages ci-après du même règlement, « voyages de cabotage, classe IV, ou des voyages en eaux secondaires, classe II » et « voyages de cabotage IV ou des voyages en eaux secondaires II » sont remplacés par « voyages en eaux abritées » :**

- a) le passage de l'article 11 précédant l'alinéa a);
- b) le passage de l'article 12 précédant l'alinéa a);
- c) l'intertitre précédant l'article 17;

(d) paragraph 20(1)(a);

(e) the portion of subsection 28(3) before paragraph (a); and

(f) the heading before section 66.

**501** The Regulations are amended by replacing “home-trade voyages, Class III, or inland voyages, Class I” with “near coastal voyages, Class 2, or inland voyages” in the following provisions:

(a) the heading before section 14; and

(b) the heading before section 52.

**502** The Regulations are amended by replacing “home-trade voyage, Class III” with “near coastal voyage, Class 2” in the following provisions:

(a) subparagraph 14(f)(i) and paragraph 14(m);

(b) the portion of section 24 before paragraph (a); and

(c) paragraph 59(i).

**503** The Regulations are amended by replacing “inland voyage, Class I” with “inland voyage” in the following provisions:

(a) subparagraph 14(f)(ii); and

(b) the portion of section 25 before paragraph (a).

**504** The Regulations are amended by replacing “inland voyages, Class II, or minor waters voyages, Class I” and “inland voyages, Class II or minor waters voyages, Class I” with “inland voyages, limited to 25 nautical miles from shore, or near coastal voyages, Class 2, limited to five nautical miles from shore” in the following provisions:

(a) the heading before section 16; and

(b) the heading before section 61.

**505** The Regulations are amended by replacing “home-trade voyage, Class IV, or a minor waters voyage, Class II” with “sheltered waters voyage”, with any necessary modifications, in the following provisions:

(a) paragraph 18(1)(a);

(b) paragraph 19(1)(a);

d) l’alinéa 20(1)a);

e) le passage du paragraphe 28(3) précédant l’alinéa a);

f) l’intertitre précédant l’article 66.

**501** Dans les passages ci-après du même règlement, « voyages de cabotage, classe III, ou des voyages en eaux intérieures, classe I » est remplacé par « voyages à proximité du littoral, classe 2, ou des voyages en eaux internes » :

a) l’intertitre précédant l’article 14;

b) l’intertitre précédant l’article 52.

**502** Dans les passages ci-après du même règlement, « voyage de cabotage, classe III » est remplacé par « voyage à proximité du littoral, classe 2 » :

a) le sous-alinéa 14f)(i) et l’alinéa 14m);

b) le passage de l’article 24 précédant l’alinéa a);

c) l’alinéa 59i).

**503** Dans les passages ci-après du même règlement, « voyage en eaux intérieures, classe I » est remplacé par « voyage en eaux internes » :

a) le sous-alinéa 14f)(ii);

b) le passage de l’article 25 précédant l’alinéa a).

**504** Dans les passages ci-après du même règlement, « voyages en eaux intérieures, classe II, ou des voyages en eaux secondaires, classe I » est remplacé par « voyages en eaux internes, limités à 25 milles marins du littoral ou des voyages à proximité du littoral, classe 2, limités à cinq milles marins du littoral » :

a) l’intertitre précédant l’article 16;

b) l’intertitre précédant l’article 61.

**505** Dans les passages ci-après du même règlement, « voyage de cabotage, classe IV, ou un voyage en eaux secondaires, classe II » est remplacé par « voyage en eaux abritées », avec les adaptations nécessaires :

a) l’alinéa 18(1)a);

b) l’alinéa 19(1)a);

(c) the portion of section 27 before paragraph (a);

(d) the portion of items 1 to 4 of the table to subsection 27.2(1) in column I and paragraphs 27.2(3)(b), (g) and (i);

(e) paragraphs 27.3(j) and (l);

(f) paragraph 30(b) and subparagraph 30(g)(i);

(g) paragraph 72(1)(a);

(h) paragraph 76(1)(a);

(i) section 85;

(j) paragraphs 102(b) and (g);

(k) paragraph 108(b) and subparagraph 108(g)(i); and

(l) paragraph 5(i) of Schedule II.

**506** The Regulations are amended by replacing “a foreign voyage” with “an unlimited voyage” in the following provisions:

(a) the portion of subsection 20(1) before paragraph (a); and

(b) the portion of subsection 22.1(1) before paragraph (a).

**507** The Regulations are amended by replacing “home-trade voyage, Class I” with “near coastal voyage, Class 1” in the following provisions:

(a) the portion of subsection 22(1) before paragraph (a); and

(b) the portion of subsection 22.1(2) before paragraph (a) and clause 22.1(3)(a)(i)(B).

**508** The Regulations are amended by replacing “home-trade voyage, Class II” with “near coastal voyage, Class 1, limited to 120 nautical miles from shore” in the following provisions:

(a) the portion of section 23 before paragraph (a);

(b) paragraph 95(2)(a); and

(c) paragraph 98(a).

**509** The Regulations are amended by replacing “inland voyage, Class II, or a minor waters voyage, Class I” with “inland voyage, limited to 25 nautical miles from shore, or a near coastal voyage,

c) le passage de l'article 27 précédant l'alinéa a);

d) le passage des articles 1 à 4 du tableau du paragraphe 27.2(1) figurant dans la colonne I et les alinéas 27.2(3)b), g) et i);

e) les alinéas 27.3j) et l);

f) l'alinéa 30b) et le sous-alinéa 30g)(i);

g) l'alinéa 72(1)a);

h) l'alinéa 76(1)a);

i) l'article 85;

j) les alinéas 102b) et g);

k) l'alinéa 108b) et le sous-alinéa 108g)(i);

l) l'alinéa 5i) de l'annexe II.

**506** Dans les passages ci-après du même règlement, « voyage de long cours » est remplacé par « voyage illimité » :

a) le passage du paragraphe 20(1) précédant l'alinéa a);

b) le passage du paragraphe 22.1(1) précédant l'alinéa a).

**507** Dans les passages ci-après du même règlement, « voyage de cabotage, classe I » est remplacé par « voyage à proximité du littoral, classe 1 » :

a) le passage du paragraphe 22(1) précédant l'alinéa a);

b) le passage du paragraphe 22.1(2) précédant l'alinéa a) et la division 22.1(3)a)(i)(B).

**508** Dans les passages ci-après du même règlement, « voyage de cabotage, classe II » est remplacé par « voyage à proximité du littoral, classe 1, limité à 120 milles marins du littoral » :

a) le passage de l'article 23 précédant l'alinéa a);

b) l'alinéa 95(2)a);

c) l'alinéa 98a).

**509** Dans les passages ci-après du même règlement, « voyage en eaux intérieures, classe II, ou un voyage en eaux secondaires, classe I » est remplacé par « voyage en eaux internes, limité à

**Class 2, limited to five nautical miles from shore” in the following provisions:**

- (a) the portion of section 26 before paragraph (a); and
- (b) paragraph 98(c).

**510 The Regulations are amended by replacing “home-trade voyage, Class II, or a home-trade voyage, Class III” with “near coastal voyage, Class 1, limited to 120 nautical miles from shore, or a near coastal voyage, Class 2” in the following provisions:**

- (a) subparagraphs 27.2(3)(c)(i) and (ii);
- (b) subparagraphs 27.3(g)(i) and (ii); and
- (c) subparagraphs 102(a)(i) and (ii).

**511 The Regulations are amended by replacing “home-trade voyage, Class III, or an inland voyage, Class I” with “near coastal voyage, Class 2, or an inland voyage” in the following provisions:**

- (a) paragraph 95(2)(b); and
- (b) paragraph 98(b).

Fishing Vessel Safety Regulations

**512 Paragraph 3.29(b) of the *Fishing Vessel Safety Regulations*<sup>5</sup> is replaced by the following:**

- (b) be serviced, at the intervals set out in section 119 of the *Life Saving Equipment Regulations*, at a service station that is accredited by the manufacturer of the life raft; and

**513 Paragraph 3(a) of Schedule X to the Regulations is replaced by the following:**

- (a) those set out in Part B and Part C of TP 14475; and

**514 Section 4 of Schedule X to the Regulations is replaced by the following:**

**4** The standards and tests for an emergency boat and a rescue boat are those set out in the LSA Code and TP 14475.

**25 milles marins du littoral ou un voyage à proximité du littoral, classe 2, limité à cinq milles marins du littoral » :**

- a) le passage de l'article 26 précédant l'alinéa a);
- b) l'alinéa 98c).

**510 Dans les passages ci-après du même règlement, « voyage de cabotage, classe II ou un voyage de cabotage, classe III » est remplacé par « voyage à proximité du littoral, classe 1, limité à 120 milles marins du littoral ou un voyage à proximité du littoral, classe 2 » :**

- a) les sous-alinéas 27.2(3)c)(i) et (ii);
- b) les sous-alinéas 27.3g)(i) et (ii);
- c) les sous-alinéas 102a)(i) et (ii).

**511 Dans les passages ci-après du même règlement, « voyage de cabotage, classe III, ou un voyage en eaux intérieures, classe I » est remplacé par « voyage à proximité du littoral, classe 2, ou un voyage en eaux internes » :**

- a) l'alinéa 95(2)b);
- b) l'alinéa 98b).

Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche

**512 L'alinéa 3.29b) du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*<sup>5</sup> est remplacé par ce qui suit :**

- b) il est entretenu aux intervalles prévus à l'article 119 du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, à une station d'entretien agréée par son fabricant;

**513 L'alinéa 3a) de l'annexe X du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- a) celles figurant à la partie B et à la partie C de la TP 14475;

**514 L'article 4 de l'annexe X du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**4** Les normes et les essais visant les canots de secours et les embarcations de secours sont ceux figurant au recueil LSA et à la TP 14475.

<sup>5</sup> C.R.C., c. 1486

<sup>5</sup> C.R.C., ch. 1486



## Marine Machinery Regulations

**515 The *Marine Machinery Regulations*<sup>6</sup> are amended by adding the following after subsection 3(2):**

**(3)** Despite subsection (1), these Regulations do not apply in respect of vessels to which the *Vessel Construction and Equipment Regulations* apply.

**516 The *Load Line Regulations*<sup>7</sup> are amended by adding the following after section 3:**

## Exceptions

**3.1 (1)** Despite paragraphs 3(2)(f) and (g), a vessel that is constructed or converted for the purpose of towing on or after the day on which the *Vessel Construction and Equipment Regulations* come into force and that is engaged on a voyage beyond the limits of an inland voyage shall meet the conditions of assignment set out in Chapter II of Annex I of Annex B of Part 3 of the Convention.

**(2)** Despite paragraphs 3(2)(f) to (i), a vessel that is constructed on or after the day on which the *Vessel Construction and Equipment Regulations* come into force, that carries at least one person and that is engaged on a voyage beyond the limits of an inland voyage shall comply with regulations 24 and 25 of Chapter II of Annex I of Annex B of Part 3 of the Convention.

**517 Paragraph 5(7)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

**(b)** in the case of a passenger vessel, it is marked in accordance with the *Vessel Construction and Equipment Regulations* or paragraph 22(2)(c) of the *Hull Construction Regulations*, as the case may be.

**518 The Regulations are amended by adding the following after section 15:**

## Exceptions

**15.1 (1)** Despite paragraph 15(2)(g), a vessel that is constructed or converted for the purpose of towing on or after the day on which the *Vessel Construction and Equipment Regulations* come into force and that is engaged on an inland voyage shall meet the conditions of assignment set out in Schedule 1.

## Règlement sur les machines de navires

**515 Le *Règlement sur les machines de navires*<sup>6</sup> est modifié par adjonction, après le paragraphe 3(2), de ce qui suit :**

**(3)** Malgré le paragraphe (1), le présent règlement ne s'applique pas aux bâtiments assujettis au *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*.

## Règlement sur les lignes de charge

**516 Le *Règlement sur les lignes de charge*<sup>7</sup> est modifié par adjonction, après l'article 3, de ce qui suit :**

## Exceptions

**3.1 (1)** Malgré les alinéas 3(2)f) et g), le bâtiment construit ou transformé en vue du remorquage à la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, ou après cette date, qui effectue un voyage au-delà d'un voyage en eaux internes doit satisfaire aux conditions d'assignation du chapitre II de l'annexe I de l'annexe B de la partie 3 de la Convention.

**(2)** Malgré les alinéas 3(2)f) à i), le bâtiment construit à la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, ou après cette date, qui transporte au moins une personne et qui effectue un voyage au-delà d'un voyage en eaux internes doit se conformer aux règles 24 et 25 du chapitre II de l'annexe I de l'annexe B de la partie 3 de la Convention.

**517 L'alinéa 5(7)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**b)** dans le cas d'un bâtiment à passagers, il est marqué conformément soit au *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, soit à l'alinéa 22(2)c) du *Règlement sur la construction de coques*, selon le cas.

**518 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 15, de ce qui suit :**

## Exceptions

**15.1 (1)** Malgré l'alinéa 15(2)g), le bâtiment construit ou transformé en vue du remorquage à la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, ou après cette date, qui effectue un voyage en eaux internes doit respecter les conditions d'assignation prévues à l'annexe 1.

<sup>6</sup> SOR/90-264<sup>7</sup> SOR/2007-99<sup>6</sup> DORS/90-264<sup>7</sup> DORS/2007-99

**(2)** Despite paragraphs 15(2)(g) to (i), a vessel that is constructed on or after the day on which the *Vessel Construction and Equipment Regulations* come into force, that carries at least one person and that is engaged on an inland voyage shall comply with sections 11 and 13 of Schedule 1.

**519 Paragraph 17(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

**(b)** in the case of a passenger vessel, it is marked in accordance with the *Vessel Construction and Equipment Regulations* or subsection 37(2) of the *Hull Construction Regulations*, as the case may be.

**520 Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing the references after the heading “SCHEDULE 1” with the following:**

(Section 15.1 and paragraphs 17(1)(a) and 18(a))

Marine Personnel Regulations

**521 Subparagraph 207(4)(d)(ii) of the Marine Personnel Regulations<sup>8</sup> is replaced by the following:**

**(ii)** prepare for launching the survival craft carried in accordance with the *Vessel Construction and Equipment Regulations* or the *Life Saving Equipment Regulations*, as the case may be,

**522 The portion of subsection 208(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**208 (1)** The master of a vessel shall assign, for each lifeboat required to be on board by the *Vessel Construction and Equipment Regulations* or the *Life Saving Equipment Regulations*, as the case may be,

**523 (1) Subparagraphs 210(1)(a)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:**

**(i)** at least one certificated person per two inflatable life rafts or inflatable rescue platforms with a specified capacity of 25 or fewer persons that are required to be carried on board by the *Vessel Construction and Equipment Regulations* or the *Life Saving Equipment Regulations*, as the case may be, and

**(ii)** at least one certificated person per inflatable life raft or inflatable rescue platform with a specified capacity of more than 25 persons that is required to be carried on board by the *Vessel Construction and Equipment Regulations* or the *Life Saving Equipment Regulations*, as the case may be; and

**(2)** Malgré les alinéas 15(2)(g) à i), le bâtiment construit à la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, ou après cette date, qui transporte au moins une personne et qui effectue un voyage en eaux internes doit satisfaire aux exigences des articles 11 et 13 de l'annexe 1.

**519 L'alinéa 17(3)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**b)** dans le cas d'un bâtiment à passagers, il est marqué conformément soit au *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, soit au paragraphe 37(2) du *Règlement sur la construction de coques*, selon le cas.

**520 Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 1 », à l'annexe 1 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :**

(article 15.1 et alinéas 17(1)(a) et 18a))

Règlement sur le personnel maritime

**521 Le sous-alinéa 207(4)d)(ii) du Règlement sur le personnel maritime<sup>8</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**(ii)** parer pour la mise à l'eau des bateaux de sauvetage qui sont à bord conformément soit au *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, soit au *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, selon le cas,

**522 Le passage du paragraphe 208(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**208 (1)** Le capitaine d'un bâtiment affecte, pour chaque embarcation de sauvetage exigée à bord par le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* ou par le *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, selon le cas :

**523 (1) Les sous-alinéas 210(1)a)(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**(i)** au moins une personne brevetée pour deux radeaux de sauvetage ou plates-formes de sauvetage gonflables exigés à bord par le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* ou le *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, selon le cas, et dont la capacité précisée n'excède pas 25 personnes,

**(ii)** au moins une personne brevetée par radeau de sauvetage ou plate-forme de sauvetage gonflable exigé à bord par le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* ou le *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, selon le cas, et dont la capacité précisée excède 25 personnes;

<sup>8</sup> SOR/2007-115

<sup>8</sup> DORS/2007-115

**(2) Paragraph 210(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) in all other cases, at least one certificated person per inflatable life raft or inflatable rescue platform that is required to be carried on board by the *Vessel Construction and Equipment Regulations* or the *Life Saving Equipment Regulations*, as the case may be.

**524 Paragraph 221(3)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) the harbour tug complies with the requirements applicable to periodically unattended machinery spaces under the *Vessel Construction and Equipment Regulations* or with Schedule VIII to the *Marine Machinery Regulations*, as the case may be;

**525 Subsection 225(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**225 (1)** A vessel that is equipped in accordance with the requirements applicable to periodically unattended machinery spaces under the *Vessel Construction and Equipment Regulations* or with Schedule VIII to the *Marine Machinery Regulations* may operate with periodically unattended machinery spaces if the remote control and monitoring systems in those spaces are inspected at intervals not exceeding 12 months and the inspection certificate contains a notation confirming the inspection.

**526 Subsection 240(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) An MOU that meets the requirements applicable to periodically unattended machinery spaces under the *Vessel Construction and Equipment Regulations* or of Schedule VIII to the *Marine Machinery Regulations* may operate with periodically unattended machinery spaces if the remote control and monitoring systems in those spaces are inspected at intervals not exceeding 12 months and the inspection certificate contains a notation confirming the inspection.

**527 (1) Subsection 331(1) of the Regulations is repealed.****(2) Subsection 331(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) If a vessel has separate hospital accommodation on board, the master shall ensure that the accommodation is used exclusively for medical purposes.

**(2) L'alinéa 210(1)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(b) dans tous les autres cas, au moins une personne brevetée par radeau de sauvetage ou plate-forme de sauvetage gonflable exigé à bord par le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* ou le *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, selon le cas.

**524 L'alinéa 221(3)(a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(a) le remorqueur portuaire est conforme aux exigences applicables aux locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel en application du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* ou prévues à l'annexe VIII du *Règlement sur les machines de navires*, selon le cas;

**525 Le paragraphe 225(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**225 (1)** Tout bâtiment équipé conformément aux exigences applicables aux locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel en application du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* ou prévues à l'annexe VIII du *Règlement sur les machines de navires* peut naviguer sous un régime de surveillance non continue de la tranche des machines à condition que les systèmes de commande et de surveillance à distance dans celle-ci soient inspectés à des intervalles d'au plus douze mois et que le certificat d'inspection porte une mention attestant cette inspection.

**526 Le paragraphe 240(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Toute UML qui est conforme aux exigences applicables aux locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel en application du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* ou prévues à l'annexe VIII du *Règlement sur les machines de navires* peut être exploitée sous un régime de surveillance non continue de la tranche des machines à condition que les systèmes de commande et de contrôle à distance dans celle-ci soient inspectés à des intervalles d'au plus douze mois et que le certificat d'inspection porte une mention attestant cette inspection.

**527 (1) Le paragraphe 331(1) du même règlement est abrogé.****(2) Le paragraphe 331(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Le capitaine d'un bâtiment équipé d'une infirmerie distincte veille à ce que celle-ci soit utilisée exclusivement à des fins médicales.

**528 Subparagraphs 334(1)(h)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:**

(i) accommodation and on-board recreational facilities as set out in the *Vessel Construction and Equipment Regulations*,

Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations

**529 Item 132 of Part 5 of the schedule to the Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations<sup>9</sup> is repealed.****530 The schedule to the Regulations is amended by adding the following after Part 14:**

## PART 15

**Violations of the Vessel Construction and Equipment Regulations**

Item	Column 1 Provision of the <i>Vessel Construction and Equipment Regulations</i>	Column 2 Range of Penalties (\$)	Column 3 Separate Violation for Each Day
1	Subsection 100(1)	2,625 to 250,000	
2	Subsection 100(2)	5,250 to 250,000	
3	Subsection 101(1)	260 to 250,000	
4	Subsection 102(2)	260 to 250,000	
5	Subsection 103(1)	2,625 to 250,000	
6	Subsection 103(3)	525 to 250,000	
7	Subsection 103(4)	525 to 250,000	
8	Section 104	2,625 to 250,000	
9	Section 105	2,625 to 250,000	
10	Section 106	2,625 to 250,000	
11	Subsection 107(1)	2,625 to 250,000	
12	Section 108	2,625 to 250,000	
13	Section 109	5,250 to 250,000	
14	Section 110	5,250 to 250,000	
15	Section 111	5,250 to 250,000	
16	Subsection 112(1)	5,250 to 250,000	
17	Section 113	5,250 to 250,000	
18	Subsection 114(1)	5,250 to 250,000	
19	Section 115	5,250 to 250,000	
20	Section 117	5,250 to 250,000	
21	Section 201	1,300 to 100,000	

**528 Les sous-alinéas 334(1)h(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(i) le logement et les installations de loisirs à bord tel qu'il est mentionné au *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*,

Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)

**529 L'article 132 de la partie 5 de l'annexe du Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)<sup>9</sup> est abrogé.****530 L'annexe du même règlement est modifiée, par adjonction, après la partie 14, de ce qui suit :**

## PARTIE 15

**Violations du Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments**

Article	Colonne 1 Disposition du <i>Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments</i>	Colonne 2 Barème des sanctions (\$)	Colonne 3 Violation distincte pour chacun des jours
1	Paragraphe 100(1)	2 625 à 250 000	
2	Paragraphe 100(2)	5 250 à 250 000	
3	Paragraphe 101(1)	260 à 250 000	
4	Paragraphe 102(2)	260 à 250 000	
5	Paragraphe 103(1)	2 625 à 250 000	
6	Paragraphe 103(3)	525 à 250 000	
7	Paragraphe 103(4)	525 à 250 000	
8	Article 104	2 625 à 250 000	
9	Article 105	2 625 à 250 000	
10	Article 106	2 625 à 250 000	
11	Paragraphe 107(1)	2 625 à 250 000	
12	Article 108	2 625 à 250 000	
13	Article 109	5 250 à 250 000	
14	Article 110	5 250 à 250 000	
15	Article 111	5 250 à 250 000	
16	Paragraphe 112(1)	5 250 à 250 000	
17	Article 113	5 250 à 250 000	
18	Paragraphe 114(1)	5 250 à 250 000	
19	Article 115	5 250 à 250 000	
20	Article 117	5 250 à 250 000	
21	Article 201	1 300 à 100 000	

<sup>9</sup> SOR/2008-97; SOR/2012-246, s. 1

<sup>9</sup> DORS/2008-97; DORS/2012-246, art. 1

Item	Column 1 Provision of the Vessel Construction and Equipment Regulations	Column 2 Range of Penalties (\$)	Column 3 Separate Violation for Each Day	Article	Colonne 1 Disposition du Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments	Colonne 2 Barème des sanctions (\$)	Colonne 3 Violation distincte pour chacun des jours
22	Subsection 300(1)	525 to 250,000		22	Paragraphe 300(1)	525 à 250 000	
23	Subsection 301(1)	260 to 250,000		23	Paragraphe 301(1)	260 à 250 000	
24	Subsection 301(2)	5,250 to 250,000		24	Paragraphe 301(2)	5 250 à 250 000	
25	Subsection 303(1)	5,250 to 250,000		25	Paragraphe 303(1)	5 250 à 250 000	
26	Subsection 303(2)	5,250 to 250,000		26	Paragraphe 303(2)	5 250 à 250 000	
27	Subsection 303(3)	5,250 to 250,000		27	Paragraphe 303(3)	5 250 à 250 000	
28	Section 304	5,250 to 250,000		28	Article 304	5 250 à 250 000	
29	Section 305	5,250 to 250,000		29	Article 305	5 250 à 250 000	
30	Section 306	5,250 to 250,000		30	Article 306	5 250 à 250 000	
31	Section 307	5,250 to 250,000		31	Article 307	5 250 à 250 000	
32	Subsection 308(1)	5,250 to 250,000		32	Paragraphe 308(1)	5 250 à 250 000	
33	Subsection 308(3)	5,250 to 250,000		33	Paragraphe 308(3)	5 250 à 250 000	
34	Section 309	5,250 to 250,000		34	Article 309	5 250 à 250 000	
35	Section 310	5,250 to 250,000		35	Article 310	5 250 à 250 000	
36	Section 311	5,250 to 250,000		36	Article 311	5 250 à 250 000	
37	Section 312	5,250 to 250,000		37	Article 312	5 250 à 250 000	
38	Subsection 313(1)	5,250 to 250,000		38	Paragraphe 313(1)	5 250 à 250 000	
39	Subsection 313(2)	5,250 to 250,000		39	Paragraphe 313(2)	5 250 à 250 000	

## Fire and Boat Drills Regulations

**531 The definitions *rescue boat* and *survival craft* in section 1 of the *Fire and Boat Drills Regulations*<sup>10</sup> are replaced by the following:**

***rescue boat*** means a boat designed to be used for rescuing persons in distress and marshalling survival craft and, for greater certainty, includes an emergency boat that performs the same functions. (*canot de secours*)

***survival craft*** means a lifeboat, rescue boat, emergency boat, suitable boat, buoyant apparatus, life raft, inflatable rescue platform or any other vessel capable of sustaining the lives of persons in distress from the time of abandoning the vessel on which those persons were carried. (*bateau de sauvetage*)

## Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation

**531 Les définitions de *bateau de sauvetage* et *canot de secours*, à l'article 1 du *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*<sup>10</sup>, sont remplacées par ce qui suit :**

***bateau de sauvetage*** Embarcation de sauvetage, canot de secours, embarcation de secours, embarcation appropriée, engin flottant, radeau de sauvetage, plate-forme de sauvetage gonflable ou tout bâtiment permettant de maintenir en vie des personnes en détresse à partir du moment où le bâtiment qui les transportait est abandonné. (*survival craft*)

***canot de secours*** Embarcation conçue à des fins de sauvetage de personnes en détresse et de rassemblement des bateaux de sauvetage. Il est entendu que *canot de secours* s'entend en outre de l'embarcation de secours qui remplit les mêmes fonctions. (*rescue boat*)

<sup>10</sup> SOR/2010-83

<sup>10</sup> DORS/2010-83

## Small Vessel Regulations

**532 Paragraph 21(b) of the *Small Vessel Regulations*<sup>11</sup> is replaced by the following:**

(b) serviced at the intervals set out in section 119 of the *Life Saving Equipment Regulations* at a service station that is accredited by the manufacturer of the life raft; and

## Navigation Safety Regulations, 2020

**533 The definition *survival craft* in section 200 of the *Navigation Safety Regulations, 2020*<sup>12</sup> is repealed.****534 Section 208 of the Regulations is replaced by the following:****SART**

**208** One of the SARTs required to be on board a vessel under the *Vessel Construction and Equipment Regulations*, the *Life Saving Equipment Regulations* or the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* must be stowed so that it is readily accessible for immediate use on board.

**535 Subsection 218(1) of the Regulations is replaced by the following:****Application — Canadian vessel**

**218 (1)** This Division, other than section 228, applies in respect of radio equipment, including documentation for the equipment, that a Canadian vessel must have on board under Division 1 of this Part, the *Vessel Construction and Equipment Regulations*, the *Life Saving Equipment Regulations* or the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations*, as applicable.

## Repeals

**536 The following Regulations are repealed:**

- (a) the *Crew Accommodation Regulations*<sup>13</sup>;
- (b) the *Ships' Elevator Regulations*<sup>14</sup>;
- (c) the *Towboat Crew Accommodation Regulations*<sup>15</sup>; and

<sup>11</sup> SOR/2010-91<sup>12</sup> SOR/2020-216<sup>13</sup> C.R.C., c. 1418<sup>14</sup> C.R.C., c. 1482<sup>15</sup> C.R.C., c. 1498

## Règlement sur les petits bâtiments

**532 L'alinéa 21b) du *Règlement sur les petits bâtiments*<sup>11</sup> est remplacé par ce qui suit :**

b) entretenu aux intervalles prévus à l'article 119 du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* à une station d'entretien agréée par son fabricant;

## Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation

**533 La définition de *bateau de sauvetage*, à l'article 200 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*<sup>12</sup>, est abrogée.****534 L'article 208 du même règlement est remplacé par ce qui suit :****Répondeurs SAR**

**208** Un des répondeurs SAR exigés à bord d'un bâtiment par le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* ou le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* doit être arrimé de manière à être facilement accessible pour utilisation immédiate à bord.

**535 Le paragraphe 218(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :****Application — bâtiments canadiens**

**218 (1)** La présente section, à l'exception de l'article 228, s'applique à l'égard de l'équipement de radiocommunication, notamment à la documentation relative à cet équipement, que les bâtiments canadiens sont tenus d'avoir à bord en application de la section 1 de la présente partie, du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* ou du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*, selon le cas.

## Abrogations

**536 Les règlements ci-après sont abrogés :**

- a) le *Règlement sur le logement de l'équipage*<sup>13</sup>;
- b) le *Règlement sur les ascenseurs de navires*<sup>14</sup>;
- c) le *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs*<sup>15</sup>;

<sup>11</sup> DORS/2010-91<sup>12</sup> DORS/2020-216<sup>13</sup> C.R.C., ch. 1418<sup>14</sup> C.R.C., ch. 1482<sup>15</sup> C.R.C., ch. 1498

**(d) the *Steering Appliances and Equipment Regulations*<sup>16</sup>.****Coming into Force****Publication**

**537** These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

**Executive summary**

**Issues:** Canadian requirements related to the construction of, and equipment for, vessels 24 metres (m) or more in length were found to be out of date with the terminology and intent of the current *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001); did not align with Transport Canada's (TC) approach for developing, implementing, and updating an effective regulatory regime; and were spread across multiple regulations and Transport Publications (TPs), making them difficult for marine stakeholders to find and interpret.

Stakeholders seeking to build a new vessel or upgrade an existing vessel 24 m or more in length, had to consult multiple, disparate regulations which outlined all necessary requirements. These regulations had not been updated to reflect the latest international standards, which created an unnecessary burden on both stakeholders and the Government of Canada.

International requirements for constructing and equipping large vessels are frequently updated by the International Maritime Organization (IMO) to reflect best safety practices; however, Canadian regulations were not aligned with the latest international requirements, including updates made to the *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS).

This resulted in stakeholders constructing and equipping similarly sized vessels according to different sets of regulations depending on whether the vessels operated domestically or internationally. These differences in regulatory requirements created a burden for vessel builders and operators.

**d) le *Règlement sur les appareils de gouverne*<sup>16</sup>.****Entrée en vigueur****Publication**

**537** Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II de la Gazette du Canada*.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION**

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

**Résumé**

**Enjeux :** Les exigences canadiennes ayant trait à la construction et à l'équipement des bâtiments de 24 mètres (m) de longueur et plus se sont avérées désuètes en ce qui concerne la terminologie et l'intention de l'actuelle *Loi de 2001 sur la marine marchande* (LMMC 2001). Elles ne cadraient plus avec l'approche de Transports Canada (TC) pour élaborer, mettre en œuvre et mettre à jour un régime réglementaire efficace et étaient réparties dans plusieurs règlements et publications de Transports (TP), ce qui les rend difficiles à trouver et à interpréter pour les intervenants maritimes.

Les intervenants qui cherchaient à construire un nouveau bâtiment, ou à moderniser un bâtiment existant de 24 m de longueur et plus, devaient consulter des règlements multiples et disparates qui précisent toutes les exigences nécessaires. Ces règlements n'avaient pas été mis à jour afin de tenir compte des dernières normes internationales, ce qui créait un fardeau inutile pour les intervenants et le gouvernement du Canada.

Les exigences internationales pour la construction et l'équipement des grands bâtiments sont fréquemment mises à jour par l'Organisation maritime internationale (OMI) afin de tenir compte des pratiques de sécurité exemplaires; toutefois, les règlements canadiens n'étaient pas alignés sur les dernières exigences internationales, y compris les mises à jour apportées à la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (SOLAS).

En raison de cela, les intervenants construisaient et équipaient des bâtiments de tailles semblables en respectant différents règlements selon que les bâtiments soient exploités à l'échelle nationale ou internationale. Ces différences dans les exigences réglementaires constituaient un fardeau pour les constructeurs et les exploitants de bâtiments.

<sup>16</sup> SOR/83-810

<sup>16</sup> DORS/83-810

In addition, the administrative monetary penalties (AMPs) associated with construction and equipment violations under existing regulations were not aligned with new maximum penalties permitted under amendments to the CSA 2001. As a result, penalties for violations related to construction and equipment deficiencies were not consistent with those made under other regulations, reducing their effectiveness as a deterrent for non-compliance and creating an unfair situation for the industry where penalty amounts for similar violations varied widely depending on which regulation an offence falls under.

The existing regulations also did not address key safety considerations raised by the Transportation Safety Board of Canada (TSB) surrounding the carriage of youth and infant lifejackets on board large vessels.

Lastly, under the existing regulatory regime, stakeholders had to apply for a specific exemption through TC's Marine Technical Review Board (MTRB) each time they wanted to incorporate new designs or technologies that were not accounted for in current regulations. Given the accelerating pace of technological development and advancement, this exemption process became burdensome and inefficient for both TC and industry.

**Description:** Requirements for the construction and equipment of new vessels 24 m or more in length (excluding fishing vessels and pleasure craft as these vessels are governed by separate sets of regulations under the CSA 2001) have been updated and consolidated into the new *Vessel Construction and Equipment Regulations* (the Regulations). The Regulations simplify the regulatory framework, while ensuring Canadian requirements for these vessels are clear and consistent with international requirements, modern standards, and industry best practices.

The Regulations also incorporate by reference chapters of SOLAS, as well as codes, resolutions, circulars, and recognized organization<sup>1</sup> rules.

The Regulations contain grandfathering provisions. These types of provisions allow most vessels constructed before the coming into force date of the new requirements to continue to comply with the

De plus, les sanctions administratives pécuniaires (SAP) associées aux violations aux termes de ces règlements n'étaient pas conformes aux nouvelles sanctions maximales permises dans le cadre des modifications à la LMMC 2001. Par conséquent, les sanctions pour les violations ayant trait aux lacunes de construction et d'équipement n'étaient pas conformes à celles prises en application d'autres règlements, réduisant ainsi leur efficacité comme moyen de dissuasion à la non-conformité et créant une situation injuste pour l'industrie où les montants des sanctions pour des violations semblables variaient grandement selon le règlement dont dépend la contravention.

Les règlements existants ne traitaient pas non plus des principales de considérations en matière de sécurité soulevées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) qui se rapporte à la présence de gilets de sauvetage pour les enfants et les enfants en bas âge à bord des grands bâtiments.

Finalement, dans le cadre du régime réglementaire existant, les intervenants devaient demander une exemption particulière au Bureau d'examen technique en matière maritime (BETMM) de TC chaque fois qu'ils voulaient ajouter de nouvelles conceptions ou technologies qui n'étaient pas prévues dans les règlements actuels. Compte tenu du rythme de plus en plus rapide des progrès technologiques, ce processus d'exemption est devenu lourd et inefficace pour TC et l'industrie.

**Description :** Les exigences pour la construction et l'équipement de nouveaux bâtiments de 24 m de longueur et plus (à l'exclusion des bâtiments de pêche et des embarcations de plaisance puisque ces bâtiments sont régis par des ensembles distincts de règlements dans le cadre de la LMMC 2001) ont été mises à jour et transférées dans le nouveau *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* (le Règlement). Le Règlement simplifie le cadre réglementaire, tout en veillant à ce que les exigences canadiennes pour ces bâtiments soient claires et cohérentes avec les exigences internationales, les normes modernes et les pratiques exemplaires de l'industrie.

Le Règlement incorpore aussi par renvoi des chapitres de SOLAS, ainsi que des codes, des résolutions, des circulaires et des règles des organismes reconnus<sup>1</sup>.

Le Règlement comprend des dispositions relatives aux droits acquis. Ces types de dispositions permettraient à la plupart des bâtiments construits avant la date d'entrée en vigueur des nouvelles exigences de continuer à

<sup>1</sup> A recognized organization is a ship classification society that has an authorization agreement with Transport Canada to inspect and certify large commercial vessels. Transport Canada has currently authorized five classification societies as recognized organizations.

<sup>1</sup> Un organisme reconnu est une société de classification des bâtiments qui a conclu une entente d'autorisation avec Transports Canada pour inspecter et certifier les grands bâtiments commerciaux. Transports Canada a actuellement autorisé cinq sociétés de classification à titre d'organismes reconnus.



requirements that were in place when they were constructed, with some exceptions.

**Rationale:** The existing gaps between international and domestic requirements are a continued source of frustration for many in the marine industry. The Regulations will help TC address irritants for the marine industry and reduce regulatory barriers to innovation and investment, while also supporting novel approaches in the transportation sector.

While most existing vessels will not be affected by the Regulations (as most can continue to comply with requirements that were in force when they were constructed), owners of some existing vessels will incur incremental costs associated with updating on-load release mechanisms to align with the *International Life-Saving Appliance Code* (LSA Code); carrying child- and infant-sized lifejackets; and fitting lifejackets with a personal locator light. The total cost for vessel owners associated with these requirements is estimated at \$2.94 million (present value in 2021 Canadian dollars, discounted to the year 2023 at a 7% discount rate) between 2023 and 2032.

The Regulations also allow stakeholders to employ new methods to construct and equip their vessels to match their individual operating circumstances, without the need to apply for an MTRB decision. The Regulations will, therefore, reduce burden on stakeholders and the Government of Canada. As such, the Regulations are expected to generate a cost savings of \$1.99 million (present value in 2021 Canadian dollars, discounted to the year 2023 with a 7% discount rate) between 2023 and 2032, of which \$58,240 would occur to vessel owners and \$1.93 million to the Government of Canada. The estimated net cost of the Regulations is expected to be \$0.95 million from 2023 to 2032.

The Regulations will impact small businesses, as some will incur additional costs associated with requirements to carry infant lifejackets and/or fit lifejackets with personal locator lights, while others will incur cost savings since they will no longer need to request exemptions from the MTRB.

The one-for-one rule applies as the Regulations will result in an incremental change in administrative burden on business. The annualized cost savings from

se conformer aux exigences qui étaient en place au moment de leur construction, avec quelques exceptions.

**Justification :** Les écarts existants entre les exigences internationales et nationales sont une source continue de frustration pour plusieurs dans l'industrie maritime. Le Règlement aidera TC à traiter des irritants pour l'industrie maritime et à réduire les obstacles réglementaires à l'innovation et à l'investissement, tout en soutenant les approches novatrices dans le secteur des transports.

Bien que la plupart des bâtiments existants ne seront pas touchés par le Règlement (puisque la plupart peuvent continuer de se conformer aux exigences en vigueur au moment de leur construction), les propriétaires de certains bâtiments existants engageront des coûts supplémentaires associés à la mise à jour des mécanismes de largage en charge pour se conformer au *Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage* (Recueil LSA); au transport de gilets de sauvetage de taille pour les enfants et les nourrissons; et à l'équipement des gilets de sauvetage d'un appareil lumineux individuel. Le coût total pour les propriétaires de bâtiments associés à ces exigences est estimé à 2,94 millions de dollars (valeur actualisée en dollars canadiens de 2021, actualisés en fonction de 2023 à un taux d'actualisation de 7 %) entre 2023 et 2032.

Le Règlement permet aussi aux intervenants d'utiliser de nouvelles méthodes pour construire et équiper leurs bâtiments afin qu'ils correspondent à leurs circonstances d'exploitation individuelles, sans avoir besoin de faire une demande pour obtenir une décision du BETMM. Le Règlement réduira donc le fardeau pour les intervenants et le gouvernement du Canada. Par conséquent, le Règlement devrait générer des économies de coûts de 1,99 million de dollars (valeur actualisée en dollars canadiens de 2021, actualisés en fonction de 2023 à un taux d'actualisation de 7 %) entre 2023 et 2032, dont 58 240 \$ reviendraient aux propriétaires de bâtiments et 1,93 million de dollars au gouvernement du Canada. Le coût net estimatif du Règlement devrait être de 0,95 million de dollars de 2023 à 2032.

Le Règlement aura une incidence sur les petites entreprises, car certaines devront assumer des coûts supplémentaires associés aux exigences proposées de transporter des gilets de sauvetage pour nourrissons et/ou à l'obligation d'ajouter un appareil lumineux individuel aux gilets, tandis que d'autres réaliseront des économies puisqu'elles n'auront plus besoin de demander des exemptions au BETMM.

La règle du « un pour un » s'applique puisque le Règlement entraînera un changement progressif sur le fardeau administratif pour les entreprises. Les économies

reduced administrative burden are estimated to be \$3,169 (present value in 2012 Canadian dollars, discounted to the year 2012 at a 7% discount rate), or \$9.66 per business, between 2023 and 2032.

The Regulations also repeal four existing regulatory titles, namely the *Crew Accommodation Regulations*, the *Ships' Elevator Regulations*, the *Steering Appliances and Equipment Regulations*, and the *Towboat Crew Accommodation Regulations*, and replace them with the new *Vessel Construction and Equipment Regulations*. As a result, a net total of three titles "out" is counted under the rule.

## Issues

Prior to the introduction of the Regulations, construction and equipment requirements for new vessels 24 m or more in length had not been substantially updated in years. Due to the number of requirements spread across multiple regulations, publications, and standards, smaller updates were made to various regulations over the years, but there was not a full regulatory project to update and consolidate these requirements into one regulatory text. This resulted in numerous issues for both industry stakeholders and the Government of Canada, while also leaving various safety and administrative concerns unaddressed, namely the following:

- Different regulations that outlined construction and equipment requirements contained references that were out of date and not consistent with the CSA 2001, as most of them were made under the now repealed *Canada Shipping Act*. As such, they used terminology that did not align with what is found in other, more current regulations and standards, and contained references to repealed Canadian regulations.
- Existing requirements were not aligned with measures set by the IMO, most notably SOLAS, meaning that Canada was not meeting its international obligations. This resulted in vessels of similar size operating alongside one another in Canadian waters, while following different construction and equipment requirements depending on whether the vessels operated domestically or internationally.
- Existing regulations did not include fire safety requirements for vessels without mechanical means of propulsion. As such, these vessels may not have provided an adequate level of fire safety.
- Not all existing regulations had AMP amounts associated with violations to their requirements under the *Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations* [AMPN (CSA 2001) Regulations]. For those that did, the amounts were not in line

de coûts annuelles pour le fardeau administratif sont estimées à 3 169 \$ (valeur actualisée en dollars canadiens de 2012, actualisés en fonction de 2012 à un taux d'actualisation de 7 %), ou 9,66 \$ par entreprise entre 2023 et 2032.

Le Règlement abroge aussi quatre titres de règlements existants, notamment le *Règlement sur le logement de l'équipage*, le *Règlement sur les ascenseurs de navires*, le *Règlement sur les appareils de gouverne* et le *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs*, et les remplacer par le nouveau *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*. Par conséquent, une réduction de trois titres est comptée en vertu de la règle.

## Enjeux

Avant l'entrée en vigueur du Règlement, les exigences relatives à la construction et à l'équipement des nouveaux bâtiments de 24 m ou plus n'avaient pas fait l'objet d'une mise à jour substantielle depuis des années. En raison du nombre d'exigences qui se trouvent dans de multiples règlements, publications et normes, des mises à jour mineures ont été apportées à divers règlements au fil des ans, mais il n'y a pas eu de projet réglementaire complet pour mettre à jour et consolider ces exigences dans un seul texte réglementaire. Cela a entraîné de nombreux problèmes pour les intervenants de l'industrie et le gouvernement du Canada, pendant que diverses préoccupations en matière de sécurité et d'administration demeurent non résolues, notamment :

- Les différents règlements qui décrivaient les exigences de construction et d'équipement contenaient des renvois qui sont désuets et ne sont pas conformes à la LMMC 2001, puisque la plupart d'entre eux ont été établis en vertu de la *Loi sur la marine marchande* maintenant abrogée. Par conséquent, ils utilisaient une terminologie qui ne s'alignait pas sur ce qui se trouve dans d'autres normes et règlements plus récents, et ils contenaient des renvois à des règlements canadiens abrogés.
- Les exigences actuelles n'étaient aussi pas alignées avec les mesures établies par l'OMI, plus particulièrement SOLAS, ce qui signifie que le Canada ne respectait pas ses obligations internationales. Cela a eu pour résultat que des bâtiments de tailles semblables sont exploités les uns à côté des autres dans les eaux canadiennes tout en respectant différentes exigences de construction et d'équipement selon qu'il s'agit de bâtiments qui étaient exploités à l'échelle nationale ou internationale.
- Les règlements existants ne comprenaient pas d'exigences en matière de protection contre l'incendie pour les bâtiments sans moyen de propulsion mécanique. De ce fait, ces bâtiments ne rencontraient peut-être pas un niveau de sécurité adéquat.

with current AMP allowances permitted under the CSA 2001.

- Existing regulations did not address safety concerns which were raised by the TSB regarding passenger vessels carrying an appropriate number of infant- and child-sized lifejackets on board.
- Existing regulations did not provide any allowances to accommodate technological advancements in the marine industry. This resulted in TC's MTRB being overloaded with requests from vessel owners to implement new alternative design and construction methods on board their vessels.

## Background

### *Disparate and outdated requirements*

Requirements for constructing and equipping vessels 24 m or more in length were spread across eight different regulations, many of which deal or dealt with only specific aspects of the vessel:

- the *Hull Construction Regulations* outline requirements exclusively for vessels' hull design and vessel stability;
- the *Life Saving Equipment Regulations* outline life-saving equipment requirements for vessels;
- the *Maritime Occupational Health and Safety Regulations* (MOHSR) address safety and well-being in the workplace through elements such as lighting, ventilation and design of crew accommodation and safe occupancy;
- the *Marine Machinery Regulations* outline standards for constructing, installing, and maintaining machinery and systems equipped on board vessels;
- the *Steering Appliances and Equipment Regulations* outlined requirements for how steering units must be installed on board self-propelled vessels;
- the *Crew Accommodation Regulations* outlined requirements (lighting, ventilation, etc.) for crew accommodation spaces on board vessels;
- the *Towboat Crew Accommodation Regulations* also outlined requirements for crew accommodation spaces, unique to vessels used for towing; and
- the *Ships' Elevator Regulations* outlined design, construction, installation, and inspection requirements

- Ce ne sont pas tous les règlements existants qui avaient des montants de SAP associés aux violations à leurs exigences en vertu du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis* (LMMC 2001) [Règlement sur les SAPA (LMMC 2001)]. Pour ceux qui en avaient, ces montants n'étaient pas conformes avec les indemnités des SAP autorisées par la LMMC 2001.
- Les règlements actuels ne répondaient pas aux préoccupations en matière de sécurité soulevées par le BST au sujet des bâtiments à passagers qui transportent un nombre approprié de gilets de sauvetage de taille enfant et enfant en bas âge à bord.
- Finalement, les règlements existants ne permettaient aucune marge de manœuvre pour s'adapter aux progrès technologiques dans l'industrie maritime. Cela a eu pour résultat que le BETMM de TC était surchargé de demandes des propriétaires de bâtiments qui souhaitaient mettre en œuvre de nouvelles méthodes de rechange de conception et de construction à bord de leurs bâtiments.

## Contexte

### *Exigences disparates et dépassées*

Les exigences de construction et d'équipement des bâtiments de 24 m de longueur et plus étaient réparties dans huit différents règlements, dont beaucoup portent ou portaient seulement sur des aspects précis du bâtiment :

- le *Règlement sur la construction de coque* décrit exclusivement les exigences pour la conception des coques de bâtiments et la stabilité des bâtiments;
- le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* décrit les exigences d'équipement de sauvetage des bâtiments;
- le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* (RSSTMM) traite de la sécurité et du bien-être dans le milieu de travail par le biais d'éléments comme l'éclairage, la ventilation et la conception des logements de l'équipage et de leur occupation sécuritaire;
- le *Règlement sur les machines de navires* décrit les normes de construction, d'installation et de maintien des machines et des systèmes qui sont équipés à bord des bâtiments;
- le *Règlement sur les appareils de gouverne* décrivait les exigences sur la façon dont les appareils de gouverne doivent être installés à bord des bâtiments autopropulsés;
- le *Règlement sur le logement de l'équipage* décrivait les exigences (éclairage, ventilation, etc.) pour les espaces de logement de l'équipage à bord des bâtiments;
- le *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs* décrivait également des exigences

for elevators and escalators installed on board vessels.

Some of the above regulations, notably the MOHSR, contain a few sections which lay out a subset of requirements specific to vessel construction, many of which are duplications of requirements, for both small and large vessels, found in other Canadian regulations. As a result, stakeholders who sought to build a new vessel, or upgrade an existing vessel, of 24 m or more in length had to consult multiple, disparate regulations. In order to address gaps in the regulatory regime, including specific issues unique to the Canadian operating climate (e.g. operation in ice-covered waters, operation in the Great Lakes), requirements which need to be followed by certain vessels in certain situations (i.e. stability standards, electrical standards, standards for passenger vessels operating in ice) are set out in various technical publications and standards published by TC.

Many requirements within these existing regulations were out of date, referencing regulations and standards which had since been repealed or updated under different regulatory titles. Several regulations also had not been substantially updated to remain aligned with requirements put forward by the IMO, notably updates to SOLAS. Canada is an active participant in multiple Committees and Sub-Committees at the IMO, playing a leading role in the development of new and amended requirements in SOLAS. However, many SOLAS updates were not reflected in Canada's own regulatory regime.

Outdated references, combined with requirements being spread across multiple different regulations, created a burden on stakeholders who expressed concerns that Canada's approach to setting construction and equipment requirements for large vessels was out of step with approaches taken by similar maritime administrations around the world.

#### *Administrative monetary penalties*

The AMPN (CSA 2001) Regulations lay out ranges of penalties for violations of various regulations under the CSA 2001. Some requirements consolidated into the Regulations were already designated as enforceable via AMPs under the CSA 2001; however, some were not. For requirements that were already designated, the penalty amounts were significantly lower than new maximum

pour les espaces de logement de l'équipage, propres aux bâtiments utilisés pour le remorquage;

- le *Règlement sur les ascenseurs de navires* décrivait les exigences de conception, de construction, d'installation et d'inspection pour les ascenseurs et les escaliers mobiles à bord des bâtiments.

Certains des règlements susmentionnés, notamment le RSSTMM, contiennent quelques articles qui établissent un sous-ensemble d'exigences particulières à la construction des bâtiments, dont bon nombre sont des exigences qui se chevauchent, pour les petits et grands bâtiments qui se trouvent dans d'autres règlements canadiens. Par conséquent, tout intervenant cherchant à construire un nouveau bâtiment, ou à moderniser un bâtiment existant, de 24 m de longueur et plus devait consulter de multiples règlements disparates. Afin de régler les lacunes dans le régime réglementaire, y compris des problèmes précis uniques au climat d'exploitation canadien (par exemple l'exploitation dans des eaux recouvertes de glaces, l'exploitation dans les Grands Lacs), les exigences qui doivent être suivies par certains bâtiments dans certaines situations (c'est-à-dire normes de stabilité, normes électriques, normes pour les bâtiments à passagers exploités dans les eaux recouvertes de glace) sont énoncées dans diverses publications techniques et normes publiées par TC.

De nombreuses exigences dans ces règlements existants étaient désuètes, faisant renvoi à des normes et règlements qui avaient depuis été abrogés ou mis à jour sous des titres réglementaires différents. Plusieurs règlements n'avaient aussi pas été mis à jour de façon importante pour demeurer alignés sur les exigences mises de l'avant par l'OMI, notamment les mises à jour à SOLAS. Le Canada est un participant actif dans de multiples comités et sous-comités à l'OMI, jouant un rôle de premier plan dans l'élaboration d'exigences nouvelles et modifiées à SOLAS. Toutefois, bon nombre de mises à jour à SOLAS n'étaient pas reflétées dans le régime réglementaire du Canada.

Les renvois désuets, combinés aux exigences qui sont réparties dans de multiples règlements différents, ont créé un fardeau pour les intervenants qui se sont dits préoccupés par le fait que l'approche du Canada pour l'établissement d'exigences de construction et d'équipement des grands bâtiments était en décalage par rapport aux approches prises par des administrations maritimes semblables partout dans le monde.

#### *Sanctions administratives pécuniaires*

Le Règlement sur les SAPA (LMMC 2001) établit des barèmes de sanctions pour les violations de divers règlements dans le cadre de la LMMC 2001. Certaines exigences consolidées dans le Règlement étaient déjà désignées comme étant exécutoires au moyen de SAP en vertu de la LMMC 2001; toutefois, d'autres ne l'étaient pas. Pour les exigences déjà désignées, les montants des pénalités

AMP amounts established in a 2018 amendment to the CSA 2001. The 2018 amendment increased the maximum AMP amount per violation from \$25,000 to \$250,000. It is necessary to apply these new violation amounts in a consistent manner across regulations in order for them to serve as an effective deterrent and to fairly apply standardized penalties for violations which carry similar impacts.

Prior to the introduction of the Regulations, vessel construction and equipment requirements in the MOHSR were enforced through the *Canada Labour Code* and its *Administrative Monetary Penalties (Canada Labour Code) Regulations* [AMP (CLC) Regulations].

#### *Transportation Safety Board safety concerns*

The result of the investigation into the grounding and subsequent flooding of the passenger vessel *Island Queen III* in 2017 led the TSB to raise the concern that there were not enough child-sized or infant-sized lifejackets available for all passengers on the vessel. Although the vessel was able to return to dock without assistance and an evacuation of the vessel at sea was not required, this lack of appropriately sized lifejackets would have posed safety concerns should an evacuation have been necessary. As such, while the TSB did not issue a formal recommendation, it noted in its report that without TC requirements for the carriage of infant-sized lifejackets on board vessels, and requirements for vessel operators to ensure the number of child- and infant-sized lifejackets on board equals or exceeds the number of children and infants on board, there remains a risk that vessels may not have a sufficient number of suitably sized lifejackets in the event of an emergency.<sup>2</sup> While a Ship Safety Bulletin<sup>3</sup> was issued, which recommended that vessel owners carry lifejackets of a proper size for all persons on board and reminded parents of infants of the lack of carriage requirements for infant lifejackets on Canadian vessels, this was not deemed sufficient to address the TSB's safety concern.

#### *Marine Technical Review Board*

Stakeholders with novel vessel designs or designs incorporating the latest technological advancements available

étaient considérablement inférieurs aux nouveaux montants maximaux de SAP établis dans une modification de 2018 à la LMMC 2001. La modification de 2018 a augmenté le montant maximum des SAP par violation de 25 000 \$ à 250 000 \$. Il est nécessaire d'appliquer ces nouveaux montants de violation de façon cohérente pour tous les règlements afin qu'ils aient un effet de dissuasion efficace et pour appliquer des sanctions normalisées aux violations qui ont des impacts similaires.

Avant l'entrée en vigueur du Règlement, les exigences de construction et d'équipement des bâtiments dans le RSSTMM étaient appliquées par le *Code canadien du travail* (CCT) et son *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Code canadien du travail)* [Règlement sur les SAP (CCT)].

#### *Préoccupations en matière de sécurité du Bureau de la sécurité des transports*

Le résultat de l'enquête sur l'échouement et l'envahissement par les eaux du navire à passagers *Island Queen III* en 2017 a mené le BST à soulever des préoccupations parce qu'il n'y avait pas suffisamment de gilets de sauvetage de taille pour enfants ou enfants en bas âge à la disposition de tous les passagers sur le bâtiment. Même si le bâtiment a pu retourner à quai sans aide et que l'évacuation du bâtiment en mer n'était pas requise, cette absence de gilets de bonne taille aurait posé des préoccupations de sécurité si une évacuation avait été nécessaire. Par conséquent, même si le BST n'a pas formulé de recommandation officielle, il est noté dans son rapport que : « en l'absence de toute exigence de TC visant le transport de gilets de sauvetage convenant aux enfants en bas âge à bord des navires, et pour les exploitants de navires de s'assurer que le nombre de gilets de sauvetage convenant aux enfants et enfants en bas âge à bord soit égal ou supérieur au nombre d'enfants et d'enfants en bas âge à bord, le risque que les navires ne transportent pas suffisamment de gilets de sauvetage de ce type persiste<sup>2</sup>. Bien qu'un bulletin de la sécurité des bâtiments<sup>3</sup> été publié, recommandant que les propriétaires de bâtiments transportent à leur bord des gilets de sauvetage de taille appropriée pour toutes les personnes à bord et rappelant aux parents de nourrissons l'absence d'exigences de transport dans le régime réglementaire actuel de gilets de sauvetage convenant aux nourrissons à bord des bâtiments canadiens, cela n'a pas été jugé suffisant pour régler cette préoccupation en matière de sécurité du BST.

#### *Bureau d'examen technique en matière maritime*

Les intervenants ayant de nouvelles conceptions de bâtiments ou des conceptions incorporant les dernières

<sup>2</sup> Transportation Safety Board of Canada, *Marine Transportation Safety Investigation Report M17C0179*

<sup>3</sup> Ship Safety Bulletin, *Carrying lifejackets on board passenger vessels – SSB No.: 14/2020 (modified July 29, 2020)*

<sup>2</sup> Bureau de la sécurité des transports du Canada, *Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M17C0179*

<sup>3</sup> Bulletins de la sécurité des navires, *Transport des gilets de sauvetage à bord des bâtiments à passagers – BSN No.: 14/2020 (modifié le 29 juillet 2020)*

to the marine industry have frequently turned to developing methods for constructing and equipping their vessels which do not adhere to certain outdated requirements in regulations. Prior to the Regulations, each of these new approaches toward a vessel's construction or equipment would require approval from the MTRB to deviate from the regulatory requirements that were in place. The MTRB was created under the CSA 2001 to review applications for equivalencies to safety requirements or exemptions from non-safety requirements. The MTRB determines if an applicant's proposal will provide an equivalent level of safety to regulatory requirements. If approval is granted, the MTRB issues its decision for the alternative design or procedure to be implemented on the vessel. Outdated requirements in regulations, which did not take into account technological advances or innovative designs, resulted in the MTRB being overloaded with requests from vessel operators across the country. This created a backlog of requests, which generated a large administrative burden on TC and has created frustration for stakeholders.

## **Objective**

The primary objective of the Regulations is to produce one set of regulatory requirements that governs the construction and equipment of large vessels (24 m or more in length). Implementation of the Regulations is intended to ensure that Canadian requirements for the construction and equipment of new vessels are consistent with international requirements, modern standards, and industry best practices, while minimizing the impact on vessels currently operating under the Canadian flag both domestically and internationally.

The Regulations aim to

- ensure clarity, certainty and ease of reference for industry by consolidating multiple requirements in respect of the construction and equipment of vessels 24 m or more in length (excluding fishing vessels and pleasure craft) into one regulation;
- align domestic requirements with international requirements, where possible, to reduce the cost and burden on stakeholders who must currently refer to different sets of rules based on where their vessels operate;
- provide industry with increased flexibility to allow for innovation and to address known irritants within existing requirements;
- ensure that vessel construction and equipment requirements are appropriately and consistently enforced; and

avancées technologiques disponibles pour l'industrie maritime se sont souvent tournés vers l'élaboration de méthodes pour la construction et l'équipement de leurs bâtiments qui n'adhèrent pas à certaines exigences désuètes dans les règlements. Avant le Règlement, chacune de ces nouvelles approches pour la construction ou l'équipement d'un bâtiment nécessitait l'approbation du BETMM afin de dévier des exigences réglementaires alors en place. Le BETMM a été créé dans le cadre de la LMMC 2001 afin d'examiner les demandes d'équivalence aux exigences en matière de sécurité ou les exemptions des exigences non liées à la sécurité. Le BETMM détermine si la proposition d'un demandeur fournira un niveau équivalent de sécurité aux exigences réglementaires. Si l'approbation est accordée, le BETMM rend sa décision pour la conception de rechange ou la procédure à mettre en œuvre à bord du bâtiment. Les exigences désuètes dans les règlements, qui ne tenaient pas compte des avancées technologiques ni des conceptions novatrices, ont entraîné une surcharge de travail au BETMM en raison des demandes des exploitants de bâtiments dans l'ensemble du pays. Cela a créé un arriéré de demandes, qui a généré un énorme fardeau administratif pour TC et a entraîné de la frustration pour les intervenants.

## **Objectif**

Le principal objectif du Règlement est de produire un seul ensemble d'exigences réglementaires qui gouverne la construction et l'équipement des grands bâtiments (24 m de longueur et plus). La mise en œuvre du Règlement a pour but de s'assurer que les exigences canadiennes de construction et d'équipement des nouveaux bâtiments soient conformes aux exigences internationales, aux normes modernes et aux pratiques exemplaires de l'industrie, tout en minimisant les répercussions sur les bâtiments qui sont actuellement exploités en battant pavillon canadien à l'échelle nationale et internationale.

Le Règlement vise à :

- assurer la clarté, la certitude et la commodité pour l'industrie en consolidant de multiples exigences en ce qui a trait à la construction et l'équipement des bâtiments de 24 m de longueur ou plus (à l'exclusion des bâtiments de pêche et des embarcations de plaisance) dans un seul règlement;
- aligner les exigences nationales sur les exigences internationales, là où cela est possible, afin de réduire le coût et le fardeau pour les intervenants qui doivent actuellement consulter différents ensembles de règles selon l'endroit où leurs bâtiments sont exploités;
- fournir à l'industrie une plus grande flexibilité afin de permettre l'innovation et traiter les irritants connus dans le cadre des exigences existantes;
- s'assurer que les exigences de construction et d'équipement des bâtiments sont appliquées de façon appropriée et cohérente;

- improve safety by addressing risks identified by the TSB concerning the carriage of child- and infant-sized lifejackets.

### Description

The Regulations consolidate requirements found in eight existing regulations into one regulation that simplifies the regulatory framework for the construction and equipment of new vessels 24 m or more in length, while ensuring Canadian requirements for these vessels are consistent with international requirements, modern standards, and industry best practices. The Regulations also incorporate by reference SOLAS, as well as codes, resolutions, circulars, and recognized organization rules.

Requirements for vessels less than 24 m in length are addressed through other regulations and, as such, are not included in the Regulations, except for construction requirements related to crew accommodation. While similar issues affect the construction and equipment requirements for Canadian vessels less than 24 m in length — and the requirements are spread across multiple regulations — the requirements for these vessels are based on industry standards that differ from those for large vessels (i.e. they are not outlined in SOLAS). Due to the differences in standards and approach between small and large vessels, issues related to the construction and equipment of small vessels will be addressed in a separate regulatory project.

However, construction requirements related to crew accommodation for both small and large vessels are included in the Regulations through the incorporation of Title 3 of the international Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006). This incorporation eliminates overlapping requirements currently found in the MOHSR, the *Crew Accommodation Regulations* and the *Towboat Crew Accommodation Regulations*. By incorporating this Title into the Regulations and having it apply to both small and large vessels, all new vessels will be following consistent and up-to-date international requirements.

Along with consolidating applicable requirements into one regulation, the Regulations also update the requirements, aligning them with international and industry standards where possible. The Regulations update requirements with respect to structural strength, stability, machinery, electrical systems, lifesaving equipment, and crew accommodations, as well as fire protection on vessels without mechanical means of propulsion.

- améliorer la sécurité en réglant les risques cernés par le BST au sujet du transport de gilets de sauvetage convenant aux enfants et aux enfants en bas âge.

### Description

Le Règlement consolide les exigences qui se trouvent dans huit règlements existants dans un règlement qui simplifie le cadre réglementaire de la construction et de l'équipement de nouveaux bâtiments de 24 m de longueur ou plus, tout en assurant que les exigences canadiennes pour ces bâtiments sont cohérentes avec les exigences internationales, les normes modernes et les pratiques exemplaires de l'industrie. Le Règlement incorpore aussi par renvoi SOLAS, ainsi que des codes, des résolutions, des circulaires et des règles des organismes reconnus.

Les exigences pour les bâtiments de moins de 24 m de longueur sont traitées dans d'autres règlements et, par conséquent, ne sont pas incluses dans le Règlement, à l'exception des exigences de construction ayant trait aux logements de l'équipage. Bien que des problèmes similaires affectent les exigences de construction et d'équipement des bâtiments canadiens de moins de 24 m de longueur — et que les exigences soient réparties dans de multiples règlements —, les exigences pour ces bâtiments sont établies dans des normes de l'industrie qui varient de celles pour les grands bâtiments (c'est-à-dire qu'elles ne sont pas décrites dans SOLAS). En raison des différences dans les normes et les approches entre les petits et les grands bâtiments, les enjeux liés à la construction et à l'équipement de petits bâtiments feront l'objet d'un projet réglementaire distinct.

Toutefois, les exigences de construction liées aux logements de l'équipage pour les petits et les grands bâtiments sont incluses dans le Règlement grâce à l'incorporation du titre 3 de la Convention du travail maritime, 2006 (MLC 2006). Cette incorporation retire les exigences qui se chevauchent actuellement dans le RSSTM, le *Règlement sur le logement de l'équipage* et le *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs*. En incorporant ce titre au Règlement et en l'appliquant à la fois aux petits et aux grands bâtiments, tous les nouveaux bâtiments suivront des exigences internationales cohérentes et à jour.

En plus de regrouper les exigences applicables de plusieurs règlements en un règlement, le Règlement met également à jour les exigences, en les harmonisant avec les normes internationales et celles de l'industrie dans la mesure du possible. En outre, il met à jour des exigences sur la résistance structurale, la stabilité, les machines, les systèmes électriques, l'équipement de sauvetage et les locaux d'habitation de l'équipage, ainsi que sur la protection contre l'incendie à bord des bâtiments sans moyens de propulsion mécanique.

The Regulations also ease administrative and technical burdens on both industry and government. For example, the Regulations contain “particular design” and “substitute safety equipment” clauses. These clauses already exist as part of the *Small Vessel Regulations* and grant flexibility to design and equipment requirements should it be determined that a vessel’s unique circumstances justify a different construction and/or equipment approach, and that approach is deemed to provide an equivalent level of safety. The inclusion of these clauses in the Regulations will allow stakeholders to employ new methods to construct and equip their vessels to match their operating circumstances, without the need to apply for an MTRB decision. Instead, a determination can be made by TC personnel outside the MTRB, as long as the builder provides TC with evidence that an equivalent level of safety is met and that the novel design is aligned with the safety goals and functional requirements of the Regulations. These clauses will allow TC to issue policy decisions (i.e. a Tier I Policy or TP) to approve novel equipment or designs, rather than waiting for the Regulations to be amended, should TC determine that the novel equipment or design meets or exceeds safety requirements within the Regulations. This approach will help support innovation and the adoption of new technology, helping the Canadian marine industry remain competitive.

The Regulations are included as part of the marine safety component of TC’s [Regulatory Review Roadmap](#). Initiatives under this component of the roadmap aim to support the need for more clarity and flexibility in the marine legislative and regulatory frameworks and harmonization with international standards, such as the IMO, to improve innovation and investment in Canada. They are also intended to address regulatory barriers to innovation and investment, while supporting innovation and novel approaches in the transportation sector.

#### *Amendments to existing regulations*

Consequential amendments are made to the following two existing regulations to specify that they are no longer applicable to vessels to which the Regulations apply (i.e. new vessels 24 m or more in length):

1. *Hull Construction Regulations*; and
2. *Marine Machinery Regulations*.

Requirements from these two regulations that are relevant to new vessels 24 m or more in length are repealed and reintroduced in the Regulations. These two regulations remain in effect for vessels whose keels are laid prior to the coming into force of the Regulations.

Le Règlement allège également les fardeaux administratifs et techniques de l’industrie et du gouvernement. Par exemple, le Règlement contient des clauses de « conception particulière » et « équipement de sécurité de substitution ». Ces clauses existent déjà dans le *Règlement sur les petits bâtiments* et donnent une certaine souplesse aux exigences en matière de conception et d’équipement s’il est déterminé que les circonstances uniques d’un bâtiment justifient l’adoption d’une approche différente en matière de construction et/ou d’équipement, et que cette approche est réputée offrir un niveau de sécurité équivalent. L’inclusion de ces clauses dans le Règlement permettra aux intervenants d’employer de nouvelles méthodes pour construire et équiper leurs bâtiments en fonction de leurs circonstances d’exploitation, sans avoir à demander une décision du BETMM. Cette décision peut plutôt être prise par le personnel de TC à l’extérieur du BETMM, à condition que le constructeur lui fournisse la preuve qu’un niveau de sécurité équivalent est atteint et que la nouvelle conception est conforme aux objectifs de sécurité et aux exigences fonctionnelles du Règlement. Ces clauses permettront à TC d’émettre des décisions politiques (c’est-à-dire une politique – volet I ou une TP) pour approuver l’équipement nouveau ou les conceptions nouvelles, plutôt que d’attendre que le Règlement soit modifié, si TC détermine que l’équipement nouveau ou la conception nouvelle respecte ou dépasse les exigences de sécurité du règlement. Cette approche permettra de soutenir l’innovation et l’adoption de nouvelles technologies, ce qui aiderait l’industrie maritime canadienne à demeurer concurrentielle.

Le Règlement fait partie du volet sécurité maritime de la [Feuille de route de l’Examen de la réglementation](#). Les initiatives de ce volet de la feuille de route visent à répondre au besoin de clarté et de souplesse accrues dans les cadres législatifs et réglementaires maritimes et d’une harmonisation avec les normes internationales, comme celles de l’OMI, afin d’améliorer l’innovation et l’investissement au Canada. Elles visent également à éliminer les obstacles réglementaires à l’innovation et à l’investissement, tout en soutenant l’innovation et les approches novatrices dans le secteur des transports.

#### *Modifications aux règlements existants*

Des modifications corrélatives sont apportées aux deux règlements existants suivants afin de préciser qu’ils ne s’appliquent plus aux bâtiments auxquels le Règlement s’applique (c’est-à-dire les nouveaux bâtiments d’une longueur de 24 m ou plus) :

1. *Règlement sur la construction de coques*;
2. *Règlement sur les machines de navires*.

Les exigences de ces deux règlements qui s’appliquent aux bâtiments neufs de 24 m ou plus sont abrogées et réintroduites dans le Règlement. Les bâtiments dont la quille a été posée avant l’entrée en vigueur du Règlement continuent d’être assujettis à ces deux règlements.



Consequential and/or related amendments are made to seven other regulations to ensure consistency with the Regulations, as outlined below:

- *Life Saving Equipment Regulations (LSER)* — incorporate by reference the IMO's *International Life Saving Appliance Code (LSA Code)*, resolution MSC.81(70), *Revised Recommendation on Testing of Life-Saving Appliances*, along with TP 14475, *Canadian Life Saving Appliance Standard*. A total of 80 provisions within the existing LSER are amended to align with SOLAS, as a result of consequential amendments. These include, for example, voyage classifications, and requirements concerning the carriage of emergency packs. Further, as it is the case for the *Hull Construction Regulations* and the *Marine Machinery Regulations*, the LSER are amended to specify that they do not apply to vessels to which the Regulations apply.
- *Fishing Vessel Safety Regulations* — update references to LSER provisions because of amendments to the LSER for servicing intervals of life rafts and for emergency boat and rescue boat standards and testing requirements.
- *Marine Personnel Regulations* — add a reference to the Regulations where the LSER or the *Marine Machinery Regulations* are mentioned to address the new framework, and adjust an existing subsection to help ensure that should there be a separate hospital accommodation on board a vessel, it is used exclusively for medical purposes.
- *Fire and Boat Drill Regulations* — update definitions for rescue boat and survival craft.
- *Small Vessel Regulations* — update servicing intervals.
- *Navigation Safety Regulations, 2020* — add a reference to a requirement in the Regulations that search and rescue radar transponders be stored in an easily accessible manner on board vessels captured under the Regulations, and include a reference to the Regulations for requirements outlining the technical equipment which must be carried on board applicable vessels.
- *Load Line Regulations* — amend the application of these regulations to make some requirements related to load lines that are currently in the *Hull Construction Regulations* applicable to certain vessels under the Regulations. These include requirements surrounding which operating conditions must be met for certain provisions to apply (i.e. protection of the crew and freeing ports requirements). As the Regulations repeal the application of the *Hull Construction Regulations* to new vessels 24 m or more in length, these amendments are necessary to ensure these requirements will still apply to certain large vessels that meet certain conditions. These conditions include the vessel's date of construction, area of operation, and whether it carries a person on board.

Des modifications corrélatives et/ou connexes sont apportées à sept autres règlements afin d'assurer la cohérence avec le Règlement, comme indiqué ci-dessous :

- *Règlement sur l'équipement de sauvetage (RES)* — incorporation par renvoi du *Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA)* de l'OMI, de la résolution MSC.81(70), *Recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage*, ainsi que de la TP 14475 *Norme canadienne sur les engins de sauvetage*. Au total, 80 dispositions du RES existant sont modifiées afin qu'elles soient alignées avec SOLAS, à la suite de modifications corrélatives. Il s'agit, par exemple, de la mise à jour des classifications des voyages et des exigences relatives aux trousseaux de secours requis à bord. De plus, comme c'est le cas pour le *Règlement sur la construction de coques* et le *Règlement sur les machines de navires*, le RES est modifié pour préciser qu'il ne s'applique pas aux bâtiments auxquels le Règlement s'applique.
- *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* — mise à jour de références aux dispositions du RES en raison des modifications qui lui sont apportées concernant les intervalles d'entretien des radeaux de sauvetage et les normes et exigences en matière d'essais pour les embarcations de secours et les canots de secours.
- *Règlement sur le personnel maritime* — ajout d'une référence au Règlement lorsque le RES ou le *Règlement sur les machines de navires* sont mentionnés pour tenir compte du nouveau cadre, et modification d'un paragraphe existant pour contribuer à garantir que, si le bâtiment est équipé d'une infirmerie distincte que celle-ci soit utilisée exclusivement à des fins médicales.
- *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation* — mise à jour des définitions de bateau de sauvetage et canot de secours.
- *Règlement sur les petits bâtiments* — mise à jour des intervalles d'entretien.
- *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* — ajout d'une référence à une exigence du Règlement voulant que les répondeurs radar de recherche et de sauvetage soient arrimés d'une manière facilement accessible à bord des bâtiments visés par le Règlement, et ajout d'une référence au Règlement en ce qui concerne les exigences décrivant l'équipement technique qui doit être transporté à bord les bâtiments auxquels le Règlement s'applique.
- *Règlement sur les lignes de charge* — modification à son application afin de rendre applicables à certains bâtiments, en vertu du Règlement, certaines exigences relatives aux lignes de charge qui figurent actuellement dans le *Règlement sur la construction de coques*. Il s'agit notamment d'exigences relatives aux conditions d'exploitation qui doivent être satisfaites pour que certaines dispositions s'appliquent (c'est-à-dire les

Consequential amendments are made to two regulations under the *Canada Labour Code* to remove construction and equipment requirements for both large and small vessels, as these requirements are consolidated and updated in the Regulations:

- *Maritime Occupational Health and Safety Regulations* — provisions related to construction and equipment are repealed. References to the Regulations are included where applicable and minor updates are made to clarify that requirements regarding the limits for noise levels in work and accommodation spaces do not apply to vessels constructed before the day on which the MLC 2006 came into force in Canada.
- *Administrative Monetary Penalties (Canada Labour Code) Regulations* — penalties related to the sections of the MOHSR provisions that are repealed by the Regulations are repealed, while minor amendments are made to two items within Division 4 of Part 2 of Schedule 1 of the *Administrative Monetary Penalties (Canada Labour Code) Regulations* to align with the Regulations.

#### *Repeal of existing regulations*

The following four existing regulations are repealed in full; relevant requirements are transferred to the Regulations and updated, where necessary:

1. *Crew Accommodation Regulations*;
2. *Ships' Elevator Regulations*;
3. *Steering Appliances and Equipment Regulations*; and
4. *Towboat Crew Accommodation Regulations*.

#### *Introduction of administrative monetary penalties*

The AMPN (CSA 2001) Regulations are amended to include a new Part in the schedule, outlining ranges of penalties for violations under the Regulations. This new Part adds penalties for non-compliance with requirements, which were previously not designated. The AMP amounts for these violations are new, with penalty ranges that take into account new maximum AMP amounts (i.e. up to \$250,000) which are now permitted under paragraph 244(h) of the

exigences relatives à la protection de l'équipage et aux sabords de décharge). Comme le Règlement abroge l'application du *Règlement sur la construction de coques* aux bâtiments neufs de 24 m ou plus, ces modifications sont nécessaires pour s'assurer que ces exigences continuent de s'appliquer à certains grands bâtiments qui satisfont à certaines conditions. Ces conditions comprennent la date de construction du bâtiment, la zone d'exploitation et la présence ou non d'une personne à bord.

Des modifications corrélatives sont apportées à deux règlements pris en vertu du *Code canadien du travail* visant à abroger les exigences relatives à la construction et à l'équipement des grands et des petits bâtiments, puisque ces exigences sont mises à jour et transférées dans le Règlement :

- *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* — les dispositions relatives à la construction et à l'équipement sont abrogées. Des renvois au Règlement sont inclus, le cas échéant, et des mises à jour mineures sont apportées pour clarifier que les exigences concernant les limites des niveaux de bruit dans les espaces de travail et les logements et lieux de loisirs de l'équipage ne s'appliquent pas aux bâtiments construits avant la date d'entrée en vigueur de la MLC 2006 au Canada.
- *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Code canadien du travail)* — les pénalités relatives aux dispositions du RSSTMM qui sont abrogées par le Règlement sont abrogées, tandis que des modifications mineures sont apportées à deux articles de la section 4 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement afin de les aligner au Règlement.

#### *Abrogation de règlements existants*

Les quatre règlements suivants sont abrogés intégralement; les exigences pertinentes sont transférées au Règlement et mises à jour, au besoin :

1. *Règlement sur le logement de l'équipage*;
2. *Règlement sur les ascenseurs de navires*;
3. *Règlement sur les appareils de gouverne*;
4. *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs*.

#### *Introduction de sanctions administratives pécuniaires*

Le Règlement sur les SAPA (LMMC 2001) est modifié pour inclure une nouvelle partie dans son annexe, qui décrit les barèmes des sanctions en cas de violation des dispositions du Règlement. Cette nouvelle partie ajoute de nouvelles sanctions en cas de non-respect des exigences qui figuraient auparavant dans les règlements et qui n'étaient pas assorties de montants de SAP. Il s'agit de nouveaux montants de SAP (c'est-à-dire jusqu'à 250 000 \$) pour ces

CSA 2001. In addition, violations that were already designated have new penalty amounts assigned to align with what is now permitted under the CSA 2001.

The penalty amounts for contraventions of the Regulations were determined in accordance with TC's *Policy on Determining Ranges of Administrative Monetary Penalties for Violations under the Canada Shipping Act, 2001*, which promotes an efficient, consistent, and transparent approach to determining appropriate ranges of AMPs for violations of the CSA 2001 and its regulations. This Policy provides guidance for determining an appropriate range of penalties based on the gravity of the violation and whether the relevant provision applies in respect of an individual, corporation (i.e. a person other than an individual), vessel, or a combination of the three, as well as a Gravity Classification Tool for the contravention to be classified as Minor, Medium, or Serious based on the subject matter of the relevant provision and the possible consequences of the violation. Once the gravity of the violation and applicable category of violator(s) has been determined, the assigned range of penalties that apply to that combination of gravity and category is set out in pre-established penalty ranges.

#### *Chapters of SOLAS incorporated by reference*

The Regulations aim to modernize Canadian construction and equipment regulations by aligning with contemporary international instruments, most notably SOLAS. The Regulations incorporate by reference specific chapters of SOLAS, as amended from time to time.

In cases where the full requirements laid out in SOLAS are either too stringent for the purposes of vessels only operating domestically and closer to shore, for example, or do not fully align with Canada's unique operating environment, alternate requirements are laid out in TPs or standards which are incorporated by reference within the Regulations. In TC's regulatory regime, TPs are publications put forward by TC to further expand upon requirements outlined in regulations. When incorporated in regulations, these documents become legal texts and their directions must be followed by applicable operators. For example, regarding damage stability requirements, a passenger vessel that is not subject to SOLAS has the option of complying with the third edition of *TP 10943: Damage Stability Standards for Non-Convention Passenger Vessels* available on the TC website on the same day that the

violations, avec des barèmes de pénalités qui tiennent compte des nouveaux montants maximums de SAP qui sont maintenant autorisés au titre de l'alinéa 244h) de la LMMC 2001. En outre, de nouveaux montants de pénalité sont appliqués aux violations auxquelles étaient déjà associés des montants de SAP afin d'assurer une harmonisation avec ce qui est maintenant autorisé par la LMMC 2001.

Les montants des sanctions pour les contraventions au Règlement ont été déterminés en conformité avec la *Politique sur la détermination des barèmes de sanctions administratives pécuniaires en cas de violation au titre de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* de TC, qui favorise une approche efficace, cohérente et transparente pour déterminer les barèmes de SAP appropriés en cas de violation de la LMMC 2001 et de ses règlements d'application. Cette politique fournit des directives pour déterminer une gamme appropriée de sanctions en fonction de la gravité de la violation et si la disposition pertinente s'applique à une personne physique, à une société (c'est-à-dire une personne autre qu'une personne physique), à un bâtiment ou à une combinaison des trois, ainsi qu'un outil de classification de la gravité permettant de classer la contravention comme mineure, moyenne ou grave en fonction de l'objet de la disposition pertinente et des conséquences possibles de la violation. Une fois que l'on a déterminé la gravité de la violation et la catégorie applicable du ou des contrevenants, le barème de sanctions qui s'applique à cette combinaison de gravité et de catégorie est proposée à l'aide de barèmes de sanctions établies au préalable.

#### *Chapitres de SOLAS incorporés par renvoi*

Le Règlement vise à moderniser la réglementation canadienne régissant la construction et l'équipement en assurant son harmonisation avec les instruments internationaux contemporains, notamment la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Le Règlement incorpore par renvoi certains chapitres de SOLAS, avec ses modifications successives.

Dans les cas où les exigences énoncées dans SOLAS sont trop rigoureuses pour les bâtiments exploités exclusivement à l'échelle nationale et plus près des côtes, par exemple, ou ne sont pas entièrement adaptées au milieu d'exploitation unique du Canada, d'autres exigences sont énoncées dans les TP ou les normes qui sont également incorporées par renvoi dans le Règlement. Dans le régime de réglementation de TC, les TP sont des publications présentées par TC pour approfondir les exigences décrites dans les règlements. Lorsqu'elles sont incorporées par renvoi dans un règlement, ces documents deviennent des textes juridiques et leurs directives doivent être suivies par les exploitants concernés. Par exemple, en ce qui concerne les exigences en matière de stabilité après avarie, un bâtiment à passagers qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité a la possibilité de se conformer

Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II. This TP outlines requirements better suited for domestic operations, as opposed to regulations 6 to 8 of chapter II-1 of SOLAS, which are designed for vessels that operate internationally.

Specifically, the Regulations incorporate by reference requirements contained within the following SOLAS chapters.

#### Chapter II-1 — Construction — Subdivision and stability, machinery and electrical installations

Vessels with mechanical means of propulsion need to meet the requirements of this chapter, with a few exceptions. Cargo vessels on inland voyages, sheltered waters voyages, or near coastal voyages, Class 2, do not need to follow regulation 3-6 (which outlines requirements for access to and within the cargo area of oil tankers) and regulations 6 to 7-3 (which set damage stability requirements). Non-SOLAS passenger vessels engaged on inland voyages, sheltered waters voyages or near coastal voyages, Class 2, do not need to follow regulation 8-1 (which outlines system capabilities and operation information should a flooding casualty occur on a passenger ship), and non-SOLAS cargo vessels that are not tankers, and that are less than 500 gross tonnage, do not need to comply with regulation 9 (which outlines double bottom requirements in passenger ships and cargo ships other than tankers). These exceptions are consistent with SOLAS requirements, which are based on vessels travelling internationally.

Vessels without mechanical means of propulsion (i.e. barges) only need to meet the requirements of regulations 3-1, 3-8, 5, and 5-1 of Chapter II-1 of SOLAS. These regulations outline structural, mechanical, and electrical requirements; towing and mooring equipment requirements; and intact stability and stability information requirements. Other necessary construction and equipment requirements for vessels without mechanical means of propulsion (i.e. requirements for weather decks, the carriage of liquid and oil in bulk), which are not included in Chapter II-1 of SOLAS, are laid out separately within the Regulations.

à la troisième édition de la *TP 10943 : Normes de stabilité après avarie des bâtiments à passagers qui ne sont pas assujettis à la Convention sur la sécurité*, qui est affichée sur le site Web de TC le jour même de la publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Cette TP énonce des exigences mieux adaptées aux opérations nationales, au lieu des règles 6 à 8 du chapitre II-1 de SOLAS, qui sont conçues pour les bâtiments exploités à l'échelle internationale.

Plus précisément, le Règlement incorpore par renvoi les exigences contenues dans les chapitres suivants de SOLAS.

#### Chapitre II-1 — Construction — Structure, compartimentage et stabilité, machines et installations électriques

Les bâtiments munis de moyens de propulsion mécanique sont tenus de satisfaire aux exigences du présent chapitre, à quelques exceptions près. Les bâtiments de charge effectuant des voyages en eaux internes, des voyages en eaux abritées ou des voyages à proximité du littoral, classe 2, n'ont pas à suivre la règle 3-6 (qui énonce les exigences relatives à l'accès à la zone de cargaison des pétroliers et à l'intérieur de celle-ci) et les règles 6 à 7-3 (qui établissent les exigences en matière de stabilité après avarie). Les bâtiments à passagers qui ne sont pas assujettis à la Convention sur la sécurité effectuant des voyages en eaux internes, des voyages en eaux abritées ou des voyages à proximité du littoral, classe 2, n'ont pas à suivre la règle 8-1 (qui décrit les capacités des systèmes et les renseignements concernant l'exploitation après envahissement à bord d'un bâtiment à passagers), et les bâtiments de charge, autre que les bâtiments-citernes, qui ne sont pas assujettis à la Convention sur la sécurité et d'une jauge brute inférieure à 500 n'ont pas à se conformer à la règle 9 (qui décrit les exigences relatives aux doubles fonds des bâtiments à passagers et des bâtiments de charge autres que les bâtiments-citernes). Ces exceptions sont conformes aux prescriptions de SOLAS, lesquelles sont basées sur les bâtiments qui effectuent des voyages internationaux.

Les bâtiments sans moyens de propulsion mécanique (c'est-à-dire les chalands) sont seulement tenus de satisfaire aux exigences des règles 3-1, 3-8, 5 et 5-1 du chapitre II-1 de SOLAS. Ces règles décrivent les prescriptions d'ordre structurel, mécanique et électrique, les prescriptions relatives à l'équipement de remorquage et d'amarrage, ainsi que les prescriptions relatives à la stabilité à l'état intact et aux renseignements sur la stabilité. D'autres exigences nécessaires relatives à la construction et à l'équipement des bâtiments sans moyens de propulsion mécanique (c'est-à-dire les exigences relatives aux ponts découverts et au transport de liquides et d'hydrocarbures en vrac), qui ne sont pas incluses dans le chapitre II-1 de SOLAS, sont énoncées de manière distincte dans le Règlement.

Through the incorporation of Chapter II-1, all vessels subject to the Regulations, both with and without mechanical means of propulsion, are also required to meet the *International Code on Intact Stability, 2008*, along with its Canadian modifications that are outlined in the second edition of *TP 7301: Canadian Modifications to the International Code on Intact Stability, 2008*, available on the TC website on the same day that the Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

### Chapter III — Life-saving appliances and arrangements

All vessels need to comply with the requirements of this chapter, aside from regulations 8, 10, 19, 27, 30, and 37. These omitted regulations outline emergency instructions regarding training and drills, supervision, and other requirements that are not related to the construction or equipment of a vessel, and that are already captured by other existing regulations under the CSA 2001.

Through the incorporation of Chapter III, all vessels are required to meet the *International Life-Saving Appliance Code* (LSA Code), along with its Canadian modifications that are outlined in Part A of the second edition of *TP 14475: Canadian Life-Saving Appliance Standard*, available on the TC website on the same day that the Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

### Chapter VII — Carriage of dangerous goods (construction and equipment elements only)

All vessels that are chemical tankers need to meet the requirements of Part B of Chapter VII of SOLAS, and all vessels that are gas carriers need to meet the requirements of Part C of Chapter VII of SOLAS. These Parts outline construction and equipment requirements for ships carrying dangerous liquid chemicals, or liquefied gases, in bulk. The other parts of SOLAS Chapter VII fall outside the scope of the Regulations, as they are not directly related to construction or equipment and are already captured by other existing regulations under the CSA 2001.

### Chapter VIII — Nuclear ships

Nuclear vessels need to meet the requirements of Chapter VIII of SOLAS. This chapter does not include technical requirements but puts in place administrative procedures to verify and confirm compliance with national requirements for the installation of nuclear reactors, which are outlined under the *Nuclear Safety and Control Act*.

Grâce à l'incorporation du chapitre II-1, tous les bâtiments visés par le Règlement, qui sont munis de moyens de propulsion mécanique ou non, sont également tenus d'être conformes au *Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008*, ainsi qu'à ses modifications canadiennes qui sont décrites dans la deuxième édition de la *TP 7301 : Modifications canadiennes au Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008* disponible sur le site Web de TC le jour même de la publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

### Chapitre III — Engins et dispositifs de sauvetage

Tous les bâtiments sont tenus de se conformer aux prescriptions décrites dans ce chapitre, mis à part les règles 8, 10, 19, 27, 30 et 37. Ces règles « mises de côté » décrivent les consignes à appliquer en cas de situation critique concernant la formation et les exercices, la supervision, et toute autre exigence qui n'est pas en lien avec la construction et l'équipement d'un bâtiment, et qui est déjà abordée dans d'autres règlements existants au titre de la LMMC 2001.

Grâce à l'incorporation du chapitre III, tous les bâtiments sont également tenus de respecter le *Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage* (Recueil LSA), ainsi que ses modifications canadiennes qui sont décrites à la partie A de la deuxième édition de la *TP 14475 : Norme canadienne sur les engins de sauvetage*, disponible sur le site Web de TC lors de la publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

### Chapitre VII — Transport de marchandises dangereuses (seulement les éléments liés à la construction et à l'équipement)

Tous les bâtiments-citernes pour produits chimiques sont tenus de satisfaire aux exigences de la partie B du chapitre VII de SOLAS, et tous les transporteurs de gaz sont tenus de satisfaire aux exigences de la partie C du chapitre VII de SOLAS. Ces parties décrivent les exigences en matière de construction et d'équipement que les bâtiments-citernes transportant des produits chimiques liquides dangereux et des gaz liquéfiés en vrac doivent respecter. Les autres parties du chapitre VII de SOLAS ne relèvent pas de la portée du Règlement, car elles ne sont pas directement liées à la construction ni à l'équipement et sont déjà abordées dans d'autres règlements existants au titre de la LMMC 2001.

### Chapitre VIII — Navires nucléaires

Les bâtiments nucléaires sont tenus de satisfaire aux exigences du chapitre VIII de SOLAS. Ce chapitre ne comprend pas les exigences techniques, mais il établit des procédures administratives pour vérifier et confirmer la conformité aux exigences nationales relatives à l'installation de réacteurs nucléaires, lesquelles sont énoncées dans la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*.

## Chapter X — Safety measures for high-speed craft

All high-speed vessels need to meet the requirements of Chapter X of SOLAS, except for certain requirements in this chapter related to the *International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000*. These requirements, which detail provisions related to training, emergency drills, radio communications, the manning of survival craft and necessary navigation systems, fall outside the scope of the Regulations and are already captured by other existing regulations under the CSA 2001.

## Chapter XII — Additional safety measures for bulk carriers (construction and equipment elements only)

All vessels designed to transport bulk cargo need to meet the construction and equipment requirements of regulations 4, 5, 6.2, 12, and 13 of Chapter XII of SOLAS. The other parts of SOLAS Chapter XII fall outside the scope of the Regulations; they are not directly related to construction or equipment and are already captured by other existing regulations under the CSA 2001.

## Chapter XV — Safety measures for ships carrying industrial personnel

All cargo vessels carrying industrial personnel to work on offshore facilities need to meet the requirements of SOLAS Chapter XV. These requirements provide mandatory minimum safety standards for ships that carry industrial personnel, as well as for the personnel themselves, addressing specific risks to marine operations within the offshore sectors, such as personnel transfer operations.

### *Fire protection for vessels without mechanical propulsion*

The Regulations outline fire safety requirements that need to be met by new vessels without a mechanical means of propulsion (i.e. barges). These requirements are based on provisions outlined in TC's *Vessel Fire Safety Regulations*, extending key safety requirements from those regulations to vessels without mechanical means of propulsion. These include requirements for fire safety equipment (fire extinguishers, fire axes, fire pumps, etc.) to be carried in spaces of the vessel occupied by members of the crew, and for all applicable vessels to be equipped with approved smoke detectors. More stringent fire safety equipment (i.e. foam fire extinguishers, fixed fire-extinguishing systems) needs to be carried in the boiler room, cargo pump room, and

## Chapitre X — Mesures de sécurité applicables aux engins à grande vitesse

Tous les bâtiments à grande vitesse sont tenus de satisfaire aux exigences du chapitre X de SOLAS, à l'exception de certaines exigences du présent chapitre relatives au *Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000*. Ces exigences, qui décrivent en détail les dispositions relatives à la formation, aux exercices d'urgence, aux communications radio, aux effectifs des embarcations de sauvetage et aux systèmes de navigation nécessaires, ne font pas partie de la portée du Règlement et sont déjà imposées par d'autres règlements existants aux termes de la LMMC 2001.

## Chapitre XII — Mesures de sécurité supplémentaires applicables aux vraquiers (seulement les éléments liés à la construction et à l'équipement)

Tous les bâtiments conçus pour le transport de marchandises en vrac sont tenus de satisfaire aux exigences relatives à la construction et à l'équipement énoncées dans les règles 4, 5, 6.2, 12 et 13 du chapitre XII de SOLAS. Les autres parties du chapitre XII de SOLAS ne relèvent pas de la portée du Règlement, car elles ne sont pas directement liées à la construction ni à l'équipement et sont déjà abordées dans d'autres règlements existants au titre de la LMMC 2001.

## Chapitre XV — Mesures de sécurité applicables aux bâtiments transportant du personnel industriel

Tous les bâtiments de charge transportant du personnel travaillant dans des installations industrielles extracôtières sont tenus de satisfaire aux exigences énoncées au chapitre XV de SOLAS. Ces exigences établissent des normes de sécurité minimale obligatoire pour les bâtiments qui transportent du personnel industriel ainsi que pour le personnel lui-même. Elles abordent des risques particuliers aux activités maritimes dans les secteurs extracôtiers, comme les activités de transfert du personnel.

### *Protection contre l'incendie des bâtiments sans propulsion mécanique*

Le Règlement énonce les exigences en matière de protection contre l'incendie qui doivent être satisfaites par les nouveaux bâtiments sans moyen de propulsion mécanique (c'est-à-dire les chalands). Ces exigences sont fondées sur les dispositions énoncées dans le *Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments* de TC. Les principales exigences en matière de sécurité tirées de ce règlement s'appliquent aux bâtiments sans moyen de propulsion mécanique, notamment celles se rapportant à l'équipement de protection contre l'incendie (extincteurs, haches d'incendie, pompes à incendie, etc.) qui doit être installé dans les espaces du bâtiment qui sont occupés par des membres d'équipage. Tous les bâtiments applicables sont

every compartment containing internal combustion engines on any barges equipped with machinery.

### *Canadian Modifications for the Vessel Construction and Equipment Regulations*

Based on a review of international instruments, TC has determined that, in some instances, the international requirements are not fully applicable in Canada's operating environment (e.g. for domestic voyage-only vessels and for vessels navigating close to shore or in ice conditions). To address situations that are unique to Canada's operating environment, requirements have been modified and outlined in a separate TP: *Canadian Modifications for the Vessel Construction and Equipment Regulations* (TP 15415), available on the TC website on the same day that the Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II. TP 15415 was developed as part of this regulatory initiative and is incorporated by reference in the Regulations. This TP highlights Canadian-specific modifications to certain requirements within incorporated chapters of SOLAS, adjusted to account for Canada's unique operating environment. For example, TP 15415 addresses the specific requirements for large vessels that operate solely in fresh water (such as on Canada's Great Lakes) and provides additional, context-specific requirements for vessels operating in eastern Canada's sea ice areas.

In several cases, these Canadian modifications are needed as the requirements in SOLAS are too stringent for vessels that only operate domestically under lower safety risk circumstances. In other cases, TP 15415 builds on SOLAS by adding requirements that have been recommended by Canadian-specific organizations such as the TSB (i.e. requiring infant lifejackets to be carried on board passenger vessels) or that align with current industry best practices, such as requiring the regular maintenance and testing of immersion suits. TP 15415 also contains direct references to Canadian recognized organizations for approval procedures for certain construction and equipment aspects, and supplements SOLAS by requiring documentation and safety information related to equipment maintenance or operation, or by requiring that instructions for the general public (e.g. passengers) be made available in both official languages.

aussi tenus d'être dotés de détecteurs de fumée approuvés. De l'équipement de protection contre l'incendie plus spécialisé (c'est-à-dire des extincteurs à mousse, des dispositifs d'extinction d'incendie fixes) est requis dans les chaufferies et les chambres de pompes à cargaison et dans chaque compartiment refermant des moteurs à combustion interne à bord des chalands équipés de machines.

### *Modifications canadiennes pour le Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*

Selon un examen des instruments internationaux, TC a déterminé que, dans certains cas, les exigences internationales ne s'appliquent pas totalement dans l'environnement opérationnel du Canada (par exemple pour les bâtiments qui effectuent seulement des voyages domestiques et les bâtiments naviguant près du littoral ou dans des conditions de glace). Pour tenir compte des situations propres à l'environnement opérationnel du Canada, les exigences ont été modifiées et décrites dans une publication de Transports (TP) distincte intitulée *Modifications canadiennes pour le Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* (TP 15415), qui est affichée sur le site Web de TC le jour même de la publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. La TP 15415 a été élaborée dans le cadre de cette initiative réglementaire et est incorporée par renvoi au Règlement. Cette TP met en avant les modifications propres au Canada qui ont été apportées à certaines exigences dans les chapitres intégrés de SOLAS et qui ont été adaptées pour tenir compte de l'environnement opérationnel unique du Canada. Par exemple, la TP 15415 aborde les exigences particulières se rapportant aux grands bâtiments qui naviguent uniquement en eau douce (comme les Grands Lacs du Canada) et comportent des exigences supplémentaires propres au contexte pour les bâtiments naviguant dans les zones de glace de l'est du Canada.

Dans plusieurs cas, ces modifications canadiennes sont nécessaires, car les exigences de SOLAS sont trop contraignantes pour les bâtiments qui naviguent seulement en eaux canadiennes dans des circonstances où le risque pour la sécurité est plus faible. Dans d'autres cas, la TP 15415 fait fond sur SOLAS en ajoutant des exigences supplémentaires qui répondent aux préoccupations soulevées par des organisations canadiennes comme le BST (c'est-à-dire l'obligation pour les bâtiments à passagers d'avoir à bord des gilets de sauvetage pour enfants en bas âge) ou qui cadrent avec les pratiques exemplaires en vigueur dans l'industrie, comme l'obligation d'entretenir et de mettre à l'essai régulièrement les combinaisons flottantes. La TP 15415 contient également des renvois directs à des organismes canadiens reconnus pour l'approbation des procédures relatives à certaines facettes liées à la construction et à l'équipement et elle complète SOLAS en exigeant de la documentation et des renseignements de sécurité se rapportant à l'entretien ou au fonctionnement de l'équipement, ou en exigeant que des instructions destinées au grand public (par exemple les passagers) soient accessibles dans les deux langues officielles.

### Updates to additional Transport Publications

Three existing TPs have also been reviewed, and applicable provisions that relate to the construction of, and equipment for, vessels that are 24 m or more in length have been identified for incorporation within the Regulations. Where provisions within these existing publications were found to be out of date with contemporary practices, the TPs have been updated to ensure all incorporated text aligns with current international publications. For example, *TP 7301, Stability, Subdivision and Load Line Standards*, originally published in 1975, and based on the IMO's stability requirements of the time, now modifies and supplements the *International Code on Intact Stability 2008*, and is renamed to reflect this change.

TPs that have been updated for incorporation in the Regulations include the following:

1. *Stability, Subdivision and Load Line Standards*, January 1975 (TP 7301), now titled *Canadian Modifications to the International Code on Intact Stability, 2008*;
2. *Passenger Vessel Operations and Damaged Stability Standards (Non-Convention vessels)*, 2007 (TP 10943), now titled *Damage Stability Standards for Non-Convention Passenger Vessels*; and
3. *Canadian Life-Saving Appliance Standard* (TP 14475).

These TPs provide stability requirements for Safety Convention vessels, damage stability requirements for passenger vessels that are not Safety Convention vessels, and life-saving appliance requirements for manufacturers of life-saving appliances and equipment for both Safety Convention vessels and vessels that are not Safety Convention vessels, respectively. These TPs are available on the TC website on the same day that the Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

### Incorporation of additional conventions, codes and standards

In addition to SOLAS, the Regulations incorporate by reference several other conventions, codes, recognized organization rules, standards, and guidelines to outline additional construction and equipment requirements. These include requirements for certain vessel types whose unique operating conditions are not provided for, or adequately addressed, within SOLAS (e.g. offshore supply vessels, mobile offshore drilling units, special purpose vessels). The incorporation of these instruments

### Mises à jour de publications de Transports existantes

Trois TP existantes ont également été examinées, et les dispositions applicables se rapportant à la construction et à l'équipement des bâtiments d'une longueur de 24 m ou plus ont été retenues en vue d'être intégrées au Règlement. Lorsque des dispositions dans ces publications existantes ont été jugées désuètes par rapport aux pratiques modernes, les TP ont été mises à jour pour veiller à ce que tout le texte intégré soit conforme aux publications internationales actuelles. Par exemple, la *TP 7301, Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge*, publiée initialement en 1975 et selon les exigences en matière de stabilité de l'OMI de l'époque, modifie et complète le *Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008*, et est renommée afin de tenir compte de ce changement.

Voici les TP qui ont été mises à jour en vue d'être intégrées au Règlement :

1. *Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge*, janvier 1975 (TP 7301), qui est maintenant intitulée *Modifications canadiennes au Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008*;
2. *Normes régissant l'exploitation des bâtiments à passagers et la stabilité après avarie (bâtiments ne ressortissant pas à la Convention)*, 2007 (TP 10943), qui est maintenant intitulée *Normes de stabilité après avarie des bâtiments à passagers qui ne sont pas assujettis à la Convention sur la sécurité*;
3. *Norme canadienne sur les engins de sauvetage* (TP 14475).

Ces TP comportent des exigences en matière de stabilité pour les bâtiments assujettis à la Convention sur la sécurité, des exigences en matière de stabilité après avarie pour les bâtiments à passagers qui ne sont pas assujettis à la Convention sur la sécurité et des exigences en matière d'engins de sauvetage pour les fabricants d'engins et d'équipement de sauvetage pour les bâtiments assujettis ou non à la Convention sur la sécurité, respectivement. Ces TP seront disponibles sur le site Web de TC le même jour que la publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

### Incorporation de conventions, de codes et de normes supplémentaires

En plus de SOLAS, le Règlement incorpore par renvoi plusieurs autres conventions, recueils, règles d'organismes reconnus, normes et lignes directrices afin d'énoncer des exigences supplémentaires en matière de construction et d'équipement. Il s'agit notamment des exigences pour certains types de bâtiments pour lesquels les conditions d'exploitation uniques ne sont pas prévues ou abordées adéquatement dans SOLAS (par exemple les bâtiments ravitailleurs au large, les unités mobiles de forage au large,



formalizes existing practices; it is not expected to result in any incremental impacts for marine stakeholders.

The following codes and standards, as amended from time to time, are incorporated by reference:

- *International Code on Intact Stability, 2008*;
- *International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000*;
- *Code of Safety for Special Purpose Ships, 2008*;
- *Guidelines for the Design and Construction of Offshore Supply Vessels, 2006*;
- *Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 2009*;
- *International Life-Saving Appliance Code (LSA Code)*;
- *International Code for Fire Safety Systems*;
- *International Code for Application of Fire Test Procedures*;
- *International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels*;
- *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk*;
- *Code on Noise Levels on Board Ships*;
- *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk*;
- *International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code)*;
- *Code for Elevator and escalator electrical equipment (CSA B44.1/ASME A17.5)*; and
- *Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO rule-making process, 2002*.

Some of these documents are incorporated into the Regulations in their entirety, while others are selectively incorporated to include only the construction and equipment requirements for the vessels in question.

#### *MTRB requests*

Decisions made by the MTRB that relate to construction and equipment have also been reviewed and assessed so

les bâtiments à usage spécial). L'incorporation de ces instruments officialise une pratique existante et n'entraîne pas d'incidences supplémentaires pour les intervenants du secteur maritime.

Voici les normes et les codes, avec leurs modifications successives, qui sont incorporés par renvoi :

- *Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008*;
- *Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000*;
- *Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux, 2008*;
- *Directives pour la conception et la construction des navires ravitailleurs au large, 2006*;
- *Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large, 2009*;
- *Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA)*;
- *Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie*;
- *Code international pour l'application des méthodes d'essai au feu (Code FTP)*;
- *Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (Recueil IGF)*;
- *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac*;
- *Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires*;
- *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac*;
- *Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui transportent du personnel industriel (Recueil IP)*;
- *CSA B44.1/ASME A17.5, Équipements électriques pour ascenseurs, monte-charges et escaliers mécaniques*;
- *Directives pour l'évaluation formelle de la sécurité (FSA) à utiliser dans le cadre du processus d'élaboration de règles de l'OMI, 2002*.

Certains de ces documents sont intégrés en totalité dans le Règlement, ou intégrés en partie, c'est-à-dire seulement les exigences en matière de construction et d'équipement pour les bâtiments en question.

#### *Demandes présentées au BETMM*

Les décisions rendues par le BETMM qui se rapportent à la construction et à l'équipement ont également été

that common requests from stakeholders can be addressed in the Regulations. In particular, this review resulted in the modification of some natural lighting requirements in crew accommodations, which relax a requirement to provide proper natural light in a space if it is impracticable to do so (e.g. on smaller vessels) and allow for adequate electric lighting to be used as a replacement. Furthermore, carriage requirements for life-saving appliances on smaller vessels navigating close to shore are relaxed to allow these vessels to carry liferafts instead of lifeboats.

### *Requirements for grandfathered vessels*

The Regulations contain grandfathering provisions that allow most grandfathered vessels (i.e. constructed before the coming-into-force date of the new requirements) to continue to comply with the requirements that were in place when they were constructed, with some notable exceptions. Certain vessels, including those being imported into Canada and those which undergo major alterations or modifications that substantially alter their dimensions or increase their service life, will be required to be brought up to compliance with the Regulations. Furthermore, if a vessel's parts undergo repairs, alterations, or modifications that substantially alter its dimensions or its passenger accommodation spaces, or substantially increases its service life, or if these parts of the vessel are replaced after the coming into force of the Regulations, they will need to meet the requirements of the Regulations.

In the case of grandfathered passenger vessels, additional requirements for lifejackets will be necessary for vessels operating after sunset and before sunrise. These vessels will be required to have a minimum of 20%, 40%, 60% and 80% of their lifejackets fitted with a personal locator light in the first, second, third and fourth year, respectively, after the day on which the Regulations are registered. Alternatively, the authorized representative of a vessel fleet may submit an alternative compliance plan to TC that ensures the same percentage of lifejackets be fitted with a personal locator light during the same period across their fleet, as opposed to a percentage of lifejackets for each of their individual vessels. Regardless of whether the percentage of lights are installed by vessel or by fleet, in the fifth year after the registration of the Regulations, all lifejackets will need to be fitted with a personal locator light. The lights may be installed on a vessel's existing lifejacket supply, provided the lifejackets are type approved (i.e. a recognized organization has certified that the lifejackets meet all applicable requirements), so a full replacement of a company's lifejacket inventory is not required.

examinées et évaluées afin que les demandes courantes des intervenants soient prises en compte dans le Règlement. Plus particulièrement, cet examen a mené à la modification de certaines exigences relatives à l'éclairage naturel dans les locaux d'habitation de l'équipage, ce qui permet d'assouplir l'obligation de fournir un éclairage naturel adéquat dans un espace où il est difficile de se plier à cette obligation (c'est-à-dire à bord de petits bâtiments) et impose plutôt l'installation d'un éclairage électrique adéquat. De plus, les exigences relatives au transport des engins de sauvetage à bord de petits bâtiments qui naviguent près du littoral sont assouplies afin de permettre à ces bâtiments de transporter des radeaux de sauvetage plutôt que des embarcations de sauvetage.

### *Exigences relatives aux bâtiments jouissant de droits acquis*

Le Règlement renferme des dispositions relatives aux droits acquis qui permettent à la plupart des bâtiments jouissant de droits acquis (c'est-à-dire construits avant l'entrée en vigueur des nouvelles exigences) de continuer de satisfaire aux exigences en vigueur lorsqu'ils ont été construits, à quelques exceptions notables près. Certains bâtiments, y compris ceux importés au Canada et ceux qui subissent des modifications importantes ayant changé considérablement leurs dimensions ou accru leur durée de vie, sont tenus de se conformer au Règlement. De plus, si des parties d'un bâtiment font l'objet de réparations, de modifications ou de transformations qui modifient substantiellement ses dimensions ou ses locaux d'habitation des passagers, ou qui augmentent substantiellement sa durée de vie en service, ou si ces parties du bâtiment seront remplacées après l'entrée en vigueur du Règlement, elles doivent satisfaire aux exigences du Règlement.

Dans le cas des bâtiments à passagers jouissant de droits acquis, des exigences supplémentaires se rapportant aux gilets de sauvetage seront nécessaires pour les bâtiments naviguant entre le coucher et le lever du soleil. Ces bâtiments seront tenus d'avoir au moins 20 %, 40 %, 60 % et 80 % de leurs gilets de sauvetage munis d'un appareil lumineux individuel au cours de la première, de la deuxième, de la troisième et de la quatrième année, respectivement, après l'enregistrement du Règlement. Par ailleurs, le représentant autorisé d'une flotte de bâtiments peut soumettre à Transports Canada un autre plan de conformité qui garantit que le même pourcentage de gilets de sauvetage soit muni d'un appareil lumineux individuel au cours de la même période dans l'ensemble de sa flotte, par opposition à un pourcentage de gilets de sauvetage pour chacun de leurs bâtiments. Peu importe si le pourcentage d'appareils lumineux est installé par bâtiment ou par flotte, au cours de la cinquième année suivant l'enregistrement du Règlement, tous les gilets de sauvetage devront être munis d'un appareil lumineux individuel. Les appareils lumineux peuvent être installés sur les gilets de

In response to a 2017 investigation report by the TSB concerning the grounding and subsequent flooding of the passenger vessel the *Island Queen III*, regulations 7.2.1 and 7.2.2 of Chapter III of SOLAS — including the Canadian modifications — will apply to grandfathered vessels. These provisions address additional lifejacket carriage requirements for passenger vessels. While SOLAS requires passenger vessels to carry a certain percentage of infant lifejackets and lifejackets suitable for children relative to passengers on board (i.e. a number of infant lifejackets equal to at least 2.5% of passengers on voyages less than 24 hours and a number of lifejackets suitable for children equal to at least 10% of the number of passengers on board), the Canadian modification requires all impacted vessels to carry a lifejacket of an appropriate size for each person on board. In addition, whereas SOLAS requires all lifejackets be stored in a location that is readily accessible and plainly indicated, the Canadian modifications provide additional details as to how lifejackets must be stored, requiring different sized lifejackets to be stored separate from one another in clearly marked, proportionally distributed locations. Further, the Canadian modifications require that infant lifejackets be stored in a location and manner that is readily accessible for passengers with infants, apart from the general lifejacket supply. These requirements will apply to all passenger vessels of 24 m or more in length one year following the final publication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part II. TC is developing similar requirements for vessels under 24 m that will be introduced in a separate regulatory proposal.

In addition, any grandfathered domestic vessel equipped with survival craft or rescue boat on-load release mechanisms that are not designed with appropriate hook stability, locking devices, and hydrostatic interlocks that comply with the requirements of paragraphs 4.4.7.6.4 to 4.4.7.6.6 of the *International Life-Saving Appliance Code* (LSA Code) will need to replace the equipment with equipment that complies with the LSA Code, no later than the first anniversary of the date on which the Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II. This is intended to help ensure these pieces of equipment are compliant with the latest safety standards put forward internationally, to

sauvetage déjà à bord des bâtiments, dans la mesure où le type de gilet de sauvetage est approuvé (c'est-à-dire un organisme reconnu a attesté que les gilets de sauvetage respectent toutes les exigences applicables); par conséquent, les entreprises ne sont pas tenues de remplacer tous les gilets de sauvetage dans leur inventaire.

En réponse à un rapport d'enquête de 2017 du BST concernant le contact avec le fond et l'envahissement par les eaux du bâtiment à passagers *Island Queen III*, les règles 7.2.1 et 7.2.2 du chapitre III de SOLAS — avec les modifications canadiennes — s'appliqueront aux bâtiments jouissant de droits acquis. Ces dispositions portent sur les exigences supplémentaires relatives à la présence à bord de gilets de sauvetage pour les bâtiments à passagers. SOLAS exige que les bâtiments à passagers disposent d'un certain nombre de gilets de sauvetage pour nourrissons et de gilets de sauvetage qui conviennent aux enfants en fonction du nombre de passagers à bord (c'est-à-dire un nombre de gilets de sauvetage pour nourrissons qui correspond au moins à 2,5 % des passagers à bord pour les voyages de moins de 24 heures et un nombre de gilets de sauvetage qui conviennent aux enfants correspondant à au moins 10 % du nombre de passagers à bord), mais la modification canadienne exige que tous les bâtiments visés soient dotés d'un gilet de sauvetage d'une taille appropriée pour chaque personne à bord. De plus, alors que SOLAS exige que tous les gilets de sauvetage soient entreposés dans un endroit facilement accessible et clairement indiqué, les modifications canadiennes fournissent des renseignements supplémentaires sur la façon dont les gilets de sauvetage doivent être entreposés. Elles exigent l'entreposage des différentes tailles de gilets de sauvetage à des endroits distincts clairement indiqués et la répartition proportionnelle des gilets de sauvetage à ces endroits. En outre, les modifications canadiennes exigent que les gilets de sauvetage pour nourrissons soient entreposés à un endroit et d'une façon facilement accessible par tous les passagers ayant des nourrissons, à l'écart de la réserve générale de gilets de sauvetage. Ces exigences s'appliqueront à tous les bâtiments à passagers de 24 m ou plus de longueur un an après la publication finale du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. TC est en train d'élaborer des exigences similaires pour les bâtiments de moins de 24 m, lesquelles seront présentées dans une proposition réglementaire distincte.

De plus, tout bâtiment canadien jouissant de droits acquis doté de mécanismes de largage en charge des bateaux de sauvetage ou de canots de secours qui ne sont pas munis de crochets de stabilité, de dispositifs de verrouillage et de verrouillages hydrostatiques appropriés qui respectent les exigences énoncées aux paragraphes 4.4.7.6.4 à 4.4.7.6.6 du *Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage* (Recueil LSA) sera tenu de remplacer l'équipement par de l'équipement qui respecte le Recueil LSA au plus tard un an après la date de publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Cette mesure vise à veiller à ce que ces pièces d'équipement soient

further prevent possible safety incidents when the craft are deployed.

## Regulatory development

### Consultation

#### Canadian Marine Advisory Council

Regular consultations about the proposed amendments, including the plan to consolidate existing requirements into one regulation, have been held through biannual national and regional meetings of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC) since 2011. CMAC meetings are coordinated and chaired by senior members of TC and are attended by a multitude of stakeholders and other interested parties that have a recognized interest in shipping, navigation, and pollution matters.

At the fall 2019 CMAC meeting, stakeholders were presented with a detailed discussion document outlining the proposed regulatory content, as well as a draft version of TP 15415, for review and comment. No concerns were raised and no comments were received. A follow-up presentation was given at the spring 2020 CMAC meeting, which reiterated the key points of the regulatory proposal and answered questions from stakeholders following their review of the draft materials. Updated versions of both documents were again circulated to stakeholders following this meeting, with no comments received.

At the fall 2020 CMAC meeting, TC provided an overview of updated TPs and standards, along with specific details as to which vessels would be affected. TC also explained how specific elements of the regulatory proposal would deviate from international standards. Questions and comments from stakeholders during this session were focused on getting additional clarity as to which existing TPs would remain in effect and which would be repealed; how the criteria for manned versus unmanned barges were determined; and how long stakeholders would be given to comment on the proposed Regulations during the pre-publication phase.

At the spring 2021 CMAC meeting, a draft of the proposed Regulations was presented. Key changes that had been incorporated in TP 15415 since the fall 2020 CMAC meeting were highlighted and explained. Further, a draft of TP 14475: *Canadian Life Saving Appliance Standard* was presented. Following the meeting, consultation drafts of the proposed Regulations, TP 15415, TP 7301 and TP 10943 were circulated to stakeholders for review and

conformes aux toutes dernières normes de sécurité adoptées à l'échelle internationale afin de mieux prévenir de possibles incidents de sécurité lors de la mise à l'eau des embarcations.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

#### Conseil consultatif maritime canadien

Depuis 2011, des consultations régulières concernant les modifications proposées, y compris le plan visant à regrouper les exigences dans un seul règlement, ont été tenues lors des réunions semestrielles nationales et régionales du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Ces réunions sont coordonnées et présidées par des membres expérimentés de TC et comprennent la participation de nombreux intervenants et autres parties intéressées ayant un intérêt reconnu pour les questions relatives au transport maritime, à la navigation et aux polluants.

Lors de la réunion du CCMC de l'automne 2019, les intervenants ont assisté à une présentation d'un document de discussion détaillé donnant un aperçu du contenu réglementaire proposé, ainsi que d'une version provisoire de la TP 15415 aux fins d'examen et de commentaire. Aucune préoccupation n'a été soulevée, et aucun commentaire n'a été formulé. Une présentation de suivi a été donnée à la réunion du CCMC du printemps 2020 lors de laquelle les principaux points de la proposition réglementaire ont été réitérés et les réponses aux questions qu'avaient les intervenants après avoir passé en revue les documents provisoires ont été fournies. Des versions à jour de ces deux documents ont de nouveau été diffusées aux intervenants après cette réunion; aucun commentaire n'a été reçu.

Lors de la réunion du CCMC de l'automne 2020, TC a donné un aperçu des TP et des normes à jour et présenté les détails précis portant sur les bâtiments concernés. TC a aussi expliqué la façon dont certains éléments de la proposition réglementaire dérogeraient aux normes internationales. Pendant cette séance, les questions et les commentaires des intervenants portaient principalement sur des demandes de clarté à savoir : quelles TP actuelles demeurerait en vigueur et lesquelles seraient abrogées; la façon dont les critères visant les chalands avec ou sans équipage ont été déterminés; et le temps qui serait accordé aux intervenants pour formuler des commentaires sur le Règlement à la phase de publication préalable.

Lors de la réunion du CCMC du printemps 2021, une ébauche du Règlement proposé a été présentée. Les principales modifications intégrées à la TP 15415 depuis la réunion du CCMC de l'automne 2020 ont été mises en évidence et expliquées. De plus, une ébauche de la TP 14475, *Norme canadienne sur les engins de sauvetage*, a été présentée. Après la réunion, des ébauches du Règlement proposé et des TP 15415, 7301 et 10943 ont été diffusées

comments. TC received comments from five stakeholders. The majority of these comments were technical in nature. Stakeholders requested clarity about which standards would be fully or partially incorporated in the proposed Regulations, as well as further details surrounding the application of provisions for vessels already in service or which undergo modifications of various scales (i.e. would certain modifications to a vessel have to comply with the proposed Regulations as opposed to the requirements in force at the time of the vessel's construction). In addition to requests for clarification, stakeholders asked for slight modifications to the TPs, notably TP 15415, to enhance clarity surrounding the application of certain requirements. In response to the comments received, TC made some slight modifications for clarity to TP 15415 and the other TPs that would be incorporated by reference into the proposed Regulations. Responses to the questions raised by stakeholders following the CMAC meeting were circulated to stakeholders in a response document, which is publicly available upon request.

Discussions at CMAC meetings have demonstrated that stakeholders do not have substantive policy concerns about the Regulations. Further, stakeholders have repeatedly expressed support for the changes, with many explicitly stating that they are looking forward to the Regulations coming into effect as soon as possible, as the existing gaps between international and domestic requirements are a continued source of frustration for many in the marine industry.

#### Targeted consultation sessions

In addition to regular CMAC meetings, targeted virtual consultations were held in fall 2018 with representatives from the passenger and ferry sectors (members of the Canadian Ferry Association, and of the Passenger and Commercial Vessel Association) to discuss the potential impacts the proposed Regulations could have on their industry. Aside from requesting clarification around the anticipated coming-into-force dates of certain requirements, particularly those calling for existing vessels to adhere to new lifejacket carriage requirements, attendees of these sessions were supportive of the regulatory proposal and did not raise any additional concerns.

#### Prepublication in the *Canada Gazette*, Part I

The Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on October 29, 2022, with a 60-day comment period. A total of 26 comments was received from nine

afin que les intervenants puissent les passer en revue et formuler des commentaires. TC a reçu des commentaires de la part de cinq intervenants. La majorité des commentaires étaient de nature technique. Les intervenants ont demandé des clarifications concernant les normes qui seraient incorporées, en entier ou en partie, au projet de règlement. Ils ont aussi demandé de plus amples détails sur l'application des dispositions pour ce qui est des bâtiments qui sont déjà en service ou qui subiront des modifications à diverses échelles (par exemple est-ce que certaines modifications apportées à un bâtiment devront être conformes au Règlement proposé plutôt qu'aux exigences en vigueur au moment de sa construction?). En plus des demandes de clarification, les intervenants ont demandé d'apporter quelques modifications aux documents, notamment à la TP 15415, afin de clarifier l'application de certaines exigences. Lorsqu'il convenait de le faire, ces modifications mineures ont été apportées à la TP 15415 et aux autres TP qui seraient incorporées par renvoi au Règlement proposé. Des réponses aux questions soulevées par les intervenants ont été formulées, à la suite de la réunion du CCMC, dans un document de réponse qui a été diffusé auprès des intervenants et rendu public sur demande.

Les discussions menées aux réunions du CCMC ont démontré que les intervenants n'ont pas de réelles préoccupations stratégiques concernant le Règlement. De plus, des intervenants ont exprimé à maintes reprises leur appui des modifications; beaucoup d'entre eux ont explicitement exprimé qu'ils anticipaient l'entrée en vigueur du Règlement le plus rapidement possible, car l'écart entre les exigences internationales et nationales continue d'être une source de frustration pour plusieurs dans l'industrie maritime.

#### Séances de consultation ciblées

En plus des réunions régulières du CCMC, des consultations virtuelles ciblées ont été menées à l'automne 2018 auprès de représentants des secteurs de transport par traversier et de transport de passagers (les membres de l'Association canadienne des traversiers et de la Passenger and Commercial Vessel Association) afin d'aborder les répercussions possibles du Règlement sur leur industrie. À part demander des clarifications concernant les dates d'entrée en vigueur prévues de certaines exigences, surtout celles qui obligent les bâtiments existants à respecter les nouvelles exigences en matière de présence à bord de gilets de sauvetage, les participants de ces séances se sont montrés favorables à la proposition réglementaire et n'ont pas soulevé de préoccupations additionnelles.

#### Publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Le Règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 29 octobre 2022, suivie d'une période de commentaires de 60 jours. Un

different stakeholder groups, primarily consisting of marine industry members, associations, and consultancy firms. No comments were opposed to the Regulations; the majority requested clarifications or provided recommendations on the interpretation and application of specific technical provisions within the proposed regulatory text and incorporated TPs.

For ease of reference, comments received during the pre-publication comment period have been divided into different themes below. Following the prepublication, TC responded directly to each stakeholder who provided comments.

### General questions

Several stakeholders raised general questions about the Regulations, such as seeking clarity on how TPs would be consolidated into the Regulations; what mechanisms would be in place to ensure TP quality control; how certain incorporated SOLAS provisions would be applied to vessels operating on the Great Lakes; and which parts of the Regulations would apply to foreign vessels operating in Canadian waters.

TC responded to these questions by confirming that all TPs have been reviewed by the Department of Justice to ensure that they are consistent with the enabling legislation and that they will not carry any unintended consequences. Further, the incorporated TPs will be subject to reviews by TC technical staff on a regular basis, to help ensure they remain accurate, up to date, and consistent with the legislative framework. TC also confirmed that vessels not subject to SOLAS, such as those operating exclusively on the Great Lakes, must comply with the requirements in place from their origin state and meet a level of safety equivalent to a similar Canadian vessel. Lastly, TC confirmed that only section 117 of the Regulations, outlining specific requirements for vessels which navigate in frazil ice or ice slush conditions, applies to foreign vessels in the internal waters of Canada. However, TC also noted that general requirements for foreign vessels in Canadian waters are laid out in the *Vessel Safety Certificates Regulations*, which require all Safety Convention vessels to remain compliant with SOLAS while operating in Canadian waters.

Other questions were focused on specific technical aspects of the Regulations outlined in the incorporated TP 15415, seeking clarification on

- where towing equipment operating instructions must be located on board the vessel;

total de 26 commentaires a été reçu de la part de 9 groupes d'intervenants différents, principalement des membres de l'industrie maritime, des associations et des firmes de consultants. Aucun commentaire n'a été formulé contre le Règlement; la majorité a demandé des précisions ou a formulé des recommandations sur l'interprétation et l'application de dispositions techniques particulières dans le texte réglementaire proposé et les TP incorporées.

Pour faciliter la consultation, les commentaires reçus pendant la période de commentaires préalable à la publication ont été divisés en différents thèmes ci-dessous. À la suite de la publication préalable, TC a répondu directement à chaque intervenant qui a fourni des commentaires.

### Questions générales

Plusieurs intervenants ont soulevé des questions générales au sujet du Règlement, notamment en demandant des précisions sur la façon dont les TP seraient regroupées dans le Règlement; quels mécanismes seraient en place pour assurer le contrôle de la qualité des TP; la façon dont certaines dispositions de SOLAS s'appliqueraient aux bâtiments naviguant sur les Grands Lacs et les parties du Règlement qui s'appliqueraient aux bâtiments étrangers naviguant dans les eaux canadiennes.

Transports Canada a répondu à ces questions en confirmant que toutes les TP ont été examinées par le ministère de la Justice afin de garantir qu'elles sont conformes à la législation habilitante et qu'elles n'entraîneront pas de conséquences imprévues. De plus, les TP incorporées feront l'objet d'examen réguliers par le personnel technique de TC, afin de s'assurer qu'elles demeurent exactes, à jour et conformes au cadre législatif. Transports Canada a également confirmé que les bâtiments qui ne sont pas assujettis à la Convention sur la sécurité, comme ceux qui naviguent exclusivement sur les Grands Lacs, doivent se conformer aux exigences en vigueur dans leur État d'origine et respecter un niveau de sécurité équivalent à celui d'un bâtiment canadien similaire. Enfin, TC a confirmé que seul l'article 117 du Règlement, qui énonce les exigences particulières pour les bâtiments qui naviguent dans des conditions de frazil ou d'amas de frazil, s'applique aux bâtiments étrangers dans les eaux intérieures du Canada. Toutefois, TC a également noté que les exigences générales pour les bâtiments étrangers dans les eaux canadiennes sont énoncées dans le *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*, qui exige que tous les bâtiments assujettis à la Convention sur la sécurité demeurent conformes à SOLAS lorsqu'ils naviguent dans les eaux canadiennes.

D'autres questions portaient sur des aspects techniques précis du Règlement décrits dans la TP 15415 incorporée, et visaient à obtenir des précisions au sujet de ce qui suit :

- lorsque les instructions d'utilisation de l'équipement de remorquage doivent se trouver à bord du bâtiment;

- if vessels on sheltered waters voyages can hold a letter of maximum draught as opposed to a Load Line Certificate as prescribed;
- if any additional allowances to SOLAS requirements, aside from those identified in TP 15415, would be provided for vessels on certain voyages operating after sunset;
- what type of protection would be required for receptacles on ungrounded distribution systems; and
- if mechanically connected systems on integrated tug and barge units would need to be class-approved.

TC provided responses to each question, clarifying existing requirements within the Regulations. These questions were all in relation to requirements outlined in TP 15415. As the questions were seeking additional clarity and not recommending amendments, no changes were made to TP 15415 as a result of these questions.

TC's response included clarification that

- towing equipment operating instructions must be located near all control locations in any reasonable form;
- the application of the *Load Line Regulations* and the requirement specifying when a Load Line Certificate is needed have not changed for passenger vessels engaged in sheltered waters voyages. As such, the *Load Line Regulations* still do not apply to these vessels; however, all passenger vessels must continue to mark a subdivision load line on their side, and this must be indicated on the vessel's Safety Inspection Certificate;
- additional allowances to SOLAS requirements for non-Safety Convention vessels on near coastal voyages operating after sunset have been included in TP 15415 to provide flexibility regarding the types of lights required to be installed on board, provided they meet certain safety requirements regarding the area they can illuminate and the amount of time they can remain powered;
- when an ungrounded distribution system is used, a device capable of continuously monitoring the insulation level to earth (i.e. the nearest grounded point) and of giving an audible or visual indication of abnormally low insulation values must be provided; and
- mechanically connected systems on integrated tug and barge units need to comply with the rules of a recognized organization. A Type Approval Certificate is not required; however, the systems need to meet design and construction requirements of a recognized organization.

- si les bâtiments qui effectuent des voyages en eaux abritées peuvent détenir une lettre de tirant d'eau maximal plutôt qu'un certificat de ligne de charge, comme il est prescrit;
- si des dispositions supplémentaires aux exigences de SOLAS, autres que celles énoncées dans la TP 15415, seraient prévues pour les bâtiments effectuant certains voyages après le coucher du soleil;
- le type de protection requis pour les prises de courant des réseaux de distribution non mis à la terre;
- si les systèmes reliés mécaniquement aux groupes intégrés remorqueur-chaland doivent être approuvés.

TC a répondu à chaque question, clarifiant les exigences actuelles du Règlement. Ces questions portaient toutes sur les exigences énoncées dans la TP 15415. Comme les questions visaient à obtenir des précisions supplémentaires et ne recommandaient pas de modifications, aucun changement n'a été apporté à la TP 15415 à la suite de ces questions.

Dans sa réponse, Transports Canada a précisé ce qui suit :

- les instructions d'utilisation de l'équipement de remorquage doivent être situées près de tous les points de contrôle sous toute forme raisonnable;
- l'application du *Règlement sur les lignes de charge* et l'exigence précisant quand un certificat de ligne de charge est nécessaire n'ont pas changé pour les bâtiments à passagers effectuant des voyages en eaux abritées. Par conséquent, le *Règlement sur les lignes de charge* ne s'applique toujours pas à ces bâtiments; cependant, tous les bâtiments à passagers doivent continuer de marquer une ligne de charge de subdivision sur leur côté, et cela doit être indiqué sur le certificat d'inspection de sécurité du bâtiment;
- la TP 15415 prévoit des dérogations aux exigences de SOLAS pour les bâtiments qui ne sont pas assujettis à la Convention sur la sécurité qui effectuent des voyages à proximité du littoral après le coucher du soleil, afin d'offrir une certaine souplesse quant aux types d'appareils lumineux qui doivent être installés à bord, pourvu qu'ils respectent certaines exigences de sécurité concernant la zone où ils peuvent les allumer et la durée de leur alimentation;
- lorsqu'un réseau de distribution non mis à la terre est utilisé, un dispositif capable de mesurer en permanence le degré d'isolement par rapport à la masse (c'est-à-dire le point de mise à la terre le plus proche) et de donner une alerte sonore ou visuelle lorsque le degré d'isolement est anormalement bas doit être fourni;
- les systèmes reliés mécaniquement aux groupes intégrés remorqueur-chaland doivent être conformes aux règles d'un organisme reconnu. Un certificat d'approbation de type n'est pas requis; cependant, les systèmes doivent répondre aux exigences de conception et de construction d'un organisme reconnu.

## Edits to the Regulations and incorporated TPs

Some comments received resulted in small edits to the incorporated TP 15415. One such comment requested language be added to TP 15415 to clarify the requirement that equipment remain functional below –30 degrees Celsius is performance-based and not required if the vessel does not operate in such conditions. Another comment highlighted that an operational requirement incorporated through SOLAS that is redundant with requirements in Canada's current regulatory regime and suggested an exemption be clearly laid out in TP 15415 for vessels already subject to these provisions. Lastly, one stakeholder requested that TP 15415 be amended to relax requirements for coaming heights on vessels engaged on certain voyages, to properly reflect expected risks to these vessels and remove ambiguity between requirements in the Regulations and those of the *Load Line Regulations*. In response to these comments, minor edits were made to TP 15415 to increase clarity, particularly for certain vessels operating in Canadian waters, remove redundancy, and clarify ambiguity between the Regulations and other TC regulations.

Other stakeholders provided suggestions which resulted in small updates to the text of the Regulations. A commenter raised concerns surrounding a proposed provision which would require certain vessels — including those that operate exclusively on the Great Lakes — to provide safe access to all spaces including double bottom spaces to enable overall and close-up inspections and thickness measurements. The stakeholder was concerned that this provision would substantially impact the design of side and double bottom tanks for these vessels, as it would increase their weight and result in operators of these types of vessels being able to carry less cargo to abide by the limitations of the St. Lawrence Seaway. As such, this provision would introduce potentially unforeseen costs, which were not previously identified, with no benefits. TC agreed that there would be no identified benefits for imposing these precise requirements on these vessels as this provision is primarily intended to detect corrosion, which vessels operating consistently in the fresh water of the Great Lakes are at much lower risk of experiencing. As a result, the relevant section of the Regulations was updated to clarify that the requirement to provide safe access to all spaces to enable thickness measurements would not apply to vessels which operate exclusively on the Great Lakes. As this provision would not be applied to existing vessels, no updates to the project's cost-benefit analysis were required as a result of this amendment.

## Modifications au Règlement et aux TP incorporées

Certains commentaires reçus ont entraîné de petites modifications à la TP 15415 incorporée. Un de ces commentaires demandait l'ajout d'un libellé dans la TP 15415 pour clarifier que l'exigence selon laquelle l'équipement doit demeurer fonctionnel à moins de –30 degrés Celsius est fondée sur la performance et n'est pas requise si le bâtiment ne navigue pas dans de telles conditions. Un autre commentaire a souligné qu'une exigence opérationnelle incorporée par SOLAS est redondante avec les exigences du régime réglementaire actuel du Canada, et a suggéré qu'une exemption soit clairement énoncée dans la TP 15415 pour les bâtiments déjà assujettis à ces dispositions. Enfin, un intervenant a demandé que la TP 15415 soit modifiée pour assouplir les exigences relatives à la hauteur des hiloires des bâtiments engagés dans certains voyages, afin de bien refléter les risques prévus pour ces bâtiments et d'éliminer l'ambiguïté entre les exigences du Règlement et celles du *Règlement sur les lignes de charge*. En réponse à ces commentaires, des modifications mineures ont été apportées à la TP 15415 afin d'accroître la clarté, en particulier pour certains bâtiments naviguant dans les eaux canadiennes, d'éliminer la redondance et de clarifier l'ambiguïté entre le Règlement et d'autres règlements de TC.

D'autres intervenants ont fait des suggestions qui ont entraîné de petites mises à jour du texte du Règlement. Un observateur a soulevé des préoccupations au sujet d'une disposition proposée qui exigerait que certains bâtiments, y compris ceux qui naviguent exclusivement sur les Grands Lacs, fournissent un accès sécuritaire à tous les espaces, y compris les espaces à double fond, afin de permettre des inspections globales et rapprochées et des mesures d'épaisseur. L'intervenant craignait que cette disposition ait une incidence importante sur la conception des citernes latérales et des citernes de double-fond pour ces bâtiments, car cela augmenterait leur poids et ferait en sorte que les exploitants de ces types de bâtiments seraient en mesure de transporter moins de marchandises pour respecter les limites de la Voie maritime du Saint-Laurent. Par conséquent, cette disposition entraînerait des coûts potentiellement imprévus, qui n'avaient pas été déterminés auparavant, sans avantages. Transports Canada a convenu qu'il n'y aurait aucun avantage à imposer ces exigences précises à ces bâtiments, car cette disposition vise principalement à détecter la corrosion, pour laquelle les bâtiments qui naviguent constamment en eau douce dans les Grands Lacs courent un risque beaucoup plus faible. Par conséquent, l'article pertinent du Règlement a été mis à jour afin de préciser que l'exigence de fournir un accès sécuritaire à tous les espaces pour permettre la mesure de l'épaisseur ne s'appliquerait pas aux bâtiments qui naviguent exclusivement sur les Grands Lacs. Comme cette disposition ne s'appliquerait pas aux bâtiments existants, aucune mise à jour de l'analyse coûts-avantages du projet n'a été nécessaire à la suite de cette modification.



Another stakeholder highlighted that the regulations specifying that industry practices and standards must be used by tug owners when obtaining a Bollard Pull Certificate is illogical unless those precise practices and standards are identified. To clarify, examples of such recommended practices and standards were added to TP 15415.

A comment was received requesting that requirements for bilingual signage be adjusted so that the signage needs to be in the language specific to the vessel's area of operation. TC replied that, as per the Regulations, the requirement is for signage intended for the crew to be in either English or French, not bilingual, and updated the text in the Regulations to make clear the signage is to be provided "in English or French, as per the working language of the vessel."

Other commenters identified small stylistic or grammatical errors in the text of incorporated TPs. The TPs were updated to correct these errors. The updates are editorial and are not expected to have any impacts on stakeholders.

Following prepublication, a stakeholder group posed a request to have flexibility regarding the implementation of requirements to retrofit lifejacket supplies with personal locator lights. The stakeholder requested flexibility be given to allow vessel owners to implement the same percentage of lifejacket light installation within the 5-year period, but to do so across their fleet as opposed to a certain percentage on each individual vessel. As the minimum percentage of lifejackets would still be fitted with locator lights within the same period of time under this allowance, the request was deemed to pose no safety concerns and was determined to have no impact on the project's cost-benefit analysis. As such, TP 15415 was slightly updated to provide authorized representatives of a vessel fleet with an option to submit an alternative compliance plan to TC that ensures the same percentage of lifejackets be fitted with a personal locator light during the same period across their fleet, as opposed to a percentage of lifejackets for each of their individual vessels. These alternative compliance plans would need to be submitted to TC's Domestic Vessel Regulatory Oversight division, who would only approve them provided they result in the same percentage of an authorized representative's lifejacket supply receiving a retrofit within the same time frame as the option for retrofitting the lifejacket supply in the manner outlined within the Regulations. This exemption allowance has been included within TP 15415.

Un autre intervenant a souligné que les règles stipulant que les propriétaires de remorqueurs doivent utiliser les pratiques et les normes de l'industrie lorsqu'ils obtiennent un certificat de puissance de traction est illogique à moins que ces pratiques et normes précises soient identifiées. Pour plus de clarté, des exemples de pratiques et de normes recommandées ont été ajoutés à la TP 15415.

Transports Canada a reçu un commentaire demandant que les exigences en matière de signalisation bilingue soient modifiées afin que la signalisation soit rédigée dans la langue propre à la zone d'exploitation du bâtiment. Transports Canada a répondu que, conformément au Règlement, la signalisation destinée à l'équipage doit être en anglais ou en français, et non bilingue, et a mis à jour le texte du Règlement pour indiquer clairement que la signalisation doit être fournie « en anglais ou en français, en fonction de la langue de travail du bâtiment ».

D'autres observateurs ont relevé de petites erreurs stylistiques ou grammaticales dans le texte des TP incorporées. Les TP ont été mises à jour pour corriger ces erreurs. Les mises à jour sont de nature éditoriale et ne devraient pas avoir d'incidence sur les intervenants.

À la suite de la publication préalable, un groupe d'intervenants a demandé qu'on fasse preuve de souplesse en ce qui concerne la mise en œuvre des exigences visant à ajouter aux gilets de sauvetage des appareils lumineux individuels. L'intervenant a demandé qu'une certaine souplesse soit accordée pour permettre aux propriétaires de bâtiments de mettre en œuvre le même pourcentage d'installation d'appareils lumineux sur les gilets de sauvetage au cours de la période de cinq ans, mais de le faire pour l'ensemble de leur flotte, plutôt que pour un certain pourcentage sur chaque bâtiment. Étant donné que le pourcentage minimal de gilets de sauvetage serait toujours muni d'appareils lumineux au cours de la même période en vertu de cette allocation, TC a jugé que la demande ne posait aucun problème de sécurité et qu'elle n'avait aucune incidence sur l'analyse coûts-avantages du projet. À ce titre, la TP 15415 a été légèrement mise à jour afin de fournir aux représentants autorisés d'une flotte de bâtiments l'option de soumettre à TC un plan de conformité alternatif qui assure que le même pourcentage de gilets de sauvetage soit muni d'un appareil lumineux individuel au cours de la même période dans l'ensemble de leur flotte, plutôt qu'un pourcentage de gilets de sauvetage pour chacun de leurs bâtiments. Ces plans de conformité alternatifs devraient être présentés à la division Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens de TC, qui ne les approuvera que s'ils permettent d'obtenir le même pourcentage de gilets de sauvetage d'un représentant autorisé dans le même délai que l'option de mise à niveau des gilets de sauvetage de la manière décrite dans le Règlement. Cette exemption a été incluse dans la TP 15415.

### Additional suggested edits

Some stakeholders suggested edits to the Regulations or incorporated TPs which were not accepted. TC suspects that these suggestions may have been based on misunderstandings or misinterpretations of the Regulations or incorporated TPs. As such, TC provided clarification to the commenters, but did not adjust the proposed Regulations. For example, two comments suggested training intervals for marine evacuation systems and emergency pack type requirements for open reversible/inflatable platform rafts be aligned with requirements under SOLAS and the *International Code of Safety for High-Speed Craft* respectively, to maintain consistency with international requirements. TC responded to both these comments to clarify that both sets of requirements are indeed aligned with international standards.

Another comment requested an allowance permitting lightship surveys to be replaced by a signed declaration be extended to also apply to all vessels less than 50 metres in length, to which TC responded these vessels are already being granted such an allowance in the second edition of TP 7301.

Lastly, two comments requested grandfathering provisions be applied based on the date of a vessel's construction, as opposed to when its keel was laid, to avoid cases where certain vessels are well underway of being constructed but are not able to qualify for grandfathering. TC responded that such cases are rare, and should they occur, the vessel's authorized representative could apply for an exemption from whichever requirement they feel cannot be implemented due to its stage of construction at the time of the Regulations entering into force. These exemption requests would need to be submitted to TC's Domestic Vessel Regulatory Oversight division, who would only approve them provided they adequately demonstrate the vessel's implementation of the requirement was impacted by the vessel being under construction at the time of the Regulations entering into force, and that the exemption would not impact the vessel's safety.

### Outstanding issues

Four stakeholders submitted comments to highlight what they felt were unresolved issues in the industry. Two comments highlighted that the use of "margin line" as a parameter for measuring a vessel's heel acceptance, as cited in the Regulations, is outdated as more modern calculations — such as the "water on deck criteria" — are used by other administrations, notably the European Union. TC responded by clarifying that the margin line parameter is used to maintain consistency with the deterministic

### Autres modifications suggérées

Certains intervenants ont suggéré des modifications au Règlement ou aux TP incorporées qui n'ont pas été acceptées. Transports Canada soupçonne que ces suggestions sont peut-être fondées sur des malentendus ou des interprétations erronées du Règlement ou des TP incorporées. Par conséquent, TC a fourni des précisions aux auteurs des commentaires, mais n'a pas modifié le Règlement proposé. Par exemple, deux commentaires suggéraient d'harmoniser les intervalles de formation pour les systèmes d'évacuation en mer et les exigences relatives au type de trousse d'urgence pour les radeaux à plate-forme réversibles/gonflables avec les exigences de SOLAS et du *Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse*, respectivement, afin de maintenir la cohérence avec les exigences internationales. Transports Canada a répondu à ces deux commentaires afin de préciser que les deux ensembles d'exigences sont effectivement harmonisés avec les normes internationales.

Un autre commentaire demandait qu'une autorisation permettant de remplacer les visites du bâtiment à lège par une déclaration signée soit étendue à tous les bâtiments de moins de 50 mètres de longueur, ce à quoi TC a répondu que ces bâtiments se voyaient déjà accorder une telle autorisation dans la deuxième édition de la TP 7301.

Enfin, un commentaire a demandé que des dispositions de droits acquis soient appliquées en fonction de la date de construction du bâtiment, par opposition à la date à laquelle sa quille a été posée, afin d'éviter que certains bâtiments soient en bonne voie de construction, mais ne soient pas admissibles aux droits acquis. Transports Canada a répondu que de tels cas sont rares et que, s'ils se produisaient, le représentant autorisé du bâtiment pourrait demander une exemption à l'égard de toute exigence qui, selon lui, ne pourrait pas être mise en œuvre en raison de son stade de construction au moment de l'entrée en vigueur du Règlement. Ces demandes d'exemption devraient être soumises à la division Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens de TC, qui ne les approuvera que s'ils démontrent adéquatement que la mise en œuvre de l'exigence par le bâtiment a été touchée par le fait que le bâtiment était en construction au moment de l'entrée en vigueur du Règlement, et que l'exemption n'aurait aucune incidence sur la sécurité du bâtiment.

### Affaires courantes

Quatre intervenants ont présenté des commentaires pour mettre en évidence ce qu'ils estimaient être des problèmes non résolus dans l'industrie. Deux commentaires ont souligné que l'utilisation de la « ligne de marge » comme paramètre pour mesurer l'acceptation de gîte d'un bâtiment, comme cité dans le Règlement, est désuète, car d'autres administrations, notamment l'Union européenne, utilisent des calculs plus modernes, comme le « critère de l'eau sur le pont ». Transports Canada a répondu en

damage stability for domestic vessels that was decided when the 2007 edition of TP 10943 was developed, as an alternative to the use of water on deck criteria used by the European Union. Owners and builders of vessels can choose to use more modern probabilistic calculations in SOLAS that no longer use the margin line; the margin line parameter is an option, not a requirement, in both TP 7301 and TP 10943.

Another comment highlighted that the Regulations specify that vessels require a range of stability of 40 degrees, but this criterion is not appropriate for vessels carrying unsecured cargo or vehicles as the cargo would shift and cause the vessel to capsize well before that angle is met. Instead, the commenter suggested the requirements be aligned with those found in the IMO circular MSC.1/Circ.1281. TC responded that MSC.1/Circ.1281 is an acceptable alternative for applicable vessels, as reflected in TP 7301.

All changes made to the Regulations and incorporated TPs following the prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, were administrative edits and clarifications, which were minor in nature, made to enhance clarity, provide flexibility, and avoid unintended stakeholder burden. These changes are not expected to carry any additional costs or negative impacts for affected stakeholders and did not result in any changes being made to the project's cost-benefit analysis.<sup>4</sup>

#### Online publication of TPs

Alongside the prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, the four TPs incorporated by reference in the Regulations were made available for stakeholder review and feedback on TC's consultation web page. This page provided a general overview of the Regulations, with targeted questions focused on details within the TPs specifically, to solicit public feedback on key details. This page was available for public review and comment for the full 60 days during which the Regulations were available for comment following prepublication in the *Canada Gazette*, Part I.

précisant que le paramètre de la ligne de surimmersion est utilisé pour maintenir l'uniformité avec la stabilité déterministe des avaries pour les bâtiments domestiques qui avait été décidée lors de l'élaboration de l'édition 2007 de la publication TP 10943, comme solution de rechange aux critères d'utilisation de l'eau sur le pont utilisés par l'Union européenne. Les propriétaires et les constructeurs de bâtiments peuvent choisir d'utiliser des calculs probabilistes plus modernes dans SOLAS qui n'utilisent plus la ligne de surimmersion; le paramètre de la ligne de surimmersion est une option, et non une exigence, dans les TP 7301 et TP 10943.

Un autre commentaire a souligné que le Règlement précise que les bâtiments doivent avoir une plage de stabilité de 40 degrés, mais ce critère n'est pas approprié pour les bâtiments transportant des cargaisons ou des véhicules non arrimés, car la cargaison se déplacerait et ferait chavirer le bâtiment bien avant que cet angle ne soit atteint. Il a plutôt suggéré que les exigences soient harmonisées avec celles qui figurent dans la circulaire MSC.1/Circ.1281 de l'OMI. Transports Canada a répondu que la circulaire MSC.1/Circ.1281 de l'OMI est une solution de rechange acceptable pour les bâtiments concernés, comme l'indique la TP 7301.

Tous les changements apportés au Règlement et aux TP incorporées à la suite de la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* étaient des modifications administratives et des clarifications mineures, de nature à améliorer la clarté, à offrir de la souplesse et à éviter un fardeau imprévu pour les intervenants. On ne s'attend pas à ce que ces changements entraînent des coûts additionnels ou des répercussions négatives pour les intervenants touchés, et ils n'ont pas entraîné de changements à l'analyse coûts-avantages du projet<sup>4</sup>.

#### Publication des TP en ligne

Conjointement avec la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, les quatre TP qui seront incorporées par renvoi dans le Règlement ont été publiées sur la page Web de consultation de TC afin que les intervenants puissent les passer en revue et offrir une rétroaction. Cette page Web offrait un aperçu général du Règlement, avec des questions ciblées portant principalement sur les détails des TP dans le but d'obtenir une rétroaction du public sur ces points clés. La page Web était accessible au public aux fins d'examen et de commentaire pendant toute la période de 60 jours pendant laquelle le Règlement était disponible aux fins de commentaires par suite de sa publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

<sup>4</sup> While updates have been made to the project's cost-benefit analysis following its prepublication, these updates were not the result of changes made to either the Regulatory text or incorporated TPs.

<sup>4</sup> Bien que des mises à jour aient été apportées à l'analyse coûts-avantages du projet à la suite de sa publication préalable, ces mises à jour n'étaient pas le résultat de changements apportés au texte réglementaire ni aux TP incorporées.

## Engagement with Natural Resources Canada

Ongoing engagement has taken place between TC and Natural Resources Canada (NRCan), consistent with a memorandum of understanding (MoU) signed in 2008 between the two departments. The MoU established a *modus operandi* between TC and NRCan for working together in instances where regulations touch on vessels involved in oil and gas explorations.

TC has worked closely with NRCan colleagues to develop language for the Regulations in respect of vessels that are capable of engaging in the drilling for, or the production, conservation or processing of oil or gas.

## Engagement with Employment and Social Development Canada

Ongoing engagement has also taken place between TC and Employment and Social Development Canada (ESDC), as the Regulations make consequential amendments to the MOHSR, which are jointly administered by the Minister of Transport and the Minister of Labour and Seniors. Changes to the MOHSR also bring about consequential amendments to Schedule I of the AMP (CLC) Regulations.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, analysis was undertaken to determine whether the Regulations are likely to give rise to modern treaty obligations. This assessment examined the geographic scope and subject matter of the regulatory proposal in relation to modern treaties in effect and, after examination, no implications or impacts on modern treaties were identified.

### *Instrument choice*

Requirements and standards for vessel construction and equipment, many of which are established by international bodies, are critical for the safe and effective operation of marine vessels and for the protection of the environment. To ensure that such requirements and standards are followed and enforceable in Canada, they must be set in regulations.

Subsection 120(1) of the CSA 2001 gives the Governor in Council authority, on the recommendation of the Minister of Transport, to make regulations respecting the safety of vessels. As the Regulations seek to consolidate and update the requirements of multiple existing regulations and standards into one regulation, regulatory amendments were determined to be the most appropriate approach. No non-regulatory options were considered.

## Participation de Ressources naturelles Canada

Il y a une participation continue entre TC et Ressources naturelles Canada (RNCa), conformément au protocole d'entente que ces deux ministères ont signé en 2008. Le protocole d'entente précise la procédure que doivent suivre TC et RNCa pour collaborer dans des circonstances où la réglementation vise les bâtiments utilisés pour l'exploration pétrolière et gazière.

TC a collaboré de près avec ses collègues de RNCa afin d'élaborer un libellé pour le Règlement en ce qui concerne les bâtiments utilisables dans le cadre d'activités de forage, de production, de rationalisation de l'exploitation ou de traitement du pétrole ou du gaz.

## Participation d'Emploi et Développement social Canada

Il y a également une participation continue entre TC et Emploi et Développement social Canada (EDSC), car le Règlement apporte des changements importants au RSSTMM, qui est administré conjointement par le ministre des Transports et le ministre du Travail et des Aînés. Les modifications au RSSTMM ont également une incidence sur l'annexe I du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Code canadien du travail)*.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Conformément à la *Directive du cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été entreprise pour déterminer si le Règlement est susceptible de donner lieu à des obligations découlant des traités modernes. Cette évaluation a permis un examen de la portée géographique et de l'objet de la proposition réglementaire relativement aux traités modernes en vigueur. Après examen, aucune incidence sur les traités modernes n'a été constatée.

### *Choix de l'instrument*

Les exigences et les normes relatives à la construction et à l'équipement des bâtiments, dont plusieurs sont établies par des organismes internationaux, sont essentielles à l'exploitation sûre et efficace des bâtiments et à la protection de l'environnement. Afin que ces exigences et ces normes soient respectées et applicables au Canada, elles doivent être établies dans des règlements.

Conformément au paragraphe 120(1) de la LMMC 2001, le gouverneur en conseil peut, sur recommandation du ministre des Transports, prendre des règlements relativement à la sécurité des bâtiments. Comme le Règlement vise à mettre à jour les exigences de plusieurs règlements et normes et à les combiner en un seul règlement, l'approche qui répondait le mieux à ces besoins était d'apporter des modifications à la réglementation. Aucune option non réglementaire n'a été envisagée.

In order to align with international standards, remain consistent with these standards when they are updated, and avoid unnecessary duplication between international and domestic requirements, the Regulations rely on incorporation by reference for various standards, codes, and conventions, most notably SOLAS. Canada is an active participant in multiple working groups at the IMO, playing a leading role in the development of new and updated requirements in the documents that are incorporated by reference.

Further, the Regulations require authorized representatives to adhere to, where applicable, requirements in TP 15415. By incorporating Canadian specific requirements in this TP alongside applicable chapters of SOLAS, when these chapters receive updates at the IMO, TC will be in a position to quickly clarify Canadian requirements within TP 15415, should updates to SOLAS not fully align with Canada's operating environment. As updates to the TP can be made more expeditiously than updates to the regulatory text, this approach will allow TC to provide necessary clarity to industry faster when amendments are adopted internationally.

By consolidating requirements spread across multiple regulations and standards into one set of regulatory requirements, the Regulations will ease the burden on stakeholders who are currently required to consult multiple, disparate regulations when constructing a vessel 24 m or more in length for operation in Canada. The Regulations will ensure clarity and certainty about the shipbuilding process for Canadian stakeholders, as they blend the domestic and international regulatory frameworks and therefore streamline the design and construction processes.

### **Regulatory analysis**

The Regulations simplify the regulatory framework for the construction and equipment of new vessels (i.e. built on or after the coming into force of the Regulations) of 24 m or more in length by consolidating requirements under various existing regulations and TPs into one regulation. In addition, the Regulations align with international requirements through the incorporation by reference of key international standards and codes, including their relevant modifications to suit the Canadian context, while also formalizing pertinent guidance published by TC. While the Regulations are not expected to impose additional costs on industry associated with international standards and codes, vessel owners will carry additional costs as a result of the fire safety protection requirements for newly built vessels without mechanical means of propulsion (e.g. barges).

L'incorporation par renvoi de divers codes et de diverses normes et conventions, notamment SOLAS, serait utilisée dans le Règlement pour qu'il s'harmonise avec les normes internationales, pour qu'il le demeure lors des modifications de ces normes et pour éviter les répétitions inutiles entre les exigences nationales et internationales. Le Canada est un participant actif de plusieurs groupes de travail de l'OMI et joue un rôle important dans l'établissement de nouvelles exigences et dans la modification des exigences, dans les documents qui sont incorporés par renvoi.

En outre, selon le Règlement, les représentants autorisés sont tenus de respecter les exigences de la TP 15415. En incorporant des exigences propres au Canada dans cette TP en plus des chapitres applicables de SOLAS, lorsque ces chapitres seront modifiés par l'OMI, TC sera en mesure de clarifier rapidement les exigences canadiennes dans la TP 15415 si les modifications à SOLAS ne correspondent pas tout à fait au contexte opérationnel canadien. Comme il est possible d'apporter des modifications à la TP plus rapidement qu'au texte réglementaire, cette approche permettra à TC de fournir les précisions nécessaires aux intervenants de l'industrie plus rapidement lorsque des modifications seront adoptées à l'échelle internationale.

Parce qu'il combine les exigences de plusieurs règlements et normes dans un ensemble d'exigences réglementaires, le Règlement allégera le fardeau des intervenants, qui doivent actuellement consulter plusieurs règlements disparates pour construire des bâtiments de 24 m de longueur ou plus en vue de leur exploitation au Canada. Le Règlement offrira clarté et certitude aux intervenants canadiens au sujet du processus de construction navale, comme il fusionne les cadres réglementaires national et international et simplifie donc les processus de conception et de construction.

### **Analyse de la réglementation**

Le Règlement simplifie le cadre de réglementation régissant la construction et l'équipement des nouveaux bâtiments (c'est-à-dire qui ont été construits à la date d'entrée en vigueur du Règlement ou à une date ultérieure) de 24 m de longueur ou plus en combinant les exigences prévues par divers règlements et diverses TP en un seul règlement. De plus, le Règlement s'harmonise avec les exigences internationales grâce à l'incorporation par renvoi des principales normes et des principaux codes internationaux, y compris de leurs modifications pertinentes dans le contexte canadien, et rend officielles les orientations pertinentes publiées par TC. Même si le Règlement ne devrait pas engendrer de coûts supplémentaires pour l'industrie en ce qui a trait aux normes et aux codes internationaux, les propriétaires de bâtiments devront assumer des coûts supplémentaires en raison des exigences de protection contre les incendies des bâtiments nouvellement construits sans moyens de propulsion mécanique (c'est-à-dire les chalands).

Likewise, owners of some existing vessels will bear incremental costs, as they will be required to update on-load release mechanisms to comply with the LSA Code, to improve the safety of passengers by carrying infant-sized lifejackets, and to fit lifejackets with a personal locator light on passenger vessels operating after sunset and before sunrise.

The Regulations allow stakeholders to employ new methods to construct and equip their vessels to match their individual operating circumstances, without the need to apply for an MTRB decision. The Regulations are, therefore, expected to reduce burden on stakeholders and the Government of Canada related to such MTRB applications.

The Regulations are expected to generate cost savings of a total of \$1.99 million (present value in 2021 Canadian dollars, discounted to the year 2023 with a 7% discount rate) between 2023 and 2032, of which \$58,240 would be realized by vessel owners and \$1.93 million by the Government of Canada. During the same period, some vessel owners are also expected to bear a total cost of \$2.94 million. As a result, the net cost was estimated to be \$0.95 million between 2023 and 2032. It should be noted that several of the benefits of the Regulations, such as efficiency gains for stakeholders, as well as safety and compliance benefits, could not be monetized. Despite the net monetized cost, TC expects that the overall benefits of the Regulations will outweigh the monetized costs.

Following comments received during the prepublication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, the cost-benefit analysis was modified as follows:

1. updated the base year of discounting from 2022 to 2023 as the Regulations are registered in 2023, which increased previously reported costs and benefits in present value terms;<sup>5</sup>
2. updated the estimate of the average salary for middle management occupations in trades, transportation, production and utilities, as well as the estimate of the average cost of an MTRB review based on the most recent TC's internal analysis; and
3. corrected an error to properly reflect that stakeholders of newly registered vessels must comply with the life-jacket requirements upon vessel registration,

<sup>5</sup> Estimated costs and benefits increased by approximately 7% in present value terms since they are now discounted by one less year compared to the prepublication in *Canada Gazette*, Part I. This leads to an increase in the costs and benefits by approximately 7% (the discount rate).

De la même manière, les propriétaires de certains bâtiments existants encourront des coûts supplémentaires puisqu'ils seront tenus de mettre à niveau les mécanismes de largage en charge pour se conformer au Recueil LSA, d'augmenter la sécurité des passagers en transportant des gilets de sauvetage pour nourrissons et de munir les gilets de sauvetage d'un appareil lumineux individuel dans les bâtiments à passagers exploités après le coucher du soleil ou avant son lever.

Le Règlement permet aux intervenants d'utiliser de nouvelles méthodes pour construire et équiper leurs bâtiments afin qu'ils correspondent à leurs circonstances d'exploitation individuelles, sans avoir besoin de faire une demande pour une décision du BETMM. Le Règlement devrait par conséquent réduire le fardeau des intervenants et du gouvernement du Canada en ce qui a trait aux demandes déposées auprès du BETMM.

Il est attendu que le Règlement engendrera des économies de coûts totales de 1,99 million de dollars de 2023 à 2032 (valeur actuelle en dollars canadiens de 2021, actualisée à l'année 2023 avec un taux d'actualisation de 7 %). De ce montant, les propriétaires de bâtiments réaliseraient des économies de 58 240 \$, et le gouvernement du Canada, de 1,93 million de dollars. Pendant la même période, certains propriétaires de bâtiments assumeraient un coût total de 2,94 millions de dollars. Par conséquent, le coût net a été estimé à 0,95 million de dollars entre 2023 et 2032. Il convient de noter que plusieurs des avantages du Règlement, tels que les gains d'efficacité pour les intervenants, ainsi que les avantages en matière de sécurité et de conformité, n'ont pas pu être monétisés. Malgré le coût net converti en valeur monétaire, TC s'attend à ce que les avantages du Règlement l'emportent globalement sur les coûts.

À la suite des commentaires reçus pendant la publication préalable du Règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, l'analyse coûts-avantages a été modifiée comme suit :

1. mis à jour l'année de base de l'actualisation de 2022 à 2023, puisque le Règlement est enregistré en 2023, ce qui a augmenté les coûts et les avantages déjà déclarés en valeur actualisée<sup>5</sup>;
2. mis à jour l'estimation du salaire moyen des cadres intermédiaires dans les métiers, le transport, la production et les services publics ainsi que l'estimation du coût moyen d'un examen par le BETMM en fonction de l'analyse interne la plus récente de TC;
3. corrigé une erreur afin de bien indiquer que les intervenants des bâtiments nouvellement immatriculés

<sup>5</sup> Les coûts et les avantages estimés ont augmenté d'environ 7 % en valeur actualisée puisqu'ils sont maintenant actualisés d'une année de moins par rapport à la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Cela entraîne une augmentation des coûts et des avantages d'environ 7 % (le taux d'actualisation).

compared to previous analysis when such impacts were calculated to occur one year after the vessel registration.

As a result, monetized impacts (in present value) on stakeholders were revised as follows:

- the total cost was updated from \$2.74 million to \$2.94 million;
- the total benefit was updated from \$1.56 million to \$1.99 million; and
- the net cost was updated from \$1.18 million to \$0.95 million.

#### *Analytical framework*

The costs and benefits for the Regulations have been assessed in accordance with the Treasury Board of Canada Secretariat's (TBS) *Policy on Cost-Benefit Analysis*. Where possible, impacts are quantified and monetized, with only the direct costs and benefits for stakeholders being considered in the cost-benefit analysis.

Benefits and costs associated with the Regulations are assessed based on comparing the baseline scenario against the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government of Canada does not implement the Regulations. The regulatory scenario provides information on the intended outcomes because of the Regulations. Details of these scenarios are further described below.

Unless otherwise noted, benefits and costs are expressed in present value using 2021 constant Canadian dollars, discounted to the year 2023 when the Regulations are registered, with a 7% discount rate, for the period from 2023 to 2032.

#### *Affected stakeholders*

The Regulations impact vessel owners and stakeholders responsible for constructing and equipping vessels that are 24 m or more in length built on or after the coming into force of the Regulations (i.e. newly built vessels). While owners of most vessels built before the coming into force of the Regulations (i.e. existing vessels) are permitted to abide by the regulations in place at the time of their vessels' construction, some of them are affected by certain requirements. Also, owners of vessels imported into Canada may be affected if such vessels need to undergo alterations or modifications to comply with the Regulations.

doivent se conformer aux exigences relatives aux gilets de sauvetage en vigueur au moment de l'immatriculation du bâtiment, comparativement à l'analyse précédente selon laquelle de tels impacts devaient se produire un an après l'immatriculation du bâtiment.

Par conséquent, les répercussions monétaires (en valeur actualisée) sur les intervenants ont été révisées comme suit :

- le coût total est passé de 2,74 millions de dollars à 2,94 millions de dollars;
- le bénéfice total est passé de 1,56 million de dollars à 1,99 million de dollars;
- le coût net est passé de 1,18 million de dollars à 0,95 million de dollars;

#### *Cadre d'analyse*

Les coûts et les avantages du Règlement ont été évalués conformément à la *Politique sur l'analyse coûts-avantages* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT). Dans la mesure du possible, les répercussions sont quantifiées et monétisées, et seuls les coûts et les avantages directs pour les intervenants sont pris en compte.

Les avantages et les coûts associés au Règlement sont évalués en comparant le scénario de référence au scénario réglementaire. Le premier décrit ce qui est susceptible de se produire à l'avenir si le gouvernement du Canada ne met pas en œuvre le Règlement. Le scénario de réglementation fournit des indications sur les résultats escomptés par le Règlement. Les deux scénarios sont décrits plus en détail ci-dessous.

Sauf indication contraire, les avantages et les coûts sont exprimés en valeur actualisée en dollars canadiens constants de 2021, actualisés à l'année 2023 lorsque le Règlement est enregistré, avec un taux d'actualisation de 7 %, pour la période de 2023 à 2032.

#### *Intervenants touchés*

Les propriétaires de bâtiments sont touchés par le Règlement, comme il est applicable aux intervenants responsables de la construction et de l'équipement des bâtiments de 24 m ou plus de longueur, construits à la date d'entrée en vigueur du Règlement ou à une date ultérieure (c'est-à-dire les bâtiments nouvellement construits). Bien que les propriétaires de la plupart des bâtiments construits avant l'entrée en vigueur du Règlement (c'est-à-dire les bâtiments existants) puissent suivre les règlements qui étaient en vigueur au moment de la construction de leurs bâtiments, certains sont soumis à certaines des exigences proposées. De plus, les propriétaires de bâtiments importés au Canada peuvent être touchés si ces bâtiments devaient subir des transformations ou des modifications pour se conformer au Règlement.



The population of affected owners of existing vessels could not be precisely evaluated, as data administered by TC only allowed TC subject matter experts to estimate the number of impacted existing vessels (see paragraphs below). Therefore, for the purpose of this analysis it is assumed that each vessel is owned/operated by a different owner/operator, although that may not actually be the case.

The Regulations particularly affect owners/operators of existing passenger vessels that are 24 m or more in length, which will be required to carry infant-sized lifejackets. Additionally, all lifejackets on board such vessels operating after sunset and before sunrise will need to be fitted with personal locator lights. Using TC's [Vessel Registration Query System \(VRQS\)](#) and subject matter experts' analysis, it was estimated that approximately 240 passenger vessels (and therefore vessel owners/operators) with a total combined passenger capacity of around 71 144 — including cable ferries, ferry vessels, passenger ships, and roll on-roll off passenger vessels (ro-ro) — will be affected by these requirements. Details are presented in Table 1 below.

**Table 1: Affected passenger vessels and their passenger capacity (maximum onboard passengers)**

Vessel type	Affected passenger vessels — All types of operation		Affected passenger vessels — Operating after sunset and before sunrise	
	Number of vessels	Passenger capacity	Number of vessels	Passenger capacity
Cable ferry	21	1 508	15	1 136
Ferry vessel	70	24 789	38	12 984
Passenger vessel	145	42 394	91	30 214
Ro-ro passenger vessel	4	2 453	3	1 854
<b>Total</b>	<b>240</b>	<b>71 144</b>	<b>147</b>	<b>46 188</b>

Source: Vessel Registration Query System and TC internal analysis

According to data captured in TC's VRQS, the Canadian passenger vessel fleet subject to the Regulations has been stable over the past 10 years. On average, vessels being registered balance out vessels being removed from the registry. In the last 10 years, 23 passenger vessels of 24 m or more in length with a total passenger capacity of 6 915

Il est important de souligner que la population de propriétaires de bâtiments existants touchés par le Règlement n'a pas pu être précisément évaluée, comme les données gérées par TC ont uniquement permis aux experts en la matière d'estimer le nombre de bâtiments existants touchés (voir les paragraphes ci-dessous). Par conséquent, aux fins de la présente analyse, il est supposé que chaque bâtiment soit détenu ou exploité par un propriétaire ou un exploitant différent, bien que cela puisse ne pas être réellement le cas.

Le Règlement touche particulièrement les propriétaires/exploitants de bâtiments à passagers existants qui mesurent 24 m de longueur ou plus, parce qu'ils sont tenus de transporter des gilets de sauvetage convenant aux nourrissons. De plus, tous les gilets de sauvetage à bord de tels bâtiments exploités après le coucher du soleil ou avant son lever sont tenus d'être munis d'un appareil lumineux individuel. Selon le [Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des bâtiments \(SRIIB\)](#) de TC et l'analyse des experts en la matière, environ 240 bâtiments à passagers (et donc propriétaires/exploitants de bâtiments), ayant une capacité totale combinée d'environ 71 144 passagers, ce qui comprend les bacs à câble, les traversiers, les bâtiments à passagers et les bâtiments rouliers à passagers, seront touchés par le Règlement. Des détails sont présentés dans le tableau 1 ci-dessous.

**Tableau 1 : Les bâtiments à passagers visés et leur capacité en passagers (nombre maximal de passagers à bord)**

Type de bâtiment	Bâtiments à passagers visés — Tous les types d'opérations		Bâtiments à passagers visés — Exploités entre le coucher et le lever du soleil	
	Nombre de bâtiments	Capacité en passagers	Nombre de bâtiments	Capacité en passagers
Bac à câble	21	1 508	15	1 136
Traversier	70	24 789	38	12 984
Bâtiment à passagers	145	42 394	91	30 214
Bâtiment roulier à passagers	4	2 453	3	1 854
<b>Total</b>	<b>240</b>	<b>71 144</b>	<b>147</b>	<b>46 188</b>

Source : Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des bâtiments de TC

Des données historiques saisies dans le Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des bâtiments démontrent que la flotte canadienne de bâtiments à passagers visée par le Règlement est demeurée stable au cours des 10 dernières années. En moyenne, les bâtiments immatriculés compensent le nombre de bâtiments



were registered. For the purpose of this analysis, it is assumed that an additional 23 passenger vessels with a passenger capacity of 6 915 will be registered as new vessels in the analytical time frame (i.e. 2023 to 2032).

Based on TC's inspection program information, it is estimated that 41 existing vessels equipped with on-load release mechanisms are not compliant with the LSA Code; therefore, their owners will have to upgrade the on-load release mechanisms as required by the Regulations.

### *Baseline scenario*

In the baseline scenario, existing construction and equipment requirements for new vessels that are 24 m or more in length would remain spread across multiple existing regulations and TPs that were made under the previous (now repealed) *Canada Shipping Act* and would not take into consideration updated international requirements, modern standards, or industry best practices. As a result, vessel owners would need to continue to navigate through these existing regulations, Ship Safety Bulletins, and TPs to comply with vessel construction and equipment requirements.

Issues identified by the TSB would not be addressed on existing vessels and safety concerns would remain in respect of infant-sized lifejacket requirements and life-jackets not being fitted with personal locator lights. However, no additional cost would be incurred by existing vessel owners with on-load release mechanisms that are out of date with the LSA Code as they are not required to upgrade such mechanisms.

Finally, vessel owners would continue to request regulatory exemptions to use alternative designs or procedures to build new vessels. As such, TC would still need to approve — through MTRB decisions — these common exemption requests. These requests would remain as irritants and continue to require extensive resources on the part of TC.

### *Regulatory scenario*

In the regulatory scenario, the Regulations consolidate construction and equipment requirements for large vessels (24 m or more in length) included in multiple existing regulations, TPs, standards, and codes into one regulation.

supprimés du registre. Au cours des 10 dernières années, 23 bâtiments à passagers d'une longueur égale ou supérieure à 24 m et d'une capacité en passagers totale de 6 915 ont été immatriculés. Aux fins de la présente analyse, on présume que 23 autres bâtiments à passagers ayant une capacité en passagers de 6 915 seront immatriculés en tant que bâtiments neufs pendant la période d'analyse (c'est-à-dire de 2023 à 2032).

D'après les renseignements du programme d'inspection de TC, on estime que 41 bâtiments existants qui sont équipés de mécanismes de largage en charge ne seront pas conformes aux exigences du Recueil LSA. Par conséquent, leurs propriétaires seront tenus de mettre à niveau les mécanismes de largage en charge comme l'exigerait le règlement.

### *Scénario de base*

Dans le scénario de base, les exigences actuelles concernant la construction et l'équipement des bâtiments neufs d'une longueur égale ou supérieure à 24 m resteraient réparties dans plusieurs règlements et TP en vigueur qui ont été pris en vertu de l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada* (maintenant abrogée) et elles ne tiendraient pas compte des exigences internationales mises à jour, des normes modernes ou des pratiques exemplaires de l'industrie. Par conséquent, les propriétaires de bâtiment seraient tenus de continuer à consulter les différents règlements, bulletins de la sécurité des bâtiments et TP en vigueur pour satisfaire aux exigences concernant la construction et l'équipement des bâtiments.

Les enjeux relevés par le BST concernant les bâtiments existants ne seraient pas traités et des préoccupations de sécurité subsisteraient à l'égard des exigences concernant les gilets de sauvetage pour enfants en bas âge et du fait que les gilets de sauvetage ne sont pas munis d'appareils lumineux individuels. Toutefois, il n'y aurait aucun coût supplémentaire pour les propriétaires des bâtiments existants qui sont équipés de mécanismes de largage en charge obsolètes par rapport au Recueil LSA, car ils ne sont pas tenus de mettre à niveau ces mécanismes.

Enfin, les propriétaires de bâtiment continueraient de demander des exemptions réglementaires leur permettant d'utiliser d'autres conceptions ou procédures pour construire des bâtiments neufs. À ce titre, TC devrait encore approuver, par des décisions rendues par le BETMM, ces demandes d'exemption courantes. Ces dernières demeurerait des irritants et continueraient à exiger beaucoup de ressources de la part de TC.

### *Scénario de réglementation*

Dans le scénario de réglementation, le Règlement permet de regrouper dans un seul règlement les exigences concernant la construction et l'équipement des grands bâtiments (d'une longueur égale ou supérieure à 24 m) qui se

Vessel builders and owners can follow a clear and coherent set of regulatory requirements to construct and equip new vessels. It is expected that the majority of these new requirements will not significantly affect the industry as they are, in most cases, requirements/standards that are already in place for building/equipping new vessels in Canada, or that industry is opting to comply with under the baseline scenario. However, some vessel owners will incur additional costs associated with the new fire safety protection requirements on new vessels without mechanical means of propulsion.

In addition, to ensure that key safety measures apply to all large vessels (24 m or more in length), existing vessels are required to comply with certain new requirements, such as availability of infant-sized lifejackets on board, life-jacket locator lights, and the retrofitting of on-load release mechanisms.

The introduction of up-to-date standards and codes in the Regulations will result in a reduction of future efforts by vessel builders to require exemptions and from the MTRB to review and approve these exemption requests.

Finally, the Regulations amend the AMPN (CSA 2001) Regulations by adding a new Part to the schedule that consolidates AMPs prescribed in various existing regulations and outlines new ranges of penalties for non-compliance and violations associated with requirements for vessel construction and equipment. The Regulations introduce penalty amounts for some violations that did not previously have assigned amounts and increase the penalty amounts for previously existing penalties, which means that vessel owners will face higher penalties for non-compliance with certain construction and equipment requirements.

#### *Benefits and costs*

It is expected that the Regulations will reduce costs to industry and the Government of Canada as many MTRB exemptions will no longer be needed. The total monetized benefit is estimated to be \$1.99 million, \$58,240 of which would be realized by industry, and \$1.93 million by the Government.

The Regulations will also impose additional costs on some vessel owners. It is estimated that the total cost would be approximately \$2.94 million. As a result, the estimated net monetized cost would be \$0.95 million.

trouvent, à l'heure actuelle, dans plusieurs règlements, TP, normes et recueils. Les constructeurs et les propriétaires de bâtiments peuvent se conformer à un ensemble clair et uniforme d'exigences réglementaires pour construire et équiper les bâtiments neufs. Il est attendu que la majorité de ces nouvelles exigences n'auront pas d'incidence importante sur l'industrie, car elles sont, dans la plupart des cas, des exigences ou des normes déjà en place à l'égard de la construction et de l'équipement des bâtiments neufs au Canada, ou que l'industrie choisit de s'y conformer dans le cadre du scénario de base. Toutefois, certains propriétaires de bâtiment assumeront des coûts supplémentaires pour appliquer les nouvelles exigences en matière de sécurité incendie à bord des bâtiments neufs sans moyen de propulsion mécanique.

De plus, pour veiller à ce que les principales mesures de sécurité s'appliquent à tous les grands bâtiments (d'une longueur égale ou supérieure à 24 m), les bâtiments existants doivent être conformes à certaines nouvelles exigences, comme la disponibilité de gilets de sauvetage pour nourrissons, des appareils lumineux individuels sur les gilets de sauvetage et la mise à niveau des mécanismes de largage en charge.

L'ajout de normes et de recueils à jour dans le Règlement entraînera une diminution future des demandes d'exemption présentées par les constructeurs de bâtiments et des efforts déployés par le BETMM pour examiner et approuver ces dernières.

Enfin, le Règlement modifie le Règlement sur les SAPA (LMMC 2001) par l'ajout d'une nouvelle partie à l'annexe qui regroupe les SAP prescrites dans divers règlements en vigueur, et il présente de nouveaux barèmes de sanctions pour les non-conformités et les violations en lien avec les exigences concernant la construction et l'équipement des bâtiments. Le Règlement prévoit des montants de pénalité pour certaines infractions qui n'avaient pas été assorties de montants auparavant et augmente les montants de pénalité pour les pénalités existantes, ce qui signifie que les propriétaires de bâtiments seront passibles de pénalités plus élevées en cas de non-respect de certaines exigences en matière de construction et d'équipement.

#### *Avantages et coûts*

On s'attend à ce que le Règlement réduise les coûts pour l'industrie et le gouvernement du Canada, car il réduirait le besoin de présenter des demandes d'exemption au BETMM. Le total des avantages monétaires est estimé à 1,99 million de dollars, montant duquel 58 240 \$ seraient économisés par l'industrie et 1,93 million de dollars, par le gouvernement.

Le Règlement imposera également des coûts supplémentaires à certains propriétaires de bâtiment. On estime que le total des coûts s'élèverait à environ 2,94 millions de dollars. Par conséquent, le coût net monétaire net estimé serait de 0,95 million de dollars.

Vessels imported into Canada must comply with Canadian requirements before being registered in Canada. It is expected that the majority of the requirements will not significantly affect the registration of a vessel in Canada. In cases where vessels need to be retrofitted to comply with new requirements prescribed in the Regulations, owners of these vessels are expected to bear costs to ensure that key safety measures, such as availability of infant-sized lifejackets on board, lifejacket locator lights, and the retrofitting of on-load release mechanisms, are met. However, due to lack of information, these impacts are not assessed quantitatively in this analysis.

## Benefits

The Regulations will facilitate compliance by helping the regulated industry locate and interpret regulatory requirements more easily and clearly. Benefits associated with consolidating requirements from various existing regulations into one regulation are discussed qualitatively.

In addition, the Regulations will enhance the safety of crew members and Canadian passengers on board affected vessels by requiring that existing and new vessels meet safety requirements around lifejackets and lifejacket lights, the retrofitting of on-load release mechanisms, and fire safety protection equipment.

The Regulations also address common requests for exemption by stakeholders to the construction and equipment of their new vessels. The increased flexibility of the Regulations will generate monetized benefits in reducing the number of MTRB decisions. By combining the qualitative and the monetized benefits, it is expected that the overall benefits will outweigh the monetized costs of the Regulations.

## Qualitative benefits

### Efficiency benefits

Consolidating multiple requirements with respect to the construction and equipment of vessels 24 m or more in length from various existing regulations into one is expected to ensure clarity, certainty, and ease of reference, and therefore facilitate compliance. It is expected that stakeholders will spend less time on consulting multiple regulations to sort out construction and equipment requirements.

Moreover, the Regulations update domestic requirements with modern standards and industry best practices, align

Les bâtiments importés au Canada doivent se conformer aux exigences canadiennes avant d'être enregistrés au Canada. Il est attendu que la majorité des nouvelles exigences n'auront pas d'incidence importante sur l'immatriculation du bâtiment au Canada. Dans les cas où les bâtiments doivent être modernisés afin de se conformer aux nouvelles exigences prescrites par le Règlement, les propriétaires de ces bâtiments doivent assumer les coûts pour s'assurer que les principales mesures de sécurité, comme la disponibilité de gilets de sauvetage pour nourrissons, des appareils lumineux individuels sur les gilets de sauvetage et la mise à niveau des mécanismes de largage en charge. Cependant, en raison du manque d'informations, ces impacts ne sont pas évalués quantitativement dans cette analyse.

## Avantages

Le Règlement facilitera la conformité en aidant l'industrie réglementée à trouver les exigences réglementaires plus facilement et à ainsi les interpréter de manière plus précise. Les avantages associés à la consolidation des exigences de divers règlements existants en un seul règlement sont discutés de manière qualitative.

De plus, le Règlement permettra d'accroître la sécurité des membres d'équipage et des Canadiens à bord des bâtiments visés, car il exigerait que les bâtiments neufs et existants satisfassent à certaines exigences en matière de sécurité relatives aux gilets de sauvetage et aux appareils lumineux individuels, à la mise à niveau des mécanismes de largage en charge et à l'équipement de protection contre l'incendie.

Le Règlement permettra également de traiter la question des demandes d'exemption courantes présentées par des intervenants pour la construction et l'équipement de leurs bâtiments neufs. La plus grande marge de manœuvre offerte par le Règlement procurera des avantages monétaires, car le nombre de décisions du BETMM serait réduit. En combinant les avantages qualitatifs et monétaires, il est attendu que les avantages généraux l'emportent sur les coûts du Règlement.

## Avantages qualitatifs

### Avantages du point de vue de l'efficience

Le fait de consolider les exigences en matière de construction et d'équipement des bâtiments de 24 m ou plus de longueur provenant de différents règlements en un seul document devrait rendre ces exigences plus claires et faciles à consulter, ce qui favoriserait la conformité. Les intervenants devraient aussi perdre moins de temps à consulter plusieurs règlements pour connaître les exigences applicables en matière de construction et d'équipement.

Par ailleurs, le Règlement met à jour les exigences nationales en fonction des normes modernes et des pratiques

with the international direction, and include specific provisions for unique Canadian operations. Such alignment is expected to benefit stakeholders by reducing confusion and inconsistency, and by removing obstacles for compliance. In addition, the enhanced consistency in application is expected to level the playing field and thereby improve the effectiveness of the enforcement program at TC.

#### Safety benefits

The Regulations are expected to improve passenger safety by addressing risks identified by the TSB concerning the carriage of infant-sized lifejackets as impacted vessels will be required to be equipped with a lifejacket of an appropriate size for each person on board, which will protect each passenger more adequately. In addition, the requirement for a personal locator light on lifejackets on vessels carrying passengers after sunset and before sunrise is expected to improve the efficiency of search and rescue operations in case of an emergency at night, which is expected, in turn, to reduce the risk of fatalities and save resources for rescue activities.

Also, safety risks will be mitigated by the retrofitting of on-load release mechanisms to specific vessels following the most recent LSA Code requirements. This retrofitting requirement is expected to enhance hook stability, its locking mechanisms, and overall operation safety, and, consequently, reduce the likelihood of incidents involving the use of on-load release mechanisms.

Introducing fire safety protection on board new vessels without mechanical propulsion closes a gap that existed as Canadian barges were not subject to fire safety requirements, which represented a significant safety concern. This gap was created due to a change in policy after the drafting of the *Vessel Fire Safety Regulations*, which repealed the *Fire Detection and Extinguishing Equipment Regulations*, where the fire safety requirements for barges were previously captured. The new fire safety requirements will help prevent fires on vessels and reduce the risk to life at sea caused by fire.

#### Compliance benefits

It is anticipated that higher monetary penalties will incentivize stakeholders to comply with the Regulations and reduce non-compliance. Canadians will benefit from an

exemplaires de l'industrie et les harmonise avec les orientations internationales. La réglementation comprend également des dispositions adaptées aux activités propres au Canada. Cela devrait être très bénéfique pour les intervenants, car la consolidation des exigences permettrait de réduire la confusion et l'incohérence et éliminerait des obstacles à la conformité. En outre, l'uniformité accrue dans la mise en application devrait rendre les règles du jeu plus équitables et améliorer ainsi l'efficacité du programme d'application de la loi à TC.

#### Avantages du point de vue de la sécurité

Le Règlement devrait améliorer la sécurité des passagers en s'attaquant aux risques recensés par le BST, à savoir la présence à bord de gilets de sauvetage pour enfants en bas âge. En effet, tous les bâtiments concernés par cette modification à la réglementation seront tenus de transporter des gilets de sauvetage de taille appropriée pour chaque personne à bord, ce qui protégera plus adéquatement chaque passager. De plus, l'ajout d'une exigence concernant un appareil lumineux individuel sur les gilets de sauvetage sur les bâtiments qui transportent des passagers entre le coucher et le lever du soleil devrait rendre les activités de recherche et de sauvetage plus efficaces en cas d'urgence la nuit. Cela devrait en retour permettre de réduire le risque de décès et d'économiser des ressources pour les activités de sauvetage.

Les risques pour la sécurité seront également atténués par l'installation de mécanismes de largage en charge sur certains bâtiments, conformément aux exigences les plus récentes du Recueil LSA. Cette exigence de modification devrait renforcer la stabilité des crochets, les mécanismes de verrouillage et la sécurité générale de l'opération, ce qui réduirait la probabilité d'incidents lors de l'utilisation de mécanismes de largage en charge.

L'adoption de mesures de protection contre l'incendie à bord des nouveaux bâtiments sans propulsion mécanique comble une lacune qui existe, car les chalands canadiens n'étaient pas assujettis aux exigences en matière de sécurité incendie. Cela représentait un problème de sécurité important. Cette lacune a été créée en raison d'un changement de politique à la suite de la rédaction du *Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments*, qui a abrogé le *Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie*, où les exigences en matière de sécurité incendie pour les chalands étaient précédemment reprises. Ces nouvelles exigences en matière de sécurité incendie permettront de prévenir les incendies à bord des bâtiments et de réduire les risques de perte de vie humaine en mer causée par l'incendie.

#### Avantages du point de vue de la conformité

On prévoit que des sanctions pécuniaires plus élevées inciteront les intervenants à se conformer au Règlement et réduiront la non-conformité. Les Canadiens bénéficieront

incremental reduction of violations, particularly those directly related to safety.

### **Monetized benefits**

Decrease in MTRB requests and decisions

Since the Regulations allow for multiple common methods of constructing and equipping new vessels, which are often requested by vessel builders and owners through applications for exemptions from the MTRB, such requests will no longer be required. As a result, the MTRB will not need to review these requests, nor will the vessel builders or owners have to prepare and submit these requests for MTRB review and approval.

Based on MTRB decisions related to specific clauses in the Regulations over the past five years, it is expected that, between 2023 and 2032, 328 fewer requests will be submitted to the MTRB for review and decision.<sup>6</sup>

It is assumed that, on average, an employee occupying a management-level position needs half a day (4 hours) to prepare, complete and submit the requested documentation to the MTRB. Using the wage rate per hour of \$59.86<sup>7</sup> (a 25% overhead rate is included), it is estimated that vessel builders or owners will realize total cost savings of \$58,240 in reduced administrative burden.

The average cost of an MTRB review is \$7,954, which takes into account the different amount of time required depending on job classifications. Therefore, the total cost savings to the Government is estimated to be approximately \$1.93 million.

In total, the cost savings associated with the Regulations are estimated to be \$1.99 million.

d'une réduction progressive des violations, en particulier celles qui sont directement liées à la sécurité.

### **Avantages monétaires**

Diminution des demandes présentées au BETMM et de leurs décisions

Le Règlement permet aux constructeurs et aux propriétaires de bâtiments d'utiliser plusieurs méthodes habituelles pour assurer la construction et l'équipement de nouveaux bâtiments; ceux-ci n'auront donc pas à présenter des demandes d'exemption au BETMM. Les responsables du BETMM n'auront donc pas à examiner ces demandes, et les constructeurs ou les propriétaires de bâtiments n'auront pas à préparer et à soumettre des demandes aux fins d'examen et d'approbation par le BETMM.

Si l'on se fie aux décisions du BETMM en ce qui a trait aux dispositions visées par le Règlement au cours des cinq dernières années, on s'attend à ce que, entre 2023 et 2032, 328 demandes de moins soient soumises au BETMM pour examen et décision<sup>6</sup>.

Il est supposé qu'en moyenne, un employé occupant un poste de gestion a besoin d'une demi-journée (4 heures) pour préparer, remplir et soumettre la documentation demandée au BETMM. En utilisant le taux de salaire horaire de 59,86 \$<sup>7</sup> (frais généraux de 25 % inclus), on estime que les constructeurs ou les propriétaires de bâtiments réaliseront une économie totale de 58 240 \$ en réduisant le fardeau administratif.

Le coût moyen d'un examen par le BETMM est de 7 954 \$, ce qui tient compte du temps différent requis selon la classification des emplois. Par conséquent, les économies totales pour le gouvernement sont estimées à environ 1,93 million de dollars.

Au total, les économies associées au Règlement sont estimées à 1,99 million de dollars.

<sup>6</sup> The expected 328 fewer MTRB requests were projected based on the number of MTRB exemption requests related to the Regulations in the past five years. As such the number of MTRB requests is expected to slightly increase over the analytical time frame at around 2% per year. It is assumed that each projected MTRB exemption request is made by a unique vessel owner/vessel builder over the analytical period (1 MTRB = 1 owner).

<sup>7</sup> [Statistics Canada – Employee wages by occupation for the group “Middle management occupations in trades, transportation, production and utilities”](#)

<sup>6</sup> Les 328 demandes auprès du BETMM en moins attendues ont été projetées en fonction du nombre de demandes d'exemption faites au BETMM liées au Règlement au cours des cinq dernières années. Par conséquent, le nombre de demandes au BETMM devrait augmenter légèrement au cours de la période d'analyse, à environ 2 % par année. Il est supposé que chaque demande d'exemption au BETMM projetée est faite par un seul propriétaire ou constructeur de bâtiment au cours de la période d'analyse (1 demande au BETMM = 1 propriétaire).

<sup>7</sup> [Statistique Canada – Salaire des employés selon la profession pour le groupe « Cadres intermédiaires des métiers, des transports, de la production et des services d'utilité publique »](#)

## Costs

The incorporation of key international obligations and the formalization of requirements, standards, and codes<sup>8</sup> on new vessels means some vessel owners will assume additional costs as a result of these four requirements: carriage of infant-sized lifejackets, fitting of lifejacket lights, retrofitting of on-load release mechanisms, and fire safety protection. The requirement to carry an appropriate number of child-sized lifejackets will also be applied to grandfathered passenger vessels, but as these vessels are already in compliance with this requirement, it has not been included in estimated costs for industry. The total cost associated with the Regulations is estimated at \$2.94 million.

### **Infant lifejackets and lifejacket personal locator lights**

#### Infant lifejackets

The Regulations require that a minimum number of infant-sized lifejackets, which is equivalent to an additional 2% of the vessel's passenger capacity (see Table 1), be carried on board all passenger vessels (existing and new vessels). Due to a lack of information, it is not clear to what degree existing passenger vessels already carry infant lifejackets on board. Therefore, this analysis used a conservative approach by assuming that no passenger vessels (existing or new) carry such lifejackets on board under the baseline scenario.

It is estimated that a total of 1 562 infant-sized lifejackets will be required, 1 423 of which will be equipped on board 240 existing passenger vessels (by the first anniversary of the publication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part II), and 139 on board the 23 newly registered passenger vessels projected to enter into service across the analytical time frame. Given that an infant-sized lifejacket costs \$50, it is estimated that the total cost of purchasing infant-sized jackets would be \$71,720.

<sup>8</sup> The new requirements contained within the Regulations are generally applicable only to the construction and equipment of new vessels. It is not expected that the new requirements — replacing the old provisions — will generate additional cost to industry, as they are in most cases changes that are already done in building/equipping of new vessels.

## Coûts

L'intégration d'exigences internationales clés et l'officialisation des exigences, des normes et des recueils<sup>8</sup> les nouveaux bâtiments entraîneront des coûts supplémentaires pour certains propriétaires de bâtiments en raison de ces quatre exigences : le transport de gilets de sauvetage pour nourrissons, l'installation d'appareils lumineux individuels pour gilets de sauvetage, la mise à niveau des mécanismes de largage en charge pour embarcation de sauvetage et la protection contre les incendies. L'obligation d'avoir à bord un nombre adéquat de gilets de sauvetage pour enfants s'appliquera également aux bâtiments à passagers bénéficiant de droits acquis, mais comme ces bâtiments sont déjà conformes à cette exigence elle n'a pas été incluse dans les coûts estimés pour l'industrie. Le coût total associé au Règlement a été estimé à 2,94 millions de dollars.

### **Gilets de sauvetage pour nourrissons et installation d'appareils lumineux individuels sur les gilets de sauvetage**

#### Gilets de sauvetage pour nourrissons

Le Règlement prévoit que tous les bâtiments à passagers (bâtiments existants et nouveaux) doivent avoir à bord un nombre minimal de gilets de sauvetage pour nourrissons, soit l'équivalent de 2 % de la capacité en passagers du bâtiment (voir le tableau 1). En raison d'un manque d'information, on ne sait pas exactement dans quelle mesure ces bâtiments à passagers transportent déjà des gilets de sauvetage pour nourrissons à bord. Par conséquent, les auteurs de la présente analyse ont adopté une approche prudente en supposant qu'aucun bâtiment à passagers (existant ou nouveau) ne transporte de tels gilets de sauvetage à bord dans le scénario de base.

Il est estimé qu'un total de 1 562 gilets de sauvetage pour nourrissons seront nécessaires, dont 1 423 seront équipés à bord de 240 bâtiments à passagers existants (d'ici le premier anniversaire de la date de publication du Règlement dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*) et 139 à bord des 23 bâtiments à passagers nouvellement enregistrés qui devraient entrer en service au cours de la période d'analyse. Étant donné qu'un gilet de sauvetage pour nourrissons coûte 50 \$, il est estimé que le coût total de l'achat de gilets pour nourrissons serait de 71 720 \$.

<sup>8</sup> Les nouvelles exigences contenues dans le Règlement ne s'appliquent généralement qu'à la construction et à l'équipement des nouveaux bâtiments. On ne s'attend pas à ce que les nouvelles exigences, qui remplacent les anciennes dispositions, entraînent des coûts supplémentaires pour l'industrie, car il s'agit dans la plupart des cas de changements qui sont déjà apportés à la construction et à l'équipement de nouveaux bâtiments.

## Lifejacket with a personal locator light

Additionally, the Regulations require passenger vessels (existing and new) that operate after sunset and before sunrise to have lifejackets fitted with a personal locator light. It is estimated that this requirement will affect 147 existing passenger vessels with a total of 46 188 passenger capacity (see Table 1) and 14 projected newly registered passenger vessels with a capacity of 4 236 passengers. Using the same approach outlined above, it is assumed that no passenger vessels have such lifejackets fitted with a light under the baseline scenario. It is estimated that 55 466 lifejackets, including 50 424 adult-sized and 5 042 child-sized,<sup>9</sup> will need to be retrofitted to include a light, following a phase-in approach over a five-year period once the Regulations are registered.<sup>10,11</sup> The cost of retrofit per an adult-sized and child-sized lifejacket is expected to be \$25. Further, these lights have a lifespan of five years, and therefore will need to be replaced every five years at the same cost. Similarly, 1 009 infant-sized lifejackets (2% of the passenger capacity of 50 424) will need to be fitted with a personal locator light at an estimated cost of \$25 per lifejacket, and replaced every five years.<sup>12</sup> Therefore, the total cost of fitting a personal locator light on lifejackets was estimated to be \$1.81 million.

In total, the costs associated with infant-sized lifejacket and lifejacket personal locator lights are estimated to be \$1.88 million.

## On-load release mechanisms

Certain existing passenger vessels as well as any existing domestic vessels equipped with on-load release mechanisms that are not compliant with the LSA Code, will need to retrofit their on-load release mechanisms. It is estimated that 41 vessels will be affected, with each vessel assuming

<sup>9</sup> Number of child- and infant-sized lifejackets represent, respectively, an additional 10% and 2% of the vessel total passenger capacity.

<sup>10</sup> Minimum 20% per year up to 100% the fifth year after the Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

<sup>11</sup> The alternative approach to roll out the same percentage of lifejacket light installation within the 5-year period to be done across the fleet as opposed to by individual vessels will require the authorized representative to submit an alternative compliance plan to TC. This approach would generate administrative burden. For this analysis, it is assumed that all authorized representatives will use the minimum percentage installation by individual vessels per year.

<sup>12</sup> An infant-sized lifejacket could be purchased with the personal locator light already installed or both could be bought separately and installed later. It was analyzed that both approaches are quite similar with a total cost of \$75.

## Installation d'appareils lumineux individuels sur les gilets de sauvetage

De plus, le Règlement prévoit que les bâtiments à passagers (existants et nouveaux) qui sont exploités entre le coucher et le lever du soleil devront être équipés de gilets de sauvetage munis d'un appareil lumineux de localisation. Il est estimé que cette exigence touchera 147 bâtiments existants ayant une capacité totale de 46 188 passagers (voir le tableau 1) et 14 nouveaux bâtiments projetés ayant une capacité de 4 236 passagers. En utilisant la même approche que celle décrite ci-dessus, il est supposé qu'aucun bâtiment à passagers n'a eu de gilets de sauvetage avec appareil lumineux à bord dans le scénario de base. Il est donc estimé que 55 466 gilets de sauvetage, dont 50 424 pour adultes et 5 042 pour enfants<sup>9</sup>, devront d'être modifiés pour inclure un appareil lumineux, de manière progressive sur une période de cinq ans après l'entrée en vigueur du Règlement<sup>10,11</sup>. Le coût de la mise à niveau par gilet de sauvetage pour adulte et par gilet de sauvetage pour enfant devrait être de 25 \$. De plus, ces appareils lumineux ont une durée de vie de cinq ans et seraient donc remplacés tous les cinq ans, au même coût. De même, 1 009 gilets de sauvetage convenant aux nourrissons (2 % de la capacité de 50 424 passagers) devront être munis d'un appareil lumineux individuel au coût estimatif de 25 \$ par gilet de sauvetage, et remplacé tous les cinq ans<sup>12</sup>. Par conséquent, le coût total de l'installation d'un appareil lumineux individuel sur les gilets de sauvetage a été estimé à 1,81 million de dollars.

Au total, les coûts associés aux gilets de sauvetage pour nourrissons et à l'ajout d'appareils lumineux individuels sur les gilets de sauvetage sont estimés à 1,88 million de dollars.

## Mécanismes de largage en charge

Certains bâtiments à passagers existants, ainsi que tout bâtiment canadien existant muni de mécanismes de largage en charge qui ne sont pas conformes au Recueil LSA, seront tenus de modifier leurs mécanismes de largage en charge. Il est estimé que 41 bâtiments seront touchés, et

<sup>9</sup> Le nombre de gilets de sauvetage pour enfants et pour nourrissons représente, respectivement, 10 % et 2 % de la capacité totale de transport de passagers du bâtiment.

<sup>10</sup> Minimum de 20 % par année jusqu'à 100 % la cinquième année suivant la publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

<sup>11</sup> La solution de rechange pour déployer le même pourcentage d'installation d'appareils lumineux sur les gilets de sauvetage au cours de la période de cinq ans dans l'ensemble de la flotte, plutôt que par bâtiment, exigera que le représentant autorisé présente à TC un autre plan de conformité. Cette approche entraînerait un fardeau administratif. Pour cette analyse, on suppose que tous les représentants autorisés utiliseront le pourcentage minimal d'installation par bâtiment, par année.

<sup>12</sup> Un gilet de sauvetage convenant à un nourrisson peut être acheté avec l'appareil lumineux individuel déjà installé, ou les deux peuvent être achetés séparément et installés plus tard. Il a été analysé que les deux approches sont assez semblables, avec un coût total de 75 \$.

an estimated cost of \$20,000. This will be required no later than the first anniversary of the publication of the Regulations at an estimated cost of \$766,400 to industry.

### Fire safety protection

New requirements for fire safety protection only apply to newly built vessels without mechanical means of propulsion (e.g. barges). Vessels that can accommodate persons overnight must carry fire safety equipment (fire extinguishers, fire axes, fire pumps, etc.) in spaces of the vessel occupied by crew members and be equipped with approved smoke detectors. The cost — at the building stage — will vary depending on the vessel design (e.g. by the number of cabins, corridors, stairways, machinery spaces, galleys). It is estimated that, on average, an additional cost of \$3,600<sup>13</sup> will be added to equip a new barge with the proper smoke/fire detector system.

More stringent fire safety equipment (i.e. foam fire extinguishers, fixed fire-extinguishing systems) need to be carried in the boiler room, cargo pump room, and every compartment containing internal combustion engines on any new barge equipped with machinery. The requirement to have a fixed fire-extinguisher system will add, on average, an estimated cost of \$37,990.

Using TC's vessel registration records from the last 10 years, it is projected that, over the analytical time frame, 10 new vessels without mechanical means of propulsion will be impacted by the requirements to have fire extinguishing equipment, and 2 new vessels that can accommodate persons overnight will be impacted by the requirement to install smoke/fire/heat detectors over the analytical time frame.

Costs associated with these fire safety requirements are estimated to be \$291,400.

#### Cost-benefit statement<sup>14</sup>

Number of years: 10 years, from 2023 to 2032  
Base year for costing: 2021  
Present value base year: 2023  
Discount rate: 7%

<sup>13</sup> The estimated cost is for a barge that would require 15 smoke detectors, 5 fire/heat detectors and 1 fire smoke warning panel. This includes an installation cost at the building stage in the shipyard.

<sup>14</sup> Numbers in the tables below may not add up to totals due to rounding.

que chacun d'eux aurait à engager des dépenses d'environ 20 000 \$. Les modifications seront requises au plus tard lors du premier anniversaire de la publication du Règlement, et coûteraient environ 766 400 \$ à l'industrie.

### Protection contre les incendies

Les nouvelles exigences relatives à la protection contre les incendies ne s'appliquent qu'aux bâtiments de construction nouvelle sans moyen de propulsion mécanique (par exemple des chalands). Les bâtiments qui peuvent héberger des personnes pendant la nuit doivent transporter des outils de protection contre les incendies (extincteurs, haches d'incendie, pompes à incendie, etc.) dans les espaces occupés par les membres de l'équipage et être munis de détecteurs de fumée approuvés. Le coût, lors de la construction, variera en fonction de la conception du bâtiment (par exemple en fonction du nombre de cabines, de corridors, d'escaliers, de compartiments machines et de cuisines). Il est estimé que, en moyenne, un coût additionnel de 3 600 \$<sup>13</sup> ajouté pour munir un nouveau chaland d'un système de détection de fumée et d'incendie approprié.

De l'équipement de protection contre l'incendie plus spécialisé (c'est-à-dire des extincteurs à mousse, des dispositifs d'extinction d'incendie fixes) sera requis dans les chaufferies et les chambres de pompes à cargaison et dans chaque compartiment refermant des moteurs à combustion interne à bord des nouveaux chalands équipés de machines. L'obligation de compter sur un système fixe d'extinction d'incendie ajoutera, en moyenne, un coût estimatif de 37 990 \$.

Selon les projections fondées sur les dossiers d'immatriculation des bâtiments de TC des 10 dernières années, au cours de la période analytique, 10 nouveaux bâtiments sans moyen de propulsion mécanique seront touchés par les exigences relatives au matériel d'extinction d'incendie, et 2 nouveaux bâtiments qui peuvent héberger des personnes pendant la nuit seront touchés par l'obligation d'installer des détecteurs d'incendie/de fumée/de chaleur pendant la période analytique.

Les coûts associés à ces exigences relatives à la protection contre les incendies sont estimés à 291 400 \$.

#### État des coûts-avantages<sup>14</sup>

Nombre d'années : 10 ans, de 2023 à 2032  
Année de base pour l'établissement des coûts : 2021  
Année de base de la valeur actualisée : 2023  
Taux d'actualisation : 7 %

<sup>13</sup> Le coût estimé est pour un chaland qui nécessiterait 15 détecteurs de fumée, 5 détecteurs d'incendie ou de chaleur et un panneau d'alarme (incendie et fumée). Cela inclut un coût d'installation lors de la construction dans le chantier maritime.

<sup>14</sup> Les chiffres pourraient ne pas correspondre avec exactitude au montant total, les chiffres ayant été arrondis.



All values in the cost-benefit statement tables below are presented as undiscounted values except for the values in the columns “Total (present value)” and “Annualized value,” which are in present value terms.

Toutes les valeurs figurant dans les tableaux de l'énoncé du coût-avantage ci-dessous sont présentées comme des valeurs non actualisées, à l'exception des valeurs figurant dans les colonnes « Total (valeur actuelle) » et « Valeur annualisée » qui sont des valeurs actualisées.

**Table 2: Monetized costs**

Impacted stakeholder	Description of cost	Base year (2023)	Other relevant year (2024)	Final year (2032)	Total (present value)	Annualized value
Vessel owners	Lifejacket requirements	\$12,558	\$342,363	\$283,075	\$1,883,171	\$268,121
Vessel owners	On-load release mechanisms	\$0	\$820,000	\$0	\$766,355	\$109,112
Vessel owners	Fire safety protection	\$37,993	\$41,654	\$37,993	\$291,384	\$41,487
All stakeholders	<b>Total costs</b>	<b>\$50,550</b>	<b>\$1,204,016</b>	<b>\$321,068</b>	<b>\$2,940,910</b>	<b>\$418,719</b>

**Tableau 2 : Coûts monétisés**

Intervenant touché	Description du coût	Année de référence (2023)	Autre année pertinente (2024)	Dernière année (2032)	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Propriétaires de bâtiments	Exigences applicables aux gilets de sauvetage	12 558 \$	342 363 \$	283 075 \$	1 883 171 \$	268 121 \$
Propriétaires de bâtiments	Mécanismes de largage en charge	0 \$	820 000 \$	0 \$	766 355 \$	109 112 \$
Propriétaires de bâtiments	Protection contre les incendies	37 993 \$	41 654 \$	37 993 \$	291 384 \$	41 487 \$
Ensemble des intervenants	<b>Total des coûts</b>	<b>50 550 \$</b>	<b>1 204 016 \$</b>	<b>321 068 \$</b>	<b>2 940 910 \$</b>	<b>418 719 \$</b>

**Table 3: Monetized benefits**

Impacted stakeholder	Description of benefit	Base year (2023)	Other relevant year (2024)	Final year (2032)	Total (present value)	Annualized value
Vessel owners	Administrative cost savings	\$7,088	\$7,255	\$8,596	\$58,237	\$8,292
Government of Canada	MTRB cost savings	\$235,438	\$241,006	\$285,549	\$1,934,491	\$275,428
All stakeholders	<b>Total benefits</b>	<b>\$242,526</b>	<b>\$248,262</b>	<b>\$294,145</b>	<b>\$1,992,728</b>	<b>\$283,720</b>

**Tableau 3 : Avantages monétaires**

Intervenant touché	Description de l'avantage	Année de référence (2023)	Autre année pertinente (2024)	Dernière année (2032)	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Propriétaires de bâtiments	Économies au niveau administratif	7 088 \$	7 255 \$	8 596 \$	58 237 \$	8 292 \$

Intervenant touché	Description de l'avantage	Année de référence (2023)	Autre année pertinente (2024)	Dernière année (2032)	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Gouvernement du Canada	Économies — BETMM	235 438 \$	241 006 \$	285 549 \$	1 934 491 \$	275 428 \$
Ensemble des intervenants	Total des avantages	242 526 \$	248 262 \$	294 145 \$	1 992 728 \$	283 720 \$

Table 4: Summary of monetized costs and benefits

Impacts	Base year (2023)	Other relevant year (2024)	Final year (2032)	Total (present value)	Annualized value
Total costs	\$50,550	\$1,204,016	\$321,068	\$2,940,910	\$418,719
Total benefits	\$242,526	\$248,262	\$294,145	\$1,992,728	\$283,720
Net cost	(\$191,976)	\$955,755	\$26,923	\$948,183	\$135,000

Tableau 4 : Sommaire des coûts et des avantages monétaires

Répercussions	Année de référence (2023)	Autre année pertinente (2024)	Dernière année (2032)	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Total des coûts	50 550 \$	1 204 016 \$	321 068 \$	2 940 910 \$	418 719 \$
Total des avantages	242 526 \$	248 262 \$	294 145 \$	1 992 728 \$	283 720 \$
Coût net	(191 976 \$)	955 755 \$	26 923 \$	948 183 \$	135 000 \$

#### Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the Regulations will impact small businesses.

It is expected that certain small businesses owning passenger vessels will face additional costs associated with the requirements to carry infant lifejackets and/or fit lifejackets with personal locator lights, which will generate an increase in compliance costs, while some others will save administrative burden costs, as they will no longer need to request exemptions from the MTRB.

TC does not expect that small businesses will be affected by the requirements of retrofitting on-load release mechanisms or the inclusion of fire safety protection, as affected vessels are normally owned or operated by medium- or large-sized businesses.

As previously explained, this analysis does not identify affected businesses with precision, including affected small businesses, due to limited information available.

#### Lentille des petites entreprises

L'analyse au titre de la lentille des petites entreprises a conclu que le Règlement aurait une incidence sur les petites entreprises.

On s'attend à ce que certaines petites entreprises possédant des bâtiments à passagers subissent des coûts supplémentaires associés aux exigences proposées de transporter des gilets de sauvetage pour nourrissons et/ou à l'obligation d'ajouter un appareil lumineux individuel aux gilets, ce qui entraînera une augmentation des coûts de conformité, tandis que d'autres petites entreprises économiseraient des coûts liés au fardeau administratif, puisqu'elles n'auront plus besoin de demander des exemptions au BETMM.

Toutefois, TC ne s'attend pas à ce que les petites entreprises soient touchées par les exigences relatives à la mise à niveau des mécanismes de largage en charge ou à l'inclusion de la protection contre les incendies, car les bâtiments touchés sont normalement détenus ou exploités par de moyennes ou grandes entreprises.

Comme expliqué précédemment, cette analyse n'a pas permis de déterminer avec précision les entreprises qui sont touchées, y compris les petites entreprises concernées,

However, small businesses could expect the following unit costs (undiscounted):<sup>15</sup>

- the Regulations will reduce administrative burden on some vessel owners, as they will no longer need to request exemptions from the MTRB. The expected cost savings per request is estimated to be \$239;<sup>16</sup>
- the Regulations impose additional costs on vessel owners if they need to comply with requirements to carry infant lifejackets. The expected cost of an infant lifejacket is \$50 and the average total cost per vessel during the analytical time frame is \$300;<sup>17</sup> and
- the Regulations impose additional costs on vessel owners if they need to comply with requirements to carry a personal locator light on lifejackets. The expected cost of a light is \$25 and the average total cost per vessel during the analytical time frame is \$14,985.<sup>18</sup>

No flexibilities were developed to mitigate the impacts of the Regulations on small businesses. The Regulations will improve safety by addressing risks identified by the TSB, which apply equally to all impacted stakeholders. The Regulations also ensure consistency in the application of requirements to vessels, irrespective of the operator or the size of the vessel; therefore, no flexibilities have been provided to small businesses. Still, small business operators will, in general, assume less expense with respect to the life-saving requirements than larger operators due to the smaller scale of their operations.

#### *One-for-one rule*

The one-for-one rule applies, as the Regulations result in an incremental change in administrative burden on business. In addition, one new regulatory title (in) will be introduced, and four existing regulatory titles will be repealed (out).

The Regulations will reduce administrative burden costs on business. Multiple vessel owners no longer need to

en raison de l'information limitée. Toutefois, les petites entreprises pourraient s'attendre aux coûts unitaires suivants (non actualisés)<sup>15</sup> :

- Le Règlement allégera la charge administrative de certains propriétaires de bâtiments puisqu'ils n'auront plus besoin de demander des exemptions au BETMM. Les économies de coûts prévues par demande sont estimées à 239 \$<sup>16</sup>.
- Le Règlement imposera des coûts supplémentaires aux propriétaires de bâtiments s'ils doivent se conformer aux exigences relatives à la présence de gilets de sauvetage pour nourrissons. Le coût prévu d'un gilet de sauvetage pour nourrisson est de 50 \$, et le coût total moyen par bâtiment pendant la période d'analyse est de 300 \$<sup>17</sup>.
- Le Règlement impose des coûts supplémentaires aux propriétaires de bâtiments s'ils doivent se conformer aux exigences relatives à la présence de gilets de sauvetage équipés d'appareils lumineux individuels. Le coût prévu d'un tel appareil lumineux est de 25 \$, et le coût total moyen par bâtiment pendant la période d'analyse est de 14 985 \$<sup>18</sup>.

Aucune souplesse n'a été prévue pour atténuer les répercussions du Règlement sur les petites entreprises. Le Règlement améliorera la sécurité en abordant les risques identifiés par le BST et s'applique de la même manière à tous les intervenants concernés. Le Règlement assure également l'uniformité dans l'application des exigences aux bâtiments, peu importe l'exploitant ou la taille du bâtiment; par conséquent, aucune souplesse n'a été prévue pour les petites entreprises. Néanmoins, les exploitants de petites entreprises assumeront, en général, moins de dépenses relatives aux exigences en matière de sauvetage que les exploitants plus importants, en raison de la plus petite échelle de leurs activités.

#### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » s'applique puisque le Règlement entraîne un changement progressif sur le fardeau administratif pour les entreprises. De plus, un nouveau titre de règlement sera introduit, et quatre titres de règlement existants seront abrogés.

Le Règlement réduira les coûts du fardeau administratif pour les entreprises. Les propriétaires de plusieurs

<sup>15</sup> The reported unit costs (per request, per vessel) are now presented as undiscounted values to illustrate the expected impacts on small businesses more accurately compared with the discounted values previously presented in the analysis for prepublication in the *Canada Gazette*, Part I.

<sup>16</sup> Average cost saving per MTRB request.

<sup>17</sup> Average cost per vessel by using an average passenger capacity of 297.

<sup>18</sup> Average cost per vessel to carry personal locator lights on lifejackets over the analytical time frame by using an average passenger capacity of 297.

<sup>15</sup> Les coûts unitaires déclarés (par demande, par bâtiment) sont maintenant présentés sous forme de valeurs non actualisées afin d'illustrer plus précisément les répercussions prévues sur les petites entreprises par rapport aux valeurs actualisées présentées précédemment dans l'analyse aux fins de publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

<sup>16</sup> Économies moyennes par demande au BETMM.

<sup>17</sup> Coût moyen par bâtiment en utilisant une capacité moyenne de 297 passagers.

<sup>18</sup> Coût moyen par bâtiment pour disposer de gilets de sauvetage équipés d'appareils lumineux individuels au cours de la période d'analyse en utilisant une capacité moyenne de 297 passagers.

request exemptions from the MTRB so that they can adopt practices that are not allowed in various existing regulations to meet their unique operational needs. Using assumptions and data previously presented, and the methodology developed in the *Red Tape Reduction Regulations*, it is estimated that the Regulations will reduce annualized administrative costs by \$3,169 for all affected businesses (present value in 2012 Canadian dollars, 7% discount rate, base year of discounting in 2012), or \$9.66 per business<sup>19</sup> for the 10-year period between 2023 and 2032.

The Regulations also repeal four existing regulations, namely the *Crew Accommodation Regulations*, the *Ships' Elevator Regulations*, the *Steering Appliances and Equipment Regulations*, and the *Towboat Crew Accommodation Regulations*, and replace them with the new *Vessel Construction and Equipment Regulations*. As a result, a net of three titles "out" is counted under the rule.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

These Regulations are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum.

The Regulations aim to complement the approach toward large vessel construction and equipment requirements followed by maritime nations, by adhering to contemporary international standards that are well understood and used widely around the world. The Regulations will incorporate by reference existing international conventions as well as codes, resolutions, and recognized organization rules. This approach will enable Canada to adopt and ratify future amendments to international conventions such as SOLAS in a timelier manner.

To account for specific circumstances and operating environments unique to Canadian operators, Canadian-specific adjustments have been made to modify certain incorporated SOLAS regulations. Therefore, in instances where international requirements have been found to be not fully appropriate in Canada, these requirements have been modified in TP 15415. This TP was developed as part of this regulatory initiative and is incorporated by reference in the Regulations.

bâtiments n'ont plus besoin de demander des exemptions au BETMM afin de pouvoir adopter des pratiques qui ne sont pas autorisées par divers règlements existants pour répondre à leurs besoins opérationnels uniques. À l'aide des hypothèses et des données présentées précédemment, et de la méthodologie élaborée dans le *Règlement sur la réduction de la paperasse*, il est estimé que le Règlement réduira les coûts administratifs annualisés de 3 169 \$ pour toutes les entreprises touchées (valeur actualisée en dollars canadiens de 2012, taux d'actualisation de 7 %, année de base de l'actualisation en 2012), ou de 9,66 \$ par entreprise<sup>19</sup> pour la période de 10 ans entre 2023 et 2032.

Le Règlement abroge quatre règlements existants, notamment le *Règlement sur le logement de l'équipage*, le *Règlement sur les ascenseurs de navires*, le *Règlement sur les appareils de gouverne* et le *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs*, et les remplacer par le nouveau *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*. Par conséquent, un total net de trois titres seraient supprimés dans le cadre de la règle.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Ce règlement n'est pas lié à un plan de travail ni à un engagement pris dans le cadre d'un forum officiel de coopération réglementaire.

Le Règlement vise à compléter l'approche adoptée par les nations maritimes en ce qui concerne les exigences relatives à la construction et à l'équipement des grands bâtiments, en adhérant aux normes internationales contemporaines qui sont bien comprises et largement utilisées dans le monde. Le Règlement incorporera par renvoi des conventions internationales existantes ainsi que des recueils, des résolutions et des règles des organismes reconnus. Cette approche permettra au Canada d'adopter et de ratifier plus rapidement les modifications futures aux conventions internationales telles que SOLAS.

Pour tenir compte des circonstances particulières et des contextes d'exploitation propres aux exploitants canadiens, des ajustements propres au Canada ont été apportés pour modifier certaines règles de SOLAS incorporées. Ainsi, dans les cas où les exigences internationales n'ont pas été jugées entièrement appropriées au Canada, ces exigences ont été modifiées dans la TP 15415. La TP 15415 a été élaborée dans le cadre de cette initiative réglementaire et est incorporée par renvoi au Règlement.

<sup>19</sup> The number of businesses is 328, which is assumed to be equal to the number of the projected MTRB exemption requests that will no longer be needed. This assumes that each projected MTRB exemption request is made by a unique vessel owner/vessel builder over the analytical period (1 MTRB = 1 owner).

<sup>19</sup> Le nombre d'entreprises est de 328, ce qui est supposé être égal au nombre de demandes d'exemption projetées au BETMM qui ne seront plus nécessaires. Cela suppose que chaque demande d'exemption au BETMM projetée est faite par un seul propriétaire ou constructeur de bâtiment au cours de la période d'analyse (1 demande au BETMM = 1 propriétaire).

### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

### *Gender-based analysis plus*

The Regulations are not expected to have any disproportionate impacts on the basis of identity factors such as race, gender, language, or sexuality.

It should be noted that women are significantly under-represented in the maritime workforce/industry. Therefore, the Regulations are expected to directly impact more men than women. However, the Regulations are not expected to reinforce or exacerbate the existing disparity in the industry, as the requirements relate only to consolidating and updating construction and equipment requirements for large marine vessels.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

#### *Implementation*

The Regulations come into force on the day on which they are registered in the *Canada Gazette*, Part II, with the exception of the requirements outlined below.

In the case of existing (i.e. grandfathered) passenger vessels operating after sunset and before sunrise, the requirement to fit their lifejackets with personal locator lights must be applied to a minimum of 20%, 40%, 60%, 80% and 100% of their lifejackets in the first, second, third, fourth and fifth year, respectively, after the day on which the Regulations are published.

Requirements regarding vessels carrying an appropriately sized lifejacket for all passengers and stowing them in a marked and easily accessible manner, particularly in the case of infant lifejackets, must be implemented within one year of the day on which the Regulations are published.

Any grandfathered domestic vessels equipped with survival craft or rescue boat on-load release mechanisms that are not designed with appropriate hook stability, locking devices, and hydrostatic interlocks that comply with the requirements of paragraphs 4.4.7.6.4 to 4.4.7.6.6 of the LSA Code will need to replace the equipment with equipment that complies with the LSA Code, within one year of the

### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a conclu qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas nécessaire.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Le Règlement ne devrait pas avoir d'impact disproportionné sur la base de facteurs identitaires tels que la race, le sexe, la langue ou la sexualité.

Il convient de souligner que les femmes sont nettement sous-représentées dans la main-d'œuvre/l'industrie maritime. On s'attend donc à ce que le Règlement ait un impact direct sur un plus grand nombre d'hommes que de femmes. Cependant, le Règlement ne devrait pas renforcer ni exacerber la disparité existante dans l'industrie, puisque les exigences ne concernent que la consolidation et la mise à jour des exigences en matière de construction et d'équipement pour les grands bâtiments.

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

#### *Mise en œuvre*

Le Règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, à l'exception des exigences décrites ci-dessous.

Dans le cas des bâtiments à passagers existants (c'est-à-dire des bâtiments jouissant de droits acquis) exploités après le coucher du soleil et avant son lever, l'obligation d'équiper les gilets de sauvetage d'appareils lumineux individuels doit être appliquée à un minimum de 20 %, 40 %, 60 %, 80 % et 100 % des gilets de sauvetage au cours de la première, de la deuxième, de la troisième, de la quatrième et de la cinquième année, respectivement, après le jour de publication du Règlement.

Les exigences relatives aux bâtiments qui doivent transporter des gilets de sauvetage de taille appropriée pour tous les passagers et les ranger de manière facilement identifiable et accessible, en particulier en ce qui concerne les gilets pour nourrissons, doivent être mises en œuvre dans un délai d'un an à compter du jour de publication du Règlement.

Tout bâtiment canadien jouissant de droits acquis doté de mécanismes de largage en charge des bateaux de sauvetage ou de canots de secours qui ne sont pas munis de crochets de stabilité, de dispositifs de verrouillage et de verrouillages hydrostatiques appropriés qui respectent les exigences énoncées aux paragraphes 4.4.7.6.4 à 4.4.7.6.6 du Recueil LSA serait tenu de remplacer l'équipement par de

date on which the Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

As fire protection requirements for vessels without mechanical means of propulsion (i.e. barges) only apply to new vessels, these requirements will enter into force on the day on which the Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II. Therefore, any builder constructing a barge that does not meet the threshold to be eligible for grandfathering (i.e. its keel has been laid) must comply with the fire protection requirements of the Regulations immediately following their publication.

All TPs that are incorporated by reference into the Regulations will be monitored on an ongoing basis to ensure they continue to meet all necessary operational requirements, as well as remain clear and consistent in their intent and application. Should updates be made to the international codes and conventions incorporated into the Regulations that these TPs modify and supplement, TC will utilize its technical review function to determine if the amendment can be incorporated as written, or if the incorporated TPs also require updates to supplement the amendment to meet the Canadian context. As Canada is an active participant at the IMO, TC is well placed to review and monitor upcoming amendments to determine, before they come into force, if updates to incorporated TPs will be required. Any updates to incorporated TPs will be communicated to stakeholders on a regular basis, through biannual CMAC meetings, as well as through the CMAC email distribution list, as required. All TPs incorporated in the Regulations are publicly available, on the TC website on the day the Regulations come into force, in both official languages. In the event a modified TP is incorporated statically in the Regulations, the updates will need to be brought into force through an update to the Regulations themselves. In such an event, a full regulatory amendment process would take place, which would include advance notice to stakeholders concerning the justification and scope of the change, as well as opportunities to comment prior to the amendment entering into force.

### *Compliance and enforcement*

The AMPN (CSA 2001) Regulations are updated to include a new Part in the schedule, outlining ranges of penalties for non-compliance and violations under the Regulations. This new Part includes penalties associated with the obligations under the Regulations. The AMP amounts for these violations take into account the maximum AMP amounts which are now permitted under amendments to paragraph 244(h) of the CSA 2001. Schedule I of the AMP

l'équipement qui respecte le Recueil LSA d'ici un an après la date de publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Comme les exigences en matière de protection contre l'incendie pour les bâtiments sans moyen de propulsion mécanique (c'est-à-dire les chalands) ne s'appliquent qu'aux nouveaux bâtiments, ces exigences entreront en vigueur le jour où le Règlement est publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Ainsi, tout constructeur construisant un chaland qui n'atteint pas le seuil d'admissibilité aux droits acquis (c'est-à-dire que sa quille a été posée) doit se conformer aux exigences de protection contre l'incendie du Règlement, immédiatement après sa publication.

Toutes les TP qui sont incorporées par renvoi dans le Règlement feront l'objet d'une surveillance continue pour faire en sorte qu'elles continuent de répondre à toutes les exigences opérationnelles nécessaires, et qu'elles demeurent claires et cohérentes dans leur intention et leur application. Si des mises à jour sont apportées aux codes et conventions internationaux incorporés dans le Règlement que ces TP modifient et complètent, TC utilisera sa fonction d'examen technique pour déterminer si la modification peut être incorporée telle quelle, ou si les TP incorporées nécessitent également des mises à jour pour compléter la modification afin de répondre au contexte canadien. Comme le Canada est un participant actif à l'OMI, TC est bien placé pour examiner et surveiller les modifications à venir afin de déterminer, avant leur entrée en vigueur, si des mises à jour des TP incorporées seront nécessaires. Toute mise à jour des TP incorporées sera communiquée aux intervenants sur une base régulière, lors des réunions semestrielles du CCMC, ainsi que par l'entremise de la liste de distribution électronique du CCMC, au besoin. Toutes les TP incorporées dans le Règlement sont accessibles au public, sur le site Web de TC le jour de l'entrée en vigueur du Règlement, dans les deux langues officielles. Dans le cas où une TP modifiée est incorporée statiquement dans le Règlement, l'entrée en vigueur des mises à jour devra passer par une mise à jour du Règlement lui-même. Dans ce cas, un processus complet de modification de la réglementation serait mis en place, qui inclurait une notification préalable aux intervenants concernant la justification et la portée de la modification, ainsi que la possibilité de formuler des commentaires avant l'entrée en vigueur de la modification.

### *Conformité et application*

Le Règlement sur les SAPA (LMMC 2001) est également modifié pour inclure une nouvelle partie dans son annexe, qui décrit les barèmes des sanctions en cas de non-conformité et de violation des dispositions du Règlement. Cette nouvelle partie ajoute les pénalités associées aux obligations prévues par le Règlement. Les montants de SAP pour ces violations tiennent compte des nouveaux montants maximums de SAP qui sont maintenant autorisés

(CLC) Regulations is also amended to align with the changes made to the MOHSR by the Regulations.

Under the AMPN (CSA 2001) Regulations, an inspector has the authority to issue a warning, a deficiency notice, an AMP, or to detain a non-compliant vessel. The AMP (CLC) Regulations also allow for the issuance of an AMP. The enforcement tool used by the inspector is determined based on the gravity of the offence. A new training module for TC Marine Safety Inspectors has been added to reflect the Regulations. This addition does not introduce any new costs for TC as training materials are part of the ongoing, regular work of departmental officials.

Recognized organizations have been delegated authority by TC to conduct regular inspections to ensure compliance with all relevant requirements. TC also conducts periodical inspections for vessels that are not delegated to a recognized organization and conducts risk-based monitoring on vessels that are delegated. In any case of non-compliance, enforcement of the Regulations will be carried out by TC Marine Safety Inspectors.

### Contact

Manager  
Vessel Construction and Equipment Regulations  
Marine Safety and Security  
Transport Canada  
330 Sparks Street, 11th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Email: [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca)

en vertu des modifications apportées à l'alinéa 244h) de la LMMC 2001. L'annexe I du Règlement sur les SAP (CCT) est aussi modifiée pour s'aligner sur les changements apportés au RSSTM par le Règlement.

Conformément au Règlement sur les SAPA (LMMC 2001), un inspecteur a le pouvoir d'émettre un avertissement, un avis d'insuffisance ou une SAP, ou de détenir le bâtiment non conforme. Le Règlement sur les SAP (CCT) permet également l'émission d'un SAP. L'outil d'exécution utilisé par l'inspecteur est déterminé en fonction de la gravité de l'infraction. Un nouveau module de formation a été ajouté aux séances de formation des inspecteurs de la sécurité maritime de TC, pour refléter le Règlement. Cet ajout n'entraîne pas de nouveaux coûts pour TC, car le matériel de formation fait partie du travail continu et régulier des fonctionnaires du Ministère.

TC a délégué à des organismes reconnus le pouvoir d'effectuer des inspections régulières afin de garantir la conformité à toutes les exigences pertinentes. TC effectue également des inspections périodiques des bâtiments qui ne sont pas délégués à ces organismes reconnus, et effectuera une surveillance fondée sur les risques pour les bâtiments qui le sont. Dans tous les cas de non-conformité, l'application du Règlement sera assurée par les inspecteurs de la sécurité maritime de TC.

### Personne-ressource

Gestionnaire  
Règlement sur la construction et l'équipement des  
bâtiments  
Sécurité et sûreté maritimes  
Transports Canada  
330, rue Sparks, 11<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Courriel : [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca)

Registration  
SOR/2023-258 December 5, 2023

SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT

P.C. 2023-1190 December 5, 2023

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the actions of the Russian Federation constitute a grave breach of international peace and security that has resulted in a serious international crisis;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, makes the annexed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations* under paragraph 4(1)(a)<sup>a</sup> and subsections 4(1.1)<sup>b</sup>, (2)<sup>c</sup> and (3) of the *Special Economic Measures Act*<sup>d</sup>.

**Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations**

## Amendments

**1 Part 1 of Schedule 6 to the *Special Economic Measures (Russia) Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 166:**

	Column 1	Column 2
Item	Goods	Harmonized Commodity Description and Coding System code
166.1	Non-industrial diamonds, unworked or simply sawn, cleaved or bruted, but not mounted or set	710231
166.2	Non-industrial diamonds, not mounted or set, other than diamonds that are unworked or simply sawn, cleaved or bruted	710239

Enregistrement  
DORS/2023-258 Le 5 décembre 2023

LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

C.P. 2023-1190 Le 5 décembre 2023

Attendu que la gouverneure en conseil juge que les actions de la Fédération de Russie constituent une rupture sérieuse de la paix et de la sécurité internationales qui a entraîné une grave crise internationale,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'alinéa 4(1)(a)<sup>a</sup> et des paragraphes 4(1.1)<sup>b</sup>, (2)<sup>c</sup> et (3) de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*<sup>d</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*, ci-après.

**Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie**

## Modifications

**1 La partie 1 de l'annexe 6 du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'article 166, de ce qui suit :**

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Marchandises	Code du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises
166.1	Diamants non industriels, bruts ou simplement sciés, clivés ou débrutés, mais non montés ni sertis	710231
166.2	Diamants non industriels, non montés ni sertis, autres que les diamants bruts ou simplement sciés, clivés ou débrutés	710239

<sup>a</sup> S.C. 2022, c. 10, s. 438(1)

<sup>b</sup> S.C. 2017, c. 21, s. 17(2)

<sup>c</sup> S.C. 2023, c. 26, ss. 254(2) to (4)

<sup>d</sup> S.C. 1992, c. 17

<sup>1</sup> SOR/2014-58

<sup>a</sup> L.C. 2022, ch. 10, par. 438(1)

<sup>b</sup> L.C. 2017, ch. 21, par. 17(2)

<sup>c</sup> L.C. 2023, ch. 26, par. 254(2) à (4)

<sup>d</sup> L.C. 1992, ch. 17

<sup>1</sup> DORS/2014-58



**2 The portion of item 170 of Part 1 of Schedule 6 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

	Column 1
Item	Goods
170	Synthetic or reconstructed diamonds, unworked or simply sawn or roughly shaped

**3 The portion of item 172 of Part 1 of Schedule 6 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

	Column 1
Item	Goods
172	Synthetic or reconstructed diamonds, other than diamonds that are unworked or simply sawn or roughly shaped

**4 Part 1 of Schedule 6 to the Regulations is amended by adding the following after item 180:**

	Column 1	Column 2
Item	Goods	Harmonized Commodity Description and Coding System code
180.1	Articles of goldsmiths' or silversmiths' wares and parts thereof, of silver, whether or not plated or clad with other precious metal	711411

**5 The portion of item 183 of Part 1 of Schedule 6 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

	Column 1
Item	Goods
183	Articles of precious metal or of metal clad with precious metal not elsewhere specified in this list, other than platinum catalysts in the form of wire cloth or grill

**2 Le passage de l'article 170 de la partie 1 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 1
Article	Marchandises
170	Diamants synthétiques ou reconstitués, bruts ou simplement sciés ou dégrossis

**3 Le passage de l'article 172 de la partie 1 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 1
Article	Marchandises
172	Diamants synthétiques ou reconstitués, autres que les diamants bruts ou simplement sciés ou dégrossis

**4 La partie 1 de l'annexe 6 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 180, de ce qui suit :**

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Marchandises	Code du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises
180.1	Articles d'orfèvrerie et leurs parties, en argent, même revêtus, plaqués ou doublés d'autres métaux précieux	711411

**5 Le passage de l'article 183 de la partie 1 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 1
Article	Marchandises
183	Ouvrages en métaux précieux ou en plaqués ou doublés de métaux précieux non dénommés ni compris ailleurs dans cette liste, autres que les catalyseurs sous forme de toiles ou de treillis en platine

**6 The portion of item 189 of Part 1 of Schedule 6 to the English version of the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

Item	Column 1 Goods
189	Articles of iron or steel wire for climbing or mountaineering or for use in the manufacture or repair of engines or parts of engines for commercial fishing vessels

**7 Item 26 of Part 2 of Schedule 6 to the Regulations is replaced by the following:**

Item	Column 1 Goods	Column 2 Harmonized Commodity Description and Coding System code
26	Unsorted diamonds, whether or not worked, but not mounted or set	710210
27	Non-industrial diamonds, unworked or simply sawn, cleaved or bruted, but not mounted or set	710231
28	Non-industrial diamonds, not mounted or set, other than diamonds that are unworked or simply sawn, cleaved or bruted	710239
29	Synthetic or reconstructed diamonds, unworked or simply sawn or roughly shaped	710421
30	Synthetic or reconstructed diamonds, other than diamonds that are unworked or simply sawn or roughly shaped	710491
31	Articles of jewellery and parts thereof, of precious metal or of metal clad with precious metal	7113
32	Articles of goldsmiths' or silversmiths' wares and parts thereof, of precious metal or of metal clad with precious metal	7114
33	Articles of precious metal or of metal clad with precious metal not elsewhere specified in this list, other than platinum catalysts in the form of wire cloth or grill	711590

**6 Le passage de l'article 189 de la partie 1 de l'annexe 6 de la version anglaise du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

Item	Column 1 Goods
189	Articles of iron or steel wire for climbing or mountaineering or for use in the manufacture or repair of engines or parts of engines for commercial fishing vessels

**7 L'article 26 de la partie 2 de l'annexe 6 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne 1 Marchandises	Colonne 2 Code du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises
26	Diamants non triés, même travaillés, mais non montés ni sertis	710210
27	Diamants non industriels, bruts ou simplement sciés, clivés ou débrutés, mais non montés ni sertis	710231
28	Diamants non industriels, non montés ni sertis, autres que les diamants bruts ou simplement sciés, clivés ou débrutés	710239
29	Diamants synthétiques ou reconstitués, bruts ou simplement sciés ou dégrossis	710421
30	Diamants synthétiques ou reconstitués, autres que les diamants bruts ou simplement sciés ou dégrossis	710491
31	Articles de bijouterie ou de joaillerie et leurs parties, en métaux précieux ou en plaqués ou doublés de métaux précieux	7113
32	Articles d'orfèvrerie et leurs parties, en métaux précieux ou en plaqués ou doublés de métaux précieux	7114
33	Ouvrages en métaux précieux ou en plaqués ou doublés de métaux précieux non dénommés ni compris ailleurs dans cette liste, autres que les catalyseurs sous forme de toiles ou de treillis en platine	711590

	Column 1	Column 2
Item	Goods	Harmonized Commodity Description and Coding System code
34	Articles of precious or semi-precious stones (natural, synthetic or reconstructed)	711620
35	Wristwatches, pocket-watches and other watches, including stopwatches, with cases of precious metal or of metal clad with precious metal	9101

**8** The English version of the Regulations is amended by replacing “jewelry” with “jewellery” in the following provisions:

- (a) the portion of item 173 of Part 1 of Schedule 6 in column 1;
- (b) the portion of items 178 to 180 of Part 1 of Schedule 6 in column 1;
- (c) the portion of item 186 of Part 1 of Schedule 6 in column 1; and
- (d) the portion of item 5 of Schedule 9 in column 1.

## Application Before Publication

**9** For the purpose of paragraph 11(2)(a) of the *Statutory Instruments Act*, these Regulations apply according to their terms before they are published in the *Canada Gazette*.

## Coming into Force

**10** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

Revenue earned by state-owned Russian industry from exports of Russian diamonds and related jewellery products is a source of financial support to Russia's invasion

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Marchandises	Code du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises
34	Ouvrages en pierres gemmes ou en pierres synthétiques ou reconstituées	711620
35	Montres-bracelets, montres de poche et montres similaires (y compris les compteurs de temps des mêmes types), avec boîte en métaux précieux ou en plaqués ou doublés de métaux précieux	9101

**8** Dans les passages ci-après de la version anglaise du même règlement, « jewelry » est remplacé par « jewellery » :

- a) le passage de l'article 173 de la partie 1 de l'annexe 6 figurant dans la colonne 1;
- b) le passage des articles 178 à 180 de la partie 1 de l'annexe 6 figurant dans la colonne 1;
- c) le passage de l'article 186 de la partie 1 de l'annexe 6 figurant dans la colonne 1;
- d) le passage de l'article 5 de l'annexe 9 figurant dans la colonne 1.

## Antériorité de la prise d'effet

**9** Pour l'application de l'alinéa 11(2)a) de la *Loi sur les textes réglementaires*, le présent règlement prend effet avant sa publication dans la *Gazette du Canada*.

## Entrée en vigueur

**10** Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

Les revenus tirés par l'industrie publique russe des exportations de diamants russes et de produits de joaillerie connexes constituent une source de soutien financier

of Ukraine. Russia is the world's largest natural diamond producer by volume and is estimated to have earned over \$4 billion in 2022.

## Background

Following Russia's illegal occupation and attempted annexation of Crimea in March 2014, the Government of Canada, in tandem with partners and allies, enacted sanctions through the *Special Economic Measures (Russia) Regulations* (the Russia Regulations) under the *Special Economic Measures Act* (SEMA). These sanctions impose dealings prohibitions (an effective asset freeze) on designated individuals and entities in Russia and Ukraine supporting or enabling Russia's violation of Ukraine's sovereignty. Any person in Canada and Canadians outside Canada are thereby prohibited from dealing in the property of, entering into transactions with, providing services to, or otherwise making goods available to listed persons.

On February 24, 2022, Russian President Putin announced "a special military operation" as Russian forces launched a full-scale invasion of Ukraine from Russian and Belarusian territory. The war has become a grinding war of attrition which sees little prospect of a quick victory for either side, and both continue to incur heavy losses. The Russian military has committed horrific atrocities against civilians, including in Izioum, Bucha, Kharkiv and Marioupol. Experts, including the Organization for Security and Cooperation in Europe (OSCE) Moscow Mechanism fact-finding missions, the Independent International Commission of Inquiry on Ukraine and United Nations (UN) Office of the High Commissioner for Human Rights (OHCHR), have concluded that Russia is committing serious human rights violations, war crimes, possible crimes against humanity, and conflict-related sexual violence. These studies have linked Russian external aggression with systematic repression and human rights abuses domestically. According to Ukraine's State Emergency Department, 30% of Ukrainian territory (approximately the size of Austria) has been mined by Russia.

President Putin's military invasion has been paired with significant malicious cyber operations and disinformation campaigns that falsely portray the West as the aggressor, and claim Ukraine is developing chemical, biological, radiological and/or nuclear weapons with North Atlantic Treaty Organization (NATO) support. The deterioration of Russia's relations with Ukraine has paralleled the worsening of its relations with the United States and NATO, which has led to heightened tensions.

à l'invasion de l'Ukraine par la Russie. La Russie est le plus grand producteur de diamants naturels au monde en termes de volume et on estime qu'elle a gagné plus de 4 milliards de dollars en 2022.

## Contexte

À la suite de l'occupation illégale et de la tentative d'annexion de la Crimée par la Russie en mars 2014, le gouvernement du Canada, en coordination avec ses partenaires et alliés, a promulgué des sanctions au moyen du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie* (le Règlement visant la Russie), pris en application de la *Loi sur les mesures économiques spéciales* (LMES). Ces sanctions interdisent de faire des transactions (ce qui entraîne dans les faits un gel des avoirs) avec des particuliers et des entités désignés en Russie et en Ukraine qui soutiennent ou facilitent la violation de la souveraineté de l'Ukraine par la Russie. Il est donc interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger, à l'égard d'une personne désignée, d'effectuer une opération portant sur un bien lui appartenant, de conclure une transaction avec elle, de lui fournir des services ou par ailleurs de mettre des marchandises à sa disposition.

Le 24 février 2022, le président russe Vladimir Poutine a annoncé une « opération militaire spéciale » alors que les forces russes lançaient une invasion à grande échelle de l'Ukraine à partir de la Russie et du Bélarus. L'invasion s'est transformée en une guerre d'usure acharnée qui rend peu probable une victoire rapide pour l'une ou l'autre des parties, qui continuent à subir de lourdes pertes. L'armée russe a commis de terribles atrocités contre des civils, notamment à Izioum, Boutcha, Kharkiv et Marioupol. Des experts, y compris les missions d'enquête du mécanisme de Moscou de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), la Commission d'enquête internationale indépendante sur l'Ukraine et le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH), ont conclu que la Russie commet de graves violations des droits de la personne, des crimes de guerre, de possibles crimes contre l'humanité et des violences sexuelles liées au conflit. Ces enquêtes ont établi un lien entre l'agression russe en Ukraine et la répression systématique et les atteintes aux droits de la personne qui se produisent sur le territoire de la Russie. Selon le Service d'urgence d'État ukrainien, 30 % du territoire ukrainien (environ la taille de l'Autriche) a été miné par la Russie.

L'invasion militaire du président Poutine s'est accompagnée d'importantes cyberopérations malveillantes et de campagnes de désinformation qui dépeignent faussement l'Occident comme l'agresseur et accusent l'Ukraine de développer des armes chimiques, biologiques, radiologiques ou nucléaires avec le soutien de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN). La détérioration des relations de la Russie avec l'Ukraine s'est accompagnée d'une détérioration de ses relations avec les États-Unis et l'OTAN, ce qui a accru les tensions.

### *International response*

The coalition of countries supporting Ukraine includes, but is not limited to, G7 and European countries and some of Ukraine's neighbours. This group is working to support Ukraine across a number of areas, including energy security, nuclear safety, food security, humanitarian assistance, combatting Russian disinformation, sanctions and economic measures, asset seizure and forfeiture, military assistance, accountability, recovery and reconstruction. Canada and other G7 countries are engaged in intense diplomacy with the broader international community to encourage support for Ukraine and counter false Russian narratives.

Key votes in multilateral forums have effectively isolated Russia, including resolutions in the UN General Assembly condemning Russian aggression against Ukraine (March 2022), deploring the humanitarian consequences of Russian aggression against Ukraine (March 2022), suspending Russian membership in the UN Human Rights Council (April 2022) and condemning Russia's illegal annexation of Ukrainian territories (October 2022). Many developing countries have refrained from openly criticizing Russia or imposing penalties due to geopolitical considerations, commercial incentives, or simply fear of retaliation, with some also arguing the conflict is less of a priority for their regions. Russia continues to use its position as a permanent member of the UN Security Council (UNSC) to block UNSC action on its war on Ukraine and its corrosive disinformation policies.

### *Canada's response*

Canada continues to condemn in the strongest possible terms Russia's actions against Ukraine. Canada has announced several contributions to support Ukraine, including humanitarian, development, resilience, security, human rights and stabilization programming. Since February 2022, Canada has committed or delivered over \$9.5 billion in assistance to Ukraine. This includes military aid, cyber defence and training to Ukrainian troops in the United Kingdom and Poland under the aegis of Operation UNIFIER. Economic resilience support includes new loan resources, a loan guarantee, and Ukraine Sovereignty Bonds. Canada is helping Ukraine repair its energy infrastructure and has temporarily removed trade tariffs on Ukrainian imports. To support Ukraine's economic resilience, Canada has offered up to \$1.45 billion in additional loan resources to the Ukrainian government through a new Administered Account for Ukraine at the International Monetary Fund (IMF), which have been fully disbursed.

### *Réponse internationale*

La coalition des pays qui appuient l'Ukraine comprend, entre autres, les pays du G7, des pays européens et certaines des nations voisines de l'Ukraine. Ce groupe agit sur différents plans pour soutenir l'Ukraine : sécurité énergétique, sûreté nucléaire, sécurité alimentaire, aide humanitaire, lutte contre la désinformation russe, application de sanctions et de mesures économiques, saisie et confiscation de biens, assistance militaire, imputabilité, redressement et reconstruction. Le Canada et les pays du G7 mènent des efforts diplomatiques intenses auprès du reste de la communauté internationale afin de rallier des appuis en faveur de l'Ukraine et de contrer la désinformation russe.

Des votes clés au sein de cadres multilatéraux ont eu pour effet d'isoler la Russie, notamment l'adoption de résolutions à l'Assemblée générale des Nations Unies pour condamner l'agression russe contre l'Ukraine (mars 2022), déplorer les conséquences humanitaires de cette agression (mars 2022), suspendre la participation de la Russie au Conseil des droits de l'homme des Nations Unies (avril 2022) et condamner l'annexion illégale par la Russie de territoires ukrainiens (octobre 2022). De nombreux pays en développement se sont abstenus de critiquer ouvertement la Russie ou d'imposer des sanctions en raison de considérations géopolitiques ou commerciales ou tout simplement par crainte de représailles, certains affirmant également que le conflit n'est pas une priorité pour leur région. La Russie continue de se servir de son statut de membre permanent du Conseil de sécurité des Nations Unies (CSNU) afin d'empêcher celui-ci d'agir pour mettre un terme à la guerre en Ukraine et aux politiques de désinformation nuisibles de la Russie.

### *Réponse du Canada*

Le Canada continue de condamner avec la plus grande fermeté les actions de la Russie contre l'Ukraine. Il a annoncé plusieurs contributions pour soutenir l'Ukraine, y compris des programmes d'aide humanitaire, au développement, d'appui à la résilience, à la sécurité, de respect des droits de la personne et de stabilisation en Ukraine. Depuis février 2022, le Canada a versé ou s'est engagé à verser plus de 9,5 milliards de dollars d'aide à l'Ukraine. Ce montant englobe l'assistance militaire, la cyberdéfense et la formation des troupes ukrainiennes au Royaume-Uni et en Pologne dans le cadre de l'opération UNIFIER. Afin de renforcer la résilience économique de l'Ukraine, le Canada lui a accordé de nouvelles ressources sous forme de prêts, d'une garantie de prêt et d'une obligation de souveraineté de l'Ukraine. Le Canada aide aussi l'Ukraine à réparer son infrastructure énergétique et a levé temporairement les droits de douane sur les importations en provenance de ce pays. Afin de soutenir la résilience économique de l'Ukraine, le Canada a offert au gouvernement ukrainien jusqu'à 1,45 milliard de dollars de prêts supplémentaires, lesquels ont été entièrement accordés, par l'entremise

Canada has also committed development and humanitarian assistance and is countering disinformation through the G7 Rapid Response Mechanism. Canada is also providing security and stabilization programming, including support for civil rights organizations and human rights defenders. Canada announced two new immigration streams for Ukrainians coming to Canada: the temporary Canada Ukraine Authorization for Emergency Travel and a special permanent residence stream for family reunification.

In coordination with its allies and partners, since 2014 Canada has imposed sanctions on more than 2 700 individuals and entities in Russia, Belarus, Ukraine and Moldova who are complicit in the violation of Ukraine's sovereignty and territorial integrity. The duration of sanctions by Canada and like-minded partners has been explicitly linked to the peaceful resolution of the conflict, and the respect for Ukraine's sovereignty and territorial integrity, within its internationally recognized borders, including Crimea, as well as Ukraine's territorial sea.

In addition, Canada implemented targeted restrictions against Russia and Belarus in financial, trade (goods and services), energy and transport sectors. Canada is part of the Oil Price Cap Coalition, which limits the provision of maritime services to Russian crude oil and petroleum products above a price set by the coalition.

#### *G7 commitment to implement Russian import diamond ban*

In February and May 2023, G7 Leaders issued statements committing to implement economic measures aimed at reducing Russia's revenue to finance its illegal war. Given the significant revenues that Russia extracts from the export of diamonds, leaders agreed to develop economic measures to reduce revenue from the sale of Russian diamonds, including rough and polished ones. G7 members are currently working towards a phased approach by implementing a direct ban on imports of Russian diamonds by January 1, 2024, and an indirect ban (to cover diamonds mined or produced in Russia and processed or polished in a third country) within the year 2024.

The G7 countries represent 70% of the world diamond market. Russia is the world's largest rough diamond producer (over US\$3.5 billion in value in 2022) and a

d'un nouveau compte administré pour l'Ukraine du Fonds monétaire international (FMI).

De plus, le Canada a consacré des ressources pour apporter une aide humanitaire et une aide au développement, et il lutte contre la désinformation au moyen du Mécanisme de réponse rapide du G7. Le Canada mène également des programmes d'aide à la stabilisation et à la sécurité en Ukraine, qui procurent notamment un appui aux organisations de défense des droits civils et des droits de la personne. Le Canada a annoncé deux nouvelles voies d'immigration au Canada pour les Ukrainiens : l'Autorisation de voyage d'urgence Canada-Ukraine, qui leur procure un statut temporaire, et un volet spécial de résidence permanente pour la réunification des familles.

Depuis 2014, en coordination avec ses alliés et partenaires, le Canada a imposé des sanctions à plus de 2 700 particuliers et entités en Russie, au Bélarus, en Ukraine et en Moldavie qui sont complices de violations de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine. La durée des sanctions imposées par le Canada et ses partenaires d'optique commune a été explicitement liée au règlement pacifique du conflit et au respect de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine à l'intérieur de ses frontières internationalement reconnues, ce qui inclut la Crimée et la mer territoriale de l'Ukraine.

Le Canada applique aussi des restrictions ciblées visant la Russie et le Bélarus dans les secteurs des finances, du commerce (biens et services), de l'énergie et des transports. Par ailleurs, le Canada fait partie de la coalition pour le plafonnement du prix du pétrole russe, qui interdit la fourniture de services de transport maritime pour le pétrole brut et les produits pétroliers vendus par la Russie au-delà du prix plafond fixé par la coalition.

#### *Le G7 s'engage à mettre en œuvre l'interdiction des importations de diamants en provenance de Russie*

En février et mai 2023, les dirigeants du G7 ont publié des déclarations dans lesquelles ils s'engagent à mettre en œuvre des mesures économiques visant à réduire les revenus de la Russie pour financer sa guerre illégale. Compte tenu des revenus importants que la Russie tire de l'exportation de diamants, les dirigeants ont convenu d'élaborer des mesures économiques visant à réduire les revenus provenant de la vente de diamants russes, y compris les diamants bruts et polis. Les membres du G7 travaillent actuellement à une approche progressive en mettant d'abord en œuvre une interdiction directe des importations de diamants russes d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2024, suivi d'une interdiction indirecte (couvrant les diamants extraits ou produits en Russie et traités ou polis dans un pays tiers) au cours de l'année 2024.

Les pays du G7 représentent 70 % du marché mondial du diamant. La Russie est le premier producteur mondial de diamants bruts (plus de 3,5 milliards de dollars américains

significant global exporter of diamond products, with 2021 total exports worth more than \$1 billion. Its state-owned diamond mining conglomerate, Alrosa, accounts for 95% of Russian diamond production and is the number one diamond producer in the world by volume and number two by value. The European Union remains the centre of the global diamond trade, with an estimated 86% of the world's rough diamonds passing through Belgium and 25% of these estimated to come from Russia.

Currently, the Russia Regulations prohibit the import and export of certain luxury items as outlined in Schedule 6 using the World Customs Organization Harmonized Commodity Description and Coding System (HS). Under Part 2 of Schedule 6 only one diamond-related item is subject to this luxury goods import ban: synthetic or reconstructed diamonds, other than unworked or simply sawn or roughly shaped (HS 710491). Under Part 1 of Schedule 6, there are multiple diamond-related luxury goods that are subject to an export ban. This includes the following: unsorted diamonds, whether or not worked, but not mounted or set (HS 710210); synthetic or reconstructed diamonds, unworked or simply sawn or roughly shaped (HS 710421); and synthetic or reconstructed diamonds, other than unworked or simply sawn or roughly shaped (HS 710491).

### Objective

1. Impose further costs on Russia for its unprovoked attack and aggression against Ukraine by banning Russian diamonds and diamond jewelry-related products from Canada, in line with all other G7 members.
2. Underscore continued unity with G7 members in responding to Russia's ongoing actions in Ukraine.
3. Ensure that Russian diamonds banned in other markets are not diverted to Canada.

### Description

In-line with the G7 commitment, the amendments to the Russia Regulations will prohibit the direct import of diamond and diamond-related products originating from Russia. This will be done by adding the following diamond products to Part 2 of Schedule 6 of the Russia Regulations as classified under Chapters 71 and 91 of the World Customs Organization Harmonized Commodity Description and Coding System:

- diamonds, whether or not worked, but not mounted or set (HS 7102) [excluding industrial diamonds of HS 7102.21 and HS 7102.29];

en valeur en 2022) et un important exportateur mondial de produits diamantaires, avec des exportations totalisant plus d'un milliard de dollars en 2021. Son conglomerat minier public, Alrosa, représente 95 % de la production russe de diamants et est le premier producteur mondial de diamants en volume et le deuxième en valeur. L'Union européenne reste le centre du commerce mondial de diamants, avec environ 86 % des diamants bruts du monde passant par la Belgique et 25 % d'entre eux provenant de Russie.

Actuellement, le Règlement visant la Russie interdit l'importation et l'exportation de certains articles de luxe tels qu'ils sont décrits dans l'annexe 6 du système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH) de l'Organisation mondiale des douanes. Selon la partie 2 de l'annexe 6, un seul article lié aux diamants est soumis à cette interdiction d'importation de produits de luxe, à savoir les diamants synthétiques ou reconstitués, autres que les diamants bruts ou simplement sciés ou dégrossis (SH 710491). Dans la partie 1 de l'annexe 6, de nombreux produits de luxe liés aux diamants sont soumis à une interdiction d'exportation. Il s'agit des produits suivants : les diamants non triés, même travaillés, mais non montés ni sertis (SH 710210); les diamants synthétiques ou reconstitués, non travaillés ou simplement sciés ou dégrossis (SH 710421); les diamants synthétiques ou reconstitués, autres que les diamants non travaillés ou simplement sciés ou dégrossis (SH 710491).

### Objectif

1. Imposer des coûts supplémentaires à la Russie pour son attaque non provoquée et son agression contre l'Ukraine en interdisant l'entrée au Canada des diamants russes et des produits liés à la bijouterie diamantaire, à l'instar de tous les autres membres du G7.
2. Souligner le fait que les membres du G7 restent unis dans leur réponse aux actions menées par la Russie en Ukraine.
3. Veiller à ce que les diamants russes interdits sur d'autres marchés ne soient pas détournés vers le Canada.

### Description

Conformément à l'engagement du G7, les modifications apportées au Règlement visant la Russie interdiront l'importation directe de diamants et de produits connexes originaires de Russie. Pour ce faire, les produits diamantés suivants seront ajoutés à la partie 2 de l'annexe 6 du Règlement visant la Russie et classés dans les chapitres 71 et 91 du système harmonisé de désignation et de codification des marchandises de l'Organisation mondiale des douanes :

- diamants, même travaillés, mais non montés ni sertis (SH 7102) [à l'exclusion des diamants industriels SH 7102.21 et SH 7102.29];

- synthetic or reconstructed diamonds, unworked or simply sawn or roughly shaped (HS 710421);
- articles of jewellery and parts thereof, of precious metal or of metal clad with precious metal (HS 7113);
- articles of goldsmiths' or silversmiths' wares and parts thereof, of precious metal or of metal clad with precious metal (HS 7114);
- articles of precious metal or of metal clad with precious metal not elsewhere specified in this list, other than platinum catalysts in the form of wire cloth or grill (HS 711590);
- articles of precious or semi-precious stones (natural, synthetic or reconstructed) [HS 711620]; and
- wristwatches, pocket-watches and other watches, including stopwatches, with case of precious metal or of metal clad with precious metal (HS 9101).

The amendments also include necessary changes to the existing luxury export ban (Part 1 of Schedule 6) and import ban (Part 2 of Schedule 6) in the Russia Regulations to ensure consistency with the new additions to the import ban on diamond and diamond-related products.

These prohibitions do not apply to goods if a contract for the import, purchase or acquisition of the good is entered into before the day on which the amendments come into force.

## **Regulatory development**

### *Consultation*

Global Affairs Canada regularly engages with relevant stakeholders, including civil society organizations, cultural communities, and other like-minded governments, regarding Canada's approach to sanctions implementation.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

An initial assessment of the geographical scope of the amendments was conducted and did not identify any modern treaty obligations, as the amendments do not take effect in a modern treaty area.

### *Instrument choice*

Regulations are the sole method to enact sanctions in Canada. No other instrument could be considered.

- diamants synthétiques ou reconstitués, bruts ou simplement sciés ou dégrossis (SH 710421);
- articles de bijouterie ou de joaillerie et leurs parties, en métaux précieux ou en plaqués ou doublés de métaux précieux (SH 7113);
- articles d'orfèvrerie et leurs parties, en métaux précieux ou en plaqués ou doublés de métaux précieux (SH 7114);
- ouvrages en métaux précieux ou en plaqués ou doublés de métaux précieux non dénommés ailleurs dans la présente liste, autres que les catalyseurs de platine sous forme de toiles métalliques ou de grillages (SH 711590);
- articles en pierres précieuses ou semi-précieuses (naturelles, synthétiques ou reconstituées) [SH 711620];
- montres-bracelets, montres de poche et montres similaires, y compris les compteurs de temps des mêmes types, avec boîte en métaux précieux ou en plaqués ou doublés de métaux précieux (SH 9101).

Les modifications comprennent également les changements nécessaires à l'interdiction d'exportation de produits de luxe (partie 1 de l'annexe 6) et à l'interdiction d'importation (partie 2 de l'annexe 6) dans le Règlement visant la Russie afin d'assurer la cohérence avec les nouveaux ajouts à l'interdiction d'importation de diamants et de produits liés aux diamants.

Ces interdictions ne s'appliquent pas aux biens dont le contrat d'importation, d'achat ou d'acquisition a été conclu avant la date d'entrée en vigueur des modifications.

## **Élaboration de la réglementation**

### *Consultation*

Affaires mondiales Canada consulte régulièrement les intervenants pertinents, notamment des organisations de la société civile, des communautés culturelles et des représentants d'autres gouvernements d'optique commune pour discuter de la démarche suivie par le Canada pour appliquer des sanctions.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Une évaluation initiale de la portée géographique des modifications a été effectuée et n'a révélé aucune obligation découlant des traités modernes, puisque les modifications ne prendront pas effet dans une région visée par un traité moderne.

### *Choix de l'instrument*

Au Canada, les règlements sont le seul instrument permettant d'appliquer des sanctions. Aucun autre instrument ne pourrait être considéré.



## Regulatory analysis

### *Benefits and costs*

Canadian imports of products that will be subject to this ban from Russia totalled \$4.1 million in 2021. Following Russia's full-scale invasion of Ukraine in 2022, Canada sanctioned Russia's state-owned enterprise, diamond conglomerate Alrosa, and removed Most Favoured Nation status (which effectively imposed a 35% tariff on all imports to Canada). This led to a drastic decrease in of all import including imports of products that will be subject to this ban to \$327,224 in 2022 and \$13,440 for the first eight months of 2023.

The amendments could create additional costs for businesses that will be forced to source imports from other sources or to seek permits that would authorize them to carry out specified activities or transactions that are otherwise prohibited. However, these costs are expected to be minimal given the effectiveness of the Most-Favoured-Nation withdrawal in March 2022. Over the past year, Canadian imports of Russian diamonds and diamond jewellery-related products have effectively ceased. The trade impact of adding these items to the list of banned imports is expected to be minimal.

### *Small business lens*

The amendments could create additional costs for small businesses that will be forced to obtain imports from other sources or to seek permits that would authorize them to carry out specified activities or transactions that are otherwise prohibited. However, costs will likely be low given significant decreases of imported Russian products as the results of other recent trade measures (e.g. withdrawal of Most-Favoured-Nation tariff preferences). As for the products added to the export ban for consistency purposes, Canada exports to Russia were nil to negligible over the years. No significant loss of opportunities for small businesses is expected as a result of the amendments.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply, as there is no incremental change in administrative burden on business.

## Analyse de la réglementation

### *Avantages et coûts*

Les importations canadiennes de produits qui seront soumis à cette interdiction en provenance de Russie ont totalisé 4,1 millions de dollars en 2021. À la suite de l'invasion massive de l'Ukraine par la Russie en 2022, le Canada a sanctionné l'entreprise publique russe, le conglomérat diamantaire Alrosa, et a retiré le statut de nation la plus favorisée (ce qui a eu pour effet d'imposer un droit de douane de 35 % sur toutes les importations au Canada). Cette mesure a entraîné une diminution considérable de toutes les importations, y compris les importations de produits qui seront soumis à cette interdiction, pour s'établir à 327 224 \$ en 2022 et à 13 440 \$ pour les huit premiers mois de l'année 2023.

Les modifications pourraient entraîner des coûts supplémentaires pour les entreprises qui seront obligées de s'approvisionner en importations auprès d'autres sources ou de demander des permis qui les autoriseraient à mener des activités ou des transactions particulières qui sont autrement interdites. Toutefois, ces coûts devraient être minimales étant donné l'entrée en vigueur du retrait du statut de nation la plus favorisée en mars 2022. Au cours de l'année écoulée, les importations canadiennes de diamants russes et de produits liés à la joaillerie ont effectivement cessé. L'impact commercial de l'ajout de ces articles à la liste des importations interdites devrait être minime.

### *Lentille des petites entreprises*

Les modifications pourraient entraîner des coûts supplémentaires pour les petites entreprises qui seront obligées de se procurer des importations auprès d'autres sources ou de demander des permis qui les autoriseraient à mener des activités ou des transactions particulières qui sont autrement interdites. Toutefois, les coûts seront probablement faibles compte tenu de la diminution significative des importations de produits russes à la suite d'autres mesures commerciales récentes (par exemple le retrait des préférences tarifaires de la nation la plus favorisée). En ce qui concerne les produits ajoutés à l'interdiction d'exportation à des fins de cohérence, les exportations du Canada vers la Russie ont été nulles ou négligeables au fil des ans. Les modifications ne devraient pas entraîner de pertes significatives de débouchés pour les petites entreprises.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car il n'y a pas de modification à la hausse du fardeau administratif pour les entreprises.

### *Regulatory cooperation and alignment*

While the amendments are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum, these amendments are being made to implement commitments made by the Prime Minister in the context of Canada's membership in the G7.

### *Strategic environmental assessment*

The Russia Regulations are unlikely to result in important environmental effects. In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

### *Gender-based analysis plus (GBA+)*

The subject of economic sanctions has previously been assessed for effects on gender and diversity. Although intended to facilitate a change in behaviour through economic pressure on individuals and entities in foreign states, sanctions under SEMA can nevertheless have an unintended impact on certain vulnerable groups and individuals. Rather than affecting Russia as a whole, these targeted sanctions impact Russia's ability to export diamonds and ensure that revenue cannot be generated from Canada that could support Russia's war efforts. Therefore, these sanctions are unlikely to have a significant impact on vulnerable groups as compared to traditional broad-based economic sanctions directed toward a state.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

The amendments come into force on the day on which they are registered.

Under the SEMA, both Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and Canada Border Services Agency (CBSA) officers have the power to enforce sanctions violations through their authorities as defined under the *Customs Act*, the *Excise Act* or the *Excise Act, 2001*, and sections 487 to 490, 491.1 and 491.2 of the *Criminal Code*.

In accordance with section 8 of the SEMA, every person who knowingly contravenes or fails to comply with the Russia Regulations is liable, upon summary conviction, to a fine of not more than \$25,000 or to imprisonment for a term of not more than one year, or to both; or, upon conviction on indictment, to imprisonment for a term of not more than five years.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Bien que les modifications ne soient pas liées à un plan de travail ni à un engagement dans le cadre d'un mécanisme officiel de coopération en matière de réglementation, ces modifications visent à mettre en œuvre les engagements pris par le premier ministre dans le cadre de l'appartenance du Canada au G7.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Il est peu probable que le Règlement visant la Russie ait des effets importants sur l'environnement. Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas nécessaire.

### *Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)*

Le sujet des sanctions économiques a déjà fait l'objet d'une analyse des effets sur l'égalité des genres et la diversité dans le passé. Bien qu'elles visent à encourager un changement de comportement en exerçant une pression économique sur des particuliers et des entités à l'étranger, les sanctions prises en vertu de la LMES peuvent néanmoins avoir une incidence involontaire sur certains groupes et certaines personnes vulnérables. Plutôt que d'affecter la Russie dans son ensemble, ces sanctions ciblées ont une incidence sur la capacité de la Russie à exporter des diamants et font en sorte que le Canada ne puisse pas générer de revenus susceptibles de soutenir les efforts de guerre de la Russie. Par conséquent, il est peu probable que ces sanctions aient des répercussions importantes sur les groupes vulnérables, par rapport aux sanctions économiques traditionnelles de grande ampleur visant un État.

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

Les modifications entrent en vigueur le jour de leur enregistrement.

Au titre de la LMES, les agents de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et ceux de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) peuvent faire respecter les sanctions en vertu des pouvoirs qui leur sont conférés par la *Loi sur les douanes*, la *Loi de 2001 sur l'accise* ainsi que les articles 487 à 490, 491.1 et 491.2 du *Code criminel*.

Conformément à l'article 8 de la LMES, quiconque contrevient sciemment au Règlement visant la Russie est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de 25 000 \$ ou d'une peine d'emprisonnement maximale d'un an, ou d'une combinaison des deux; ou encore, sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, d'une peine d'emprisonnement maximale de cinq ans.

**Contact**

Andreas Weichert  
Director  
Eastern Europe and Eurasia Relations Division  
Global Affairs Canada  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: 613-203-3603  
Email: [Andreas.Weichert@international.gc.ca](mailto:Andreas.Weichert@international.gc.ca)

**Personne-ressource**

Andreas Weichert  
Directeur  
Direction de l'Europe de l'Est et de l'Eurasie  
Affaires mondiales Canada  
125, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G2  
Téléphone : 613-203-3603  
Courriel : [Andreas.Weichert@international.gc.ca](mailto:Andreas.Weichert@international.gc.ca)

Registration  
SOR/2023-259 December 5, 2023

## FIRST NATIONS FISCAL MANAGEMENT ACT

Whereas, in accordance with paragraph 2(3)(a) of the *First Nations Fiscal Management Act*<sup>a</sup>, the council of each band referred to in the annexed Order has requested that the name of the band be added to the schedule to that Act;

Therefore, the Minister of Crown-Indigenous Relations makes the annexed *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act* under subsection 2(3)<sup>b</sup> of the *First Nations Fiscal Management Act*<sup>a</sup>.

Gatineau, December 4, 2023

Gary Anandasangaree  
Minister of Crown-Indigenous Relations

## Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act

### Amendment

**1** The schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:

Liard First Nation  
Loon River Cree  
Pabineau  
Wolf Lake

### Coming into Force

**2** This Order comes into force on the day on which it is registered.

Enregistrement  
DORS/2023-259 Le 5 décembre 2023

## LOI SUR LA GESTION FINANCIÈRE DES PREMIÈRES NATIONS

Attendu que, conformément à l'alinéa 2(3)a) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*<sup>a</sup>, le conseil de chaque bande visée dans l'arrêté ci-après a demandé que le nom de sa bande soit ajouté à l'annexe de cette loi,

À ces causes, en vertu du paragraphe 2(3)<sup>b</sup> de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*<sup>a</sup>, le ministre des Relations Couronne-Autochtones prend l'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations*, ci-après.

Gatineau, le 4 décembre 2023

Le ministre des Relations Couronne-Autochtones  
Gary Anandasangaree

## Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations

### Modification

**1** L'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Liard First Nation  
Loon River Cree  
Pabineau  
Wolf Lake

### Entrée en vigueur

**2** Le présent arrêté entre en vigueur à la date de son enregistrement.

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 36, s. 177(2)

<sup>1</sup> S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, ch. 19, art. 658

<sup>b</sup> L.C. 2015, ch. 36, par. 177(2)

<sup>1</sup> L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, ch. 19, art. 658

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

### Issues

First Nations wishing to access the full array of services available through the national First Nation institutions created under the *First Nations Fiscal Management Act* (the Act) first require addition to the schedule to that Act. Subsection 2(3) of the Act states that, at the request of a First Nation, the Minister of Crown-Indigenous Relations may, by order, amend the schedule to the Act in order to add, change or delete the name of the First Nation.

The following four First Nations have requested, via band council resolutions, to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*: Liard First Nation (YT), Loon River Cree (AB), Pabineau (NB) and Wolf Lake (QC).

### Background

The *First Nations Fiscal Management Act*<sup>1</sup> came into force on April 1, 2006. It supports economic development and well-being in First Nation communities by enhancing First Nations property taxation, creating a First Nations bond financing regime and supporting First Nations' capacity in financial management. These objectives are achieved through the national First Nation institutions established through the *First Nations Fiscal Management Act*. These institutions are the First Nations Finance Authority, the First Nations Tax Commission and the First Nations Financial Management Board.

### Objective

The objective of this initiative is to add the names of the four aforementioned First Nations to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act* through an order made under subsection 2(3) of the Act by the Minister of Crown-Indigenous Relations.

These First Nations will have the ability to access some or all of the services available under the *First Nations Fiscal Management Act*. The national First Nation institutions will work closely with First Nations who wish to implement property tax systems and strong financial management practices, and who wish to access the First Nations bond financing regime.

<sup>1</sup> The title of the Act was changed from the *First Nations Fiscal and Statistical Management Act* to the *First Nations Fiscal Management Act* on April 1, 2013, upon the dissolution of the First Nations Statistical Institute.

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.)

### Enjeux

Les Premières Nations désireuses de se prévaloir de tous les services offerts par les institutions nationales des Premières Nations créées en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* (la Loi) doivent d'abord être inscrites à l'annexe de cette loi. Le paragraphe 2(3) de la Loi affirme qu'à la demande d'une Première Nation, le ministre des Relations Couronne-Autochtones peut, par arrêté, modifier l'annexe de la Loi pour ajouter, changer ou retrancher le nom de la Première Nation.

Les quatre Premières Nations suivantes ont demandé, par le biais de résolutions de conseil de bande, à être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* : Liard First Nation (Y.T.), Loon River Cree (Alb.), Pabineau (N.-B) et Wolf Lake (Que.).

### Contexte

La *Loi sur la gestion financière des premières nations*<sup>1</sup> est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2006. Elle favorise le développement économique et le bien-être des collectivités des Premières Nations par le renforcement de leur régime d'impôt foncier, la mise en place d'un régime de financement par obligations et le soutien de leur capacité de gestion financière. L'atteinte de ces objectifs passe par l'entremise des institutions nationales des Premières Nations établies en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* : l'Administration financière des Premières nations, la Commission de la fiscalité des premières nations, et le Conseil de gestion financière des Premières Nations.

### Objectif

L'objectif de cette initiative est d'ajouter les noms des quatre Premières Nations susmentionnées à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* au moyen d'un arrêté pris par le ministre des Relations Couronne-Autochtones en vertu du paragraphe 2(3) de la Loi.

Ces Premières Nations pourront accéder à une partie ou à la totalité des services offerts sous le régime de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Les institutions nationales des Premières Nations collaboreront étroitement avec les Premières Nations qui désirent mettre en œuvre des systèmes d'impôts fonciers et des pratiques de gestion financière solides, et qui souhaitent

<sup>1</sup> Le titre de la Loi a été changé de *Loi sur la gestion financière et statistique des premières nations* à *Loi sur la gestion financière des premières nations* le 1<sup>er</sup> avril 2013 à la suite de la dissolution de l'Institut de la statistique des premières nations.

## Description

The *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*, made pursuant to subsection 2(3) of the Act, adds the names of the following First Nations to the schedule: Liard First Nation, Loon River Cree, Pabineau and Wolf Lake.

The First Nations may — should their governments so choose — impose property taxes and use property tax revenues or other revenues to invest in and support community projects under the framework of the *First Nations Fiscal Management Act*, as an alternative to the existing property tax jurisdiction available to First Nations under section 83 of the *Indian Act*. First Nations added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act* are also able to seek certification in the areas of financial performance and financial management systems. Once certified, First Nations may apply for access to a First Nations bond financing regime based on their property tax or other revenue streams.

## Regulatory development

### Consultation

Given that the *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act* implements requests by the four aforementioned First Nations to come under the Act, it was not considered necessary to undertake consultations over and above those already conducted by the aforementioned First Nations with the residents of their communities.

The *First Nations Fiscal Management Act* national institutions work closely with all First Nations who have requested to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

### Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

There is no potential modern treaty implication, as the initiative responds to the needs and interests of the aforementioned First Nations. This initiative does not require the Government of Canada to fulfil any consultation or engagement requirements described in a modern treaty.

### Instrument choice

Non-regulatory options were not considered, as subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management*

accéder au régime de financement par obligations des Premières Nations.

## Description

L'Arrêté modifiant l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, pris en vertu du paragraphe 2(3) de la Loi, ajoute les noms des Premières Nations suivantes à l'annexe : Liard First Nation, Loon River Cree, Pabineau et Wolf Lake.

Les Premières Nations peuvent, si leur gouvernement choisit de le faire, percevoir des impôts fonciers et investir les revenus de ces impôts, ainsi que d'autres revenus, dans des projets communautaires et les appuyer selon le cadre de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Ces mesures viendraient alors remplacer la compétence en matière d'imposition foncière prévue actuellement à l'article 83 de la *Loi sur les Indiens*. Les Premières Nations figurant à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* peuvent aussi demander l'examen de leur rendement financier ainsi que la certification de leurs régimes de gestion financière. Une fois certifiées, les Premières Nations ont également accès à un régime de financement par obligations fondé sur leurs impôts fonciers ou autres sources de revenus.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

Étant donné que l'Arrêté modifiant l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* met en œuvre la demande d'inscription à l'annexe de la Loi des quatre Premières Nations susmentionnées, il n'a pas été jugé nécessaire de tenir des consultations en plus de celles qui avaient été faites par ces Premières Nations auprès des résidents de leurs collectivités.

Les institutions nationales des Premières Nations établies en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* collaborent étroitement avec les Premières Nations qui ont demandé à être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

### Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Cette initiative n'implique aucune obligation potentielle relative aux traités modernes puisqu'elle répond aux besoins et aux intérêts des Premières Nations susmentionnées. Aucune exigence de consultation ni de mobilisation prescrite dans un traité moderne n'est donc imposée au gouvernement du Canada dans le cadre de cette initiative.

### Choix de l'instrument

Des options non réglementaires n'ont pas été envisagées puisque le paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion*

Act provides the necessary authority for the Minister of Crown-Indigenous Relations to amend the schedule to the Act in order to add, change or delete the name of a First Nation.

### Regulatory analysis

The *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act* is carried out in response to a request from the aforementioned First Nations who wish to access some or all of the services available under the Act.

The Act provides First Nation governments with authority over financial management, property taxation and local revenues, and financing for infrastructure and economic development. The Act will enable the above-mentioned First Nations to participate more fully in the Canadian economy while meeting local needs by strengthening real property tax and financial management systems; providing more revenue raising tools, strong standards for accountability, and access to capital markets available to other governments; and allowing for the borrowing of funds for the development of infrastructure on reserve through a cooperative, public-style bond issuance.

A regulation made under the Act allows First Nations to securitize their own revenue sources. This has the potential to greatly expand the opportunity for First Nations to make investments from their own resources to fund their participation in the economic expansion occurring in their traditional territories. First Nations throughout Canada are asking to be added to the schedule to the Act.

### Benefits and costs

There are no costs associated with amending the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act in order to* add, change or delete the name of a First Nation. The Act is one of a few optional initiatives supported by the Government of Canada that modernize, through legislation, various aspects of First Nation governance previously dealt with under the *Indian Act*. The goal of this support in the implementation of the Act is to enhance First Nations' governance capacity in support of improved economic development and well-being in First Nation communities.

### Small business lens

The small business lens does not apply to this initiative, as it does not impose any level of compliance and/or administrative costs on small businesses.

*financière des premières nations* confère au ministre des Relations Couronne-Autochtones l'autorité nécessaire pour modifier l'annexe de la Loi afin d'ajouter, de changer ou de retrancher le nom d'une Première Nation.

### Analyse de la réglementation

L'Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations est pris à la demande des Premières Nations susmentionnées qui désirent se prévaloir d'une partie ou de la totalité des services offerts sous le régime de la Loi.

La Loi procure aux gouvernements des Premières Nations des pouvoirs dans les domaines de gestion financière, d'impôts fonciers et de revenus locaux, et dans le financement des infrastructures et le développement économique. La Loi permettra aux Premières Nations susmentionnées de participer davantage à l'économie canadienne tout en répondant aux besoins locaux : en renforçant les systèmes d'impôt foncier et de gestion financière des Premières Nations; en procurant aux Premières Nations davantage d'outils de perception de recettes, des normes rigoureuses de reddition de comptes et un accès aux marchés financiers auxquels ont accès d'autres administrations; en permettant l'emprunt de fonds pour la construction d'infrastructures dans les réserves, dans le cadre de l'émission d'obligations de type public.

Un règlement pris en vertu de la Loi permet aux Premières Nations de sécuriser leurs propres sources de revenus. L'exercice pourrait élargir considérablement la possibilité, pour les Premières Nations, d'investir leurs propres ressources afin de financer leur participation au développement économique qui se produit dans leurs territoires traditionnels. Des Premières Nations dans tout le pays demandent à être inscrites à l'annexe de la Loi.

### Avantages et coûts

Il n'y a aucun coût associé à la modification de l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations pour* ajouter, changer ou retrancher le nom d'une Première Nation. La Loi est l'une de quelques initiatives optionnelles appuyées par le gouvernement du Canada qui modernisent, par l'intermédiaire de moyens législatifs, divers aspects de la gouvernance des Premières Nations qui étaient auparavant régis par la *Loi sur les Indiens*. L'objectif de cet appui à la mise en œuvre de la Loi vise à rehausser les capacités des Premières Nations en matière de gouvernance qui sont nécessaires à l'amélioration du développement économique et du bien-être au sein des communautés.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette initiative, car elle n'impose aucuns frais de conformité ou frais d'administration aux petites entreprises.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply to this initiative, as it does not result in any administrative costs or savings for businesses.

### *Regulatory cooperation and alignment*

Given that opting into the *First Nations Fiscal Management Act* is made at the request of the aforementioned First Nations, through resolution of their councils, this initiative is not under a regulatory cooperation work plan.

### *Strategic environmental assessment*

Given that the *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act* results solely in the addition of the four aforementioned First Nations to the schedule to the Act, no potential environmental effects have been identified for this initiative.

### *Gender-based analysis plus*

Given that the *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act* results solely in the addition of the aforementioned First Nations to the schedule to the Act, no gender-based analysis plus (GBA+) issues have been identified for this initiative. A full GBA+ has been completed for the *First Nations Fiscal Management Act* regime overall and found that the regime has the potential for positive impacts on Indigenous communities, including Indigenous women, elderly people, and children.

### *Rationale*

The names of the aforementioned First Nations are added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act* at the request of the councils of the First Nations.

By joining the *First Nations Fiscal Management Act*, the aforementioned First Nations may choose to implement a property tax system under the Act, seek certification of their financial performance and financial management systems, and/or participate in a First Nations bond financing regime. These tools and services are provided to build economic infrastructure, promote economic growth and attract investment on reserve, thereby increasing the well-being of First Nations communities.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à cette initiative, car elle n'entraîne aucune augmentation ni réduction des coûts administratifs pour les entreprises.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Étant donné que les Premières Nations susmentionnées ont décidé, par le biais d'une résolution de leur conseil, d'adhérer à la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, cette initiative ne fait pas partie d'un plan de travail officiel de coopération en matière de réglementation.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Étant donné que l'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations* vise exclusivement l'inscription des quatre Premières Nations susmentionnées à l'annexe de la Loi, aucune répercussion relative à l'environnement n'a été soulevée dans le cadre de cette initiative.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Étant donné que l'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations* vise exclusivement l'inscription des quatre Premières Nations susmentionnées à l'annexe de la Loi, aucune répercussion relative à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été soulevée dans le cadre de cette initiative. Une ACS+ approfondie a été réalisée pour le régime créé par la *Loi sur la gestion financière des premières nations* dans son intégralité. Cette analyse a révélé que le régime est susceptible d'entraîner des retombées positives sur les collectivités autochtones, y compris les femmes autochtones, les personnes âgées et les enfants.

### *Justification*

Les noms des Premières Nations susmentionnées sont ajoutés à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* à la demande des conseils des Premières Nations.

En adhérant au régime de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, une Première Nation peut choisir de mettre en œuvre un régime d'impôt foncier en vertu de la Loi, de demander l'examen de son rendement financier et la certification de ses régimes de gestion financière ou de participer à un régime de financement par obligations des Premières Nations. Ces outils et services sont fournis dans le but d'établir une infrastructure économique, de promouvoir la croissance économique et d'attirer des investissements dans les réserves, ce qui aura pour effet d'accroître le bien-être des collectivités des Premières Nations.



**Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

There are no compliance and enforcement requirements associated with this initiative, and no implementation or ongoing costs can be directly associated with adding a First Nation to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

**Contacts****For the First Nations Tax Commission**

Marie Potvin  
Senior Counsel  
c/o First Nations Tax Commission  
321 – 345 Chief Alex Thomas Way  
Kamloops, British Columbia  
V2H 1H1  
Telephone: 250-828-9857  
Fax: 250-828-9858

**For Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada**

Andrea Dykstra  
Acting Director  
Fiscal Policy and Investment Readiness Directorate  
Resolution and Partnerships Sector  
25 Eddy Street, 6th Floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H4  
Telephone: 343-596-4150

**Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

Cette initiative ne comprend aucune exigence en matière de conformité et d'application. Aucuns frais de mise en œuvre ou permanents ne peuvent être associés à l'ajout d'une Première Nation à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

**Personnes-ressources****Pour la Commission de la fiscalité des premières nations**

Marie Potvin  
Avocate-conseil  
a/s de la Commission de la fiscalité des premières nations  
321 - 345, Chief Alex Thomas Way  
Kamloops (Colombie-Britannique)  
V2H 1H1  
Téléphone : 250-828-9857  
Télécopieur : 250-828-9858

**Pour Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada**

Andrea Dykstra  
Directrice par intérim  
Direction de la politique fiscale et préparation à l'investissement  
Secteur de résolution et partenariats  
25, rue Eddy, 6<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H4  
Téléphone : 343-596-4150

Registration  
SOR/2023-260 December 6, 2023

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*<sup>a</sup>, established Chicken Farmers of Canada (“CFC”) under subsection 16(1)<sup>b</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup>;

Whereas CFC has been empowered to implement a marketing plan under that Proclamation;

Whereas the process set out in the Operating Agreement, referred to in subsection 7(1)<sup>d</sup> of the schedule to that Proclamation, for making changes to quota allocation has been followed;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>e</sup> of that Act applies, by reason of section 2 of the *Agencies’ Orders and Regulations Approval Order*<sup>f</sup>, and have been submitted to the National Farm Products Council under paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, under paragraph 7(1)(d)<sup>e</sup> of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that CFC is authorized to implement;

Therefore, Chicken Farmers of Canada makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* under paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup> and subsection 6(1)<sup>g</sup> of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*<sup>a</sup>.

Ottawa, December 5, 2023

Enregistrement  
DORS/2023-260 Le 6 décembre 2023

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup>, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*<sup>c</sup>, créé l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

Attendu que cet office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation conformément à cette proclamation;

Attendu que le processus établi dans l’entente opérationnelle — visée au paragraphe 7(1)<sup>d</sup> de l’annexe de cette proclamation — pour modifier l’allocation des contingents a été suivi;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets* relève d’une catégorie à laquelle s’applique l’alinéa 7(1)(d)<sup>e</sup> de cette loi conformément à l’article 2 de l’*Ordonnance sur l’approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>f</sup>, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l’alinéa 22(1)(f) de cette loi;

Attendu que, en application de l’alinéa 7(1)(d)<sup>e</sup> de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l’exécution du plan de commercialisation que cet office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l’alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup> et du paragraphe 6(1)<sup>g</sup> de l’annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*<sup>c</sup>, l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*, ci-après.

Ottawa, le 5 décembre 2023

<sup>a</sup> SOR/79-158; SOR/98-244 (Sch., s. 1)

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 85

<sup>c</sup> R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

<sup>d</sup> SOR/2002-1 (Sch., s. 9)

<sup>e</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

<sup>f</sup> C.R.C., c. 648

<sup>g</sup> SOR/2002-1 (Sch., par. 16(c))

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 85

<sup>b</sup> L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

<sup>c</sup> DORS/79-158; DORS/98-244, ann., art. 1

<sup>d</sup> DORS/2002-1, ann., art. 9

<sup>e</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

<sup>f</sup> C.R.C., ch. 648

<sup>g</sup> DORS/2002-1, ann., al. 16c)

## Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations

## Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets

### Amendment

**1** The schedule to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

### Modification

**1** L'annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*<sup>1</sup> est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

### Coming into Force

**2** These Regulations come into force on January 14, 2024.

### Entrée en vigueur

**2** Le présent règlement entre en vigueur le 14 janvier 2024.

#### SCHEDULE

(Section 1)

#### SCHEDULE

(Sections 1, 5, 7, 8 and 8.3 to 10.1)

#### ANNEXE

(article 1)

#### ANNEXE

(articles 1, 5, 7, 8 et 8.3 à 10.1)

### Limits for Production and Marketing of Chicken for the Period Beginning on January 14, 2024 and Ending on March 9, 2024

### Limites de production et de commercialisation du poulet pour la période commençant le 14 janvier 2024 et se terminant le 9 mars 2024

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Province	Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in live weight) (kg)	Production Subject to Federal and Provincial Market Development Quotas (in live weight) (kg)	Production Subject to Federal and Provincial Specialty Chicken Quotas (in live weight) (kg)
1	Ont.	96,867,517	2,450,000	1,069,448
2	Que.	73,319,265	2,430,325	0
3	N.S.	9,371,098	0	0
4	N.B.	7,479,324	0	0
5	Man.	10,855,820	335,000	0
6	B.C.	38,303,229	1,165,600	1,403,604
7	P.E.I.	1,059,116	0	0
8	Sask.	9,262,729	1,000,000	0
9	Alta.	28,352,130	100,000	0
10	N.L.	3,770,099	0	0
Total		278,640,327	7,480,925	2,473,052

<sup>1</sup> SOR/2002-36

<sup>1</sup> DORS/2002-36

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Province	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (en poids vif) (kg)	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux d'expansion du marché (en poids vif) (kg)	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux de poulet de spécialité (en poids vif) (kg)
1	Ont.	96 867 517	2 450 000	1 069 448
2	Qc	73 319 265	2 430 325	0
3	N.-É.	9 371 098	0	0
4	N.-B.	7 479 324	0	0
5	Man.	10 855 820	335 000	0
6	C.-B.	38 303 229	1 165 600	1 403 604
7	Î.-P.-É.	1 059 116	0	0
8	Sask.	9 262 729	1 000 000	0
9	Alb.	28 352 130	100 000	0
10	T.-N.-L.	3 770 099	0	0
Total		278 640 327	7 480 925	2 473 052

## EXPLANATORY NOTE

*(This note is not part of the Regulations.)*

These amendments set the limits for the production and marketing of chicken for period A-187 beginning January 14, 2024, and ending on March 9, 2024.

## NOTE EXPLICATIVE

*(La présente note ne fait pas partie du Règlement.)*

Les modifications visent à fixer les limites de production et de commercialisation du poulet pour la période A-187 commençant le 14 janvier 2024 et se terminant le 9 mars 2024.

Registration  
SOR/2023-261 December 6, 2023

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*<sup>a</sup>, established Chicken Farmers of Canada (“CFC”) under subsection 16(1)<sup>b</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup>;

Whereas CFC has been empowered to implement a marketing plan under that Proclamation;

Whereas the process set out in the Operating Agreement, referred to in subsection 7(1)<sup>d</sup> of the schedule to that Proclamation, for making changes to quota allocation has been followed;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>e</sup> of that Act applies, by reason of section 2 of the *Agencies’ Orders and Regulations Approval Order*<sup>f</sup>, and have been submitted to the National Farm Products Council under paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, under paragraph 7(1)(d)<sup>e</sup> of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that CFC is authorized to implement;

Therefore, Chicken Farmers of Canada makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* under paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup> and subsection 6(1)<sup>g</sup> of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*<sup>a</sup>.

Ottawa, December 5, 2023

Enregistrement  
DORS/2023-261 Le 6 décembre 2023

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup>, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*<sup>c</sup>, créé l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

Attendu que cet office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation conformément à cette proclamation;

Attendu que le processus établi dans l’entente opérationnelle — visée au paragraphe 7(1)<sup>d</sup> de l’annexe de cette proclamation — pour modifier l’allocation des contingents a été suivi;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets* relève d’une catégorie à laquelle s’applique l’alinéa 7(1)(d)<sup>e</sup> de cette loi conformément à l’article 2 de l’*Ordonnance sur l’approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>f</sup>, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l’alinéa 22(1)(f) de cette loi;

Attendu que, en application de l’alinéa 7(1)(d)<sup>e</sup> de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l’exécution du plan de commercialisation que cet office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l’alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup> et du paragraphe 6(1)<sup>g</sup> de l’annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*<sup>c</sup>, l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*, ci-après.

Ottawa, le 5 décembre 2023

<sup>a</sup> SOR/79-158; SOR/98-244 (Sch., s. 1)

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 85

<sup>c</sup> R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

<sup>d</sup> SOR/2002-1 (Sch., s. 9)

<sup>e</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

<sup>f</sup> C.R.C., c. 648

<sup>g</sup> SOR/2002-1 (Sch., par. 16(c))

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 85

<sup>b</sup> L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

<sup>c</sup> DORS/79-158; DORS/98-244, ann., art. 1

<sup>d</sup> DORS/2002-1, ann., art. 9

<sup>e</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

<sup>f</sup> C.R.C., ch. 648

<sup>g</sup> DORS/2002-1, ann., al. 16c)

## Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations

## Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets

### Amendment

**1** The schedule to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

### Modification

**1** L'annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*<sup>1</sup> est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

### Coming into Force

**2** These Regulations come into force on March 10, 2024.

### Entrée en vigueur

**2** Le présent règlement entre en vigueur le 10 mars 2024.

#### SCHEDULE

(Section 1)

#### SCHEDULE

(Sections 1, 5, 7, 8 and 8.3 to 10.1)

#### ANNEXE

(article 1)

#### ANNEXE

(articles 1, 5, 7, 8 et 8.3 à 10.1)

### Limits for Production and Marketing of Chicken for the Period Beginning on March 10, 2024 and Ending on May 4, 2024

### Limites de production et de commercialisation du poulet pour la période commençant le 10 mars 2024 et se terminant le 4 mai 2024

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Province	Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in live weight) (kg)	Production Subject to Federal and Provincial Market Development Quotas (in live weight) (kg)	Production Subject to Federal and Provincial Specialty Chicken Quotas (in live weight) (kg)
1	Ont.	99,560,246	2,800,000	867,685
2	Que.	75,390,847	2,650,000	0
3	N.S.	9,634,176	0	0
4	N.B.	7,683,259	0	0
5	Man.	11,167,073	335,000	0
6	B.C.	39,055,797	1,928,553	1,226,841
7	P.E.I.	1,045,603	0	0
8	Sask.	9,541,007	1,000,000	0
9	Alta.	29,063,106	100,000	0
10	N.L.	3,765,072	0	0
Total		285,906,186	8,813,553	2,094,526

<sup>1</sup> SOR/2002-36

<sup>1</sup> DORS/2002-36

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Province	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (en poids vif) (kg)	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux d'expansion du marché (en poids vif) (kg)	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux de poulet de spécialité (en poids vif) (kg)
1	Ont.	99 560 246	2 800 000	867 685
2	Qc	75 390 847	2 650 000	0
3	N.-É.	9 634 176	0	0
4	N.-B.	7 683 259	0	0
5	Man.	11 167 073	335 000	0
6	C.-B.	39 055 797	1 928 553	1 226 841
7	Î.-P.-É.	1 045 603	0	0
8	Sask.	9 541 007	1 000 000	0
9	Alb.	29 063 106	100 000	0
10	T.-N.-L.	3 765 072	0	0
Total		285 906 186	8 813 553	2 094 526

## EXPLANATORY NOTE

*(This note is not part of the Regulations.)*

These amendments set the limits for the production and marketing of chicken for period A-188 beginning March 10, 2024, and ending on May 4, 2024.

## NOTE EXPLICATIVE

*(La présente note ne fait pas partie du Règlement.)*

Les modifications visent à fixer les limites de production et de commercialisation du poulet pour la période A-188 commençant le 10 mars 2024 et se terminant le 4 mai 2024.

Registration  
SOR/2023-262 December 7, 2023

JUSTICE FOR VICTIMS OF CORRUPT FOREIGN OFFICIALS ACT (SERGEI MAGNITSKY LAW)

P.C. 2023-1192 December 7, 2023

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the circumstance described in subparagraph 4(2)(a)(ii) of the *Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Act (Sergei Magnitsky Law)*<sup>a</sup> has occurred;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, makes the annexed *Regulations Amending the Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations* under paragraph 4(1)(a) of the *Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Act (Sergei Magnitsky Law)*<sup>a</sup>.

**Regulations Amending the Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations**

**Amendment**

**1** The schedule to the *Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following in numerical order:

- 74 Saeed MORTAZAVI (born in 1967)
- 75 Mohammad BAKHSHI
- 76 Magomed Khozhakhmedovich DAUDOV (born on February 26, 1980)
- 77 Apti Aronovich ALAUDINOV (born on October 5, 1973)
- 78 Ayub Vakhaevich KATAEV
- 79 Abuzayed Dzhandarovich VISMURADOV (born on October 24, 1975)
- 80 Min Aung HLAING

**Application Before Publication**

**2** For the purpose of paragraph 11(2)(a) of the *Statutory Instruments Act*, these Regulations

Enregistrement  
DORS/2023-262 Le 7 décembre 2023

LOI SUR LA JUSTICE POUR LES VICTIMES DE DIRIGEANTS ÉTRANGERS CORROMPUS (LOI DE SERGUEÏ MAGNITSKI)

C.P. 2023-1192 Le 7 décembre 2023

Attendu que la gouverneure en conseil juge que le fait prévu au sous-alinéa 4(2)a)(ii) de la *Loi sur la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus (loi de Sergueï Magnitski)*<sup>a</sup> s'est produit,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'alinéa 4(1)a) de la *Loi sur la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus (loi de Sergueï Magnitski)*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement relatif à la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus*, ci-après.

**Règlement modifiant le Règlement relatif à la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus**

**Modification**

**1** L'annexe du *Règlement relatif à la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

- 74 Saeed MORTAZAVI (né en 1967)
- 75 Mohammad BAKHSHI
- 76 Magomed Khozhakhmedovich DAUDOV (né le 26 février 1980)
- 77 Apti Aronovich ALAUDINOV (né le 5 octobre 1973)
- 78 Ayub Vakhaevich KATAEV
- 79 Abuzayed Dzhandarovich VISMURADOV (né le 24 octobre 1975)
- 80 Min Aung HLAING

**Antériorité de la prise d'effet**

**2** Pour l'application de l'alinéa 11(2)a) de la *Loi sur les textes réglementaires*, le présent

<sup>a</sup> S.C. 2017, c. 21

<sup>1</sup> SOR/2017-233

<sup>a</sup> L.C. 2017, ch. 21

<sup>1</sup> DORS/2017-233



apply according to their terms before they are published in the *Canada Gazette*.

## Coming into Force

**3** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

Foreign nationals have perpetrated long-standing and internationally recognized human rights violations in Russia, Iran and Myanmar.

### Background

Canada is committed to promoting good governance, combating corruption and standing up for human rights internationally. To this end, Parliament passed the *Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Act (Sergei Magnitsky Law)* [JVCFOA] on October 18, 2017, which allows the Government to make orders and regulations to restrict dealings in property and freeze the assets of foreign nationals who are responsible for, or complicit in, gross violations of internationally recognized human rights or acts of significant corruption. To date, there have been 73 individuals listed under the *Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations* (JVCFOR).

Canada has expressed its profound concern regarding human rights violations and a corresponding culture of impunity that has limited the potential for the individuals responsible for, or complicit in, these actions to be held accountable in their own countries. The imposition of sanctions demonstrates Canada's ongoing commitment to human rights and to the fight against impunity.

The following three situations are distinct and well-documented cases of long-standing human rights violations that continue to persist.

#### *LGBTQI+ purge in Chechnya*

In 2017 and 2019, Chechen government officials executed LGBTQI+ purges, kidnapping on the basis of perceived sexual orientation, and used arbitrary detentions, torture, extrajudicial killings, and humiliation tactics to identify other men of similar perceived sexual orientation in

règlement prend effet avant sa publication dans la *Gazette du Canada*.

## Entrée en vigueur

**3** Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

Des ressortissants étrangers ont perpétré de longue date des violations des droits de la personne reconnus à l'échelle internationale en Russie, Iran et Myanmar.

### Contexte

Le Canada s'est engagé à promouvoir la saine gestion des affaires publiques, à lutter contre la corruption et à défendre les droits de la personne à l'échelle internationale. À cette fin, le Parlement a adopté le 18 octobre 2017 la *Loi sur la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus (loi de Sergueï Magnitski)* [LJVDEC], qui permet au gouvernement à prendre des décrets et des règlements visant à restreindre les opérations liées aux biens et à bloquer des biens détenus par des étrangers qui sont responsables ou complices de violations flagrantes des droits de la personne reconnus à l'échelle internationale ou d'actes de corruption importants. Actuellement, 73 personnes sont désignées aux termes du *Règlement relatif à la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus* (RJVDEC).

Le Canada a exprimé sa profonde inquiétude concernant les violations des droits de la personne et la culture d'impunité qui en découle et qui limite la possibilité de faire rendre des comptes aux personnes responsables ou complices de ces actes dans leur propre pays. L'imposition de sanctions démontre l'engagement continu du Canada à défendre les droits de la personne et à lutter contre l'impunité.

Les trois situations suivantes sont des cas distincts et bien documentés de violations des droits de la personne commises de longue date et qui perdurent.

#### *Purge de la communauté LGBTQI+ en Tchétchénie*

En 2017 et 2019, des représentants du gouvernement tchétchène ont procédé à des purges visant la communauté LGBTQI+ et à des enlèvements basés sur l'orientation sexuelle supposée des personnes, ordonné des détentions arbitraires et des exécutions extrajudiciaires et eu

Chechnya. Human Rights Watch, Russian human rights organizations, governments in Europe and North America and others have raised the alarm of these gross and systematic human rights violations. Since 2017, Chechen security forces have targeted more than 200 individuals for their perceived sexual orientation who were seeking to obtain, exercise, defend or promote their internationally recognized freedom of expression.

The Organization for Security and Co-operation in Europe (OSCE) rapporteur,<sup>1</sup> via the Moscow Mechanism, has confirmed the violations of arbitrary and unlawful arrest and detention, harassment and torture as well as enforced disappearances and extrajudicial executions of LGBTQI+ persons in the Chechen republic, including human rights defender and journalists. The OSCE rapporteur has also confirmed there are credible reports of increasing repression of the Chechen Republic against human rights defenders and their institutions. One of the more famous cases includes Oyub Titiev, a human rights defender against whom evidence has been fabricated to stop him from monitoring disappearances and torture in Chechnya in his capacity as the regional representative of Human Rights Center Memorial (HRC Memorial) and also to give a signal to other human rights defenders of what could happen to them. His predecessor Natalia Estemirova was abducted and killed in 2009 without a perpetrator identified. On 17 January 2018, the office of HRC Memorial in the autonomous Republic of Ingushetia, which borders Chechnya, had its office set on fire after it supported Titiev's case. Nobody was held accountable for this crime.

Individuals recommended for listing under the JVCFOA reported to Ramzan Kadyrov, head of the Chechen Republic, during the purges. As the leader of the Chechen Republic, Kadyrov has instructed and enabled anti-LGBTQI+ policies and measures that violate human rights; he is already an individual listed under the *Special Economic Measures (Russia) Regulations*.

recours à la torture et à des tactiques d'humiliation pour identifier d'autres hommes ayant cette même orientation sexuelle supposée en Tchétchénie. Human Rights Watch, des organisations russes de défense des droits de la personne, des gouvernements en Europe et en Amérique du Nord, entre autres, ont tiré la sonnette d'alarme au sujet de ces violations flagrantes et systématiques des droits de la personne. Depuis 2017, les forces de sécurité tchéchènes ont pris pour cible plus de 200 personnes en raison de leur orientation sexuelle supposée, qui cherchaient à obtenir, à exercer, à défendre ou à promouvoir leur liberté d'expression reconnue à l'échelle internationale.

Le rapporteur de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)<sup>1</sup>, par l'intermédiaire du mécanisme de Moscou, a confirmé les violations que constituent les arrestations et détentions arbitraires et illégales, le harcèlement et la torture, ainsi que les disparitions forcées et les exécutions extrajudiciaires de personnes LGBTQI+ en République tchéchène, y compris des défenseurs des droits de la personne et des journalistes. Le rapporteur de l'OSCE a également confirmé l'existence d'informations crédibles faisant état d'une répression croissante exercée par la République tchéchène à l'encontre des défenseurs des droits de la personne et de leurs institutions. L'un des cas les plus connus est celui d'Oyub Titiev, un défenseur des droits de la personne contre lequel des preuves ont été fabriquées de toutes pièces pour l'empêcher de surveiller les disparitions et les actes de torture en Tchétchénie en sa fonction de représentant régional du Human Rights Center Memorial (HRC Memorial) et également pour envoyer un signal aux autres défenseurs des droits de la personne de ce qui pourrait leur arriver. Sa prédécesseure, Natalia Estemirova, a été enlevée et tuée en 2009, sans que l'auteur soit identifié. Le 17 janvier 2018, les bureaux de HRC Memorial dans la république autonome d'Ingouchetie, qui a une frontière commune avec la Tchétchénie, ont été incendiés après avoir soutenu le cas de Titiev. Personne n'a été tenu responsable de ce crime.

Les personnes dont l'inscription sur la liste de la LJVDEC a été recommandée étaient placées sous l'autorité de Ramzan Kadyrov, chef de la République de Tchétchénie, pendant les purges. En tant que dirigeant de la République tchéchène, Kadyrov a ordonné et imposé des politiques et mesures anti-LGBTQI+ qui violent les droits de la personne et en a permis l'adoption; il est déjà inscrit sur la liste des personnes du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*.

<sup>1</sup> The OSCE monitors the human rights situation in its 57 participating states, all of which have recognized that human rights are the birthright of all human beings and are inalienable and guaranteed by law. Sixteen OSCE participating states invoked the Moscow Mechanism to investigate the human rights violations. Dr. Benedek, appointed as the OSCE special rapporteur, led an OSCE investigation into the human rights allegations and published his findings here: [https://www.osce.org/files/Moscow%20Mechanism%20Document\\_ENG.pdf](https://www.osce.org/files/Moscow%20Mechanism%20Document_ENG.pdf)

<sup>1</sup> L'OSCE surveille la situation des droits de la personne dans ses 57 États membres, qui ont tous reconnu que ces droits, inaliénables et garantis par la loi, constituaient des droits imprescriptibles pour tous les êtres humains. Seize États membres de l'OSCE ont invoqué le mécanisme de Moscou pour enquêter sur les violations des droits de la personne. Le Dr Benedek, nommé rapporteur spécial de l'OSCE, a mené une enquête au nom de l'OSCE sur les allégations en matière de violation des droits de la personne et a publié ses conclusions dans le document suivant (disponible en anglais seulement) : [https://www.osce.org/files/Moscow%20Mechanism%20Document\\_ENG.pdf](https://www.osce.org/files/Moscow%20Mechanism%20Document_ENG.pdf)

Magomed Daudov, as the Speaker of the Chechen parliament, played a role authorizing these policies and eyewitness testimony indicates he was present at detention sites. Aпти Alaudinov was the Chechen Deputy Minister of Internal Affairs and Major General of the Police who instructed his officers to implement the purges and is on record describing his own actions that violated the human rights of these victims. Ayub Kataev, as the Head of the Ministry of Internal Affairs of the Chechen Republic of the Russian Federation in Argun, is responsible for the activities of state security and police agencies, including their involvement in the mass arrest, use of torture, and murder of LGBTQI+ Chechens since 2017. Abusayed Vismuradov, in his role as the leader of the Special Rapid Response Unit Team known as “Terek,” played a significant role in the systematized persecution of LGBTQI+ individuals in 2017.

*Torture and killing of Iranian-Canadian photojournalist Zahra Kazemi in Iran*

Zahra Kazemi, an Iranian Canadian photojournalist, travelled to Iran in 2003 to cover demonstrations in Tehran, during which several hundreds of students were arbitrarily arrested and detained at Evin prison. After taking pictures of protesters near the prison, Zahra Kazemi, was arbitrarily detained and brutally tortured by Iranian officials. She died as a result of her injuries. To date, no Iranian officials have been held accountable and no countries have sanctioned any individual for their role in Kazemi’s death. Given the severity of these human rights violations and the impunity enjoyed by those responsible, two Iranian officials involved are being listed under the JVCFOA.

Saeed Mortazavi is a former Iranian politician, judge and prosecutor. It is noted that he was Iran’s Prosecutor General between 2003 and 2009. Given his position at the time, it is undeniable that he was aware of Kazemi’s arrest, detention, abuse, torture and eventual death. In 2010, the Iranian parliament reported and named Mortazavi as an individual responsible for the abuse, detention and torture of dozens of Iranian citizens. Mortazavi was also named as an individual responsible for the torture and death of three political prisoners involved in the protests challenging the re-election of then President Mahmud Ahmadinejad. In 2014, he was barred from all political positions for life by the Iranian government.

Mohammad Bakshi is a former Deputy Chief of Intelligence for Evin prison, and he held this position at the time that Kazemi was arrested, detained, and tortured. During the trial of two prison interrogators charged by Tehran for

Magomed Daudov, en tant que président du parlement tchéchène, a joué un rôle dans l’instauration de ces politiques et des témoignages indiquent qu’il était présent sur les sites de détention. Aпти Alaudinov, vice-ministre tchéchène de l’Intérieur et major général de la police, a donné des instructions à ses officiers pour procéder aux purges et a décrit officiellement ses propres actes de violation des droits de la personne de ces victimes. Ayub Kataev, qui dirige à Argun le ministère de l’Intérieur de la République tchéchène, intégrée à la Fédération de Russie, est responsable des activités des agences de sécurité et de police de l’État, notamment de leur participation à l’arrestation massive, au meurtre et à la torture de Tchétchènes membres de la communauté LGBTQI+ depuis 2017. Abusayed Vismuradov, en tant que chef de l’équipe de l’unité spéciale d’intervention rapide, connue sous le nom d’unité « Terek », a joué un rôle important dans la persécution systématisée des membres de la communauté LGBTQI+ en 2017.

*Torture et meurtre de Zahra Kazemi, photojournaliste irano-canadienne, en Iran*

Zahra Kazemi, une photojournaliste canado-iranienne, a voyagé en Iran en 2003 pour couvrir les manifestations à Téhéran, au cours desquelles plusieurs centaines d’étudiants ont été arbitrairement arrêtés et détenus à la prison d’Évin. Après avoir pris des photos de manifestants près de la prison, Zahra Kazemi a été détenue arbitrairement et brutalement torturée par les autorités iraniennes. Elle est décédée des suites de ses blessures. À ce jour, aucun responsable iranien n’a eu à répondre de ses actes et aucun pays n’a sanctionné quelque personne que ce soit pour son rôle dans la mort de Zahra Kazemi. Compte tenu de la gravité de ces violations des droits de la personne et de l’impunité dont jouissent les responsables, deux fonctionnaires iraniens impliqués sont inscrits sur la liste de la LJVDEC.

Saeed Mortazavi est un ancien homme politique, juge et procureur iranien. Il est à noter qu’il a été procureur général de Téhéran entre 2003 et 2009. Compte tenu du poste qu’il occupait à l’époque, il est indéniable qu’il était au courant de l’arrestation, de la détention, de la maltraitance, de la torture et de la mort de Zahra Kazemi. En 2010, le Parlement iranien a désigné M. Mortazavi comme responsable de la maltraitance, de la détention et de la torture de dizaines de citoyens iraniens. M. Mortazavi a également été désigné comme responsable de la torture et de la mort de trois prisonniers politiques ayant participé aux manifestations de protestation contre la réélection du président de l’époque, Mahmud Ahmadinejad. En 2014, le gouvernement iranien lui a interdit à vie l’accès à toute fonction politique.

Mohammad Bakshi est un ancien chef adjoint des services de renseignement à la prison d’Evin, poste qu’il occupait à l’époque où M<sup>me</sup> Kazemi a été arrêtée, détenue et torturée. Au cours du procès de deux interrogateurs de la

the murder of Zahra Kazemi, and later acquitted, the lawyer of the Kazemi family claimed that Bakshi was the real murderer. Their request for witnesses to prove that Bakshi was the real culprit was denied by the court of Tehran. Bakshi was also targeted in a lawsuit brought by Kazemi's estate and son, Stephan Hashemi in Canadian courts. Their lawsuit was rejected by the Supreme Court of Canada because Bakshi was a public official acting in his official capacity, therefore deemed immune from jurisdiction of Canadian courts under the *State Immunity Act*. The family of Kazemi identifies Bakshi as the person responsible for the treatment of Zahra Kazemi while imprisoned which ultimately resulted in her death.

#### *Attacks against pro-democracy supporters and civilians in Myanmar*

Since the Myanmar military deposed the civilian government on February 1, 2021, gross and systematic human rights and international law violations continue to escalate unchecked as the regime attempts to consolidate control and eliminate opposition. Senior General Min Aung Hlaing, as senior leader and Commander-in-Chief of the Myanmar defence services (also called the Tatmadaw), as leader of the coup d'état, and as self-appointed Prime Minister, has committed to eradicating all opponents and those advocating for a peaceful, democratic Myanmar.

The regime, under Senior General Min Aung Hlaing's full command and control, has systematically and deliberately orchestrated international human rights violations committed by subordinate forces under his effective control in efforts to "annihilate" those opposing the regime. These violations have manifested in the deliberate targeting of civilians, mass killings of civilians via airstrikes, and attacks on civilian infrastructure such as schools, hospitals, places of worship, places of refugee and shelter, and civil administration.

The military has launched major ground and air offensive operations with the aim of wiping out local People's Defence Forces and the civilian support they enjoy. In recent months, the military has stepped up aerial attacks, bombing villages, schools, medical facilities, and encampments for internally displaced persons. On April 11, 2023, the regime launched a series of airstrikes during an opening ceremony of the resistance forces' local administrative office in Pa Za Gyi village in the Sagaing Region, resulting in the death of approximately 160 civilians, including women and children. As a result, Senior General Min Aung Hlaing is being listed under the JVCFOA.

prison accusés par Téhéran du meurtre de Zahra Kazemi, puis acquittés, l'avocat de la famille Kazemi a affirmé que M. Bakshi était le véritable meurtrier. L'appel à témoins lancé par ce dernier pour prouver que M. Bakshi était le vrai coupable a été rejeté par le tribunal de Téhéran. M. Bakshi a également fait l'objet d'une poursuite intentée par la succession et le fils de M<sup>me</sup> Kazemi, Stephan Hashemi devant les tribunaux canadiens. Leur demande de poursuite a été rejetée par la Cour suprême du Canada parce que M. Bakshi était un fonctionnaire agissant dans l'exercice de ses fonctions officielles et qu'il bénéficiait donc d'une immunité de juridiction devant les tribunaux canadiens en vertu de la *Loi sur l'immunité des États*. La famille de M<sup>me</sup> Kazemi considère M. Bakshi comme le responsable pour le traitement infligé à Zahra Kazemi pendant son incarcération, ce qui a finalement entraîné sa mort.

#### *Attaques contre des partisans de la démocratie et des civils au Myanmar*

Depuis que l'armée du Myanmar a déposé le gouvernement civil le 1<sup>er</sup> février 2021, les violations flagrantes et systématiques des droits de la personne et du droit international continuent de se multiplier de manière incontrôlée, le régime en place tentant de consolider son pouvoir et d'éliminer l'opposition. Le général Min Aung Hlaing, en tant que haut dirigeant, commandant en chef des forces armées du Myanmar (également appelées Tatmadaw), chef du coup d'État et premier ministre autoproclamé, s'est engagé à éradiquer tous les opposants et tous ceux qui prônent la paix et la démocratie dans le pays.

Le régime, sous le commandement suprême et le contrôle total du général en chef Min Aung Hlaing, a systématiquement et délibérément ordonné aux forces placées sous son autorité directe de commettre des violations des droits internationaux de la personne dans le but d'« écraser » les opposants à son régime. Ces violations se sont manifestées par des actes délibérés visant des civils, des frappes aériennes entraînant des massacres de civils et des attaques menées contre des infrastructures civiles telles que des écoles, des hôpitaux, des lieux de culte, des lieux de refuge et d'hébergement et l'administration civile.

L'armée a lancé de vastes offensives terrestres et aériennes dans le but d'anéantir les forces locales de défense du peuple et de mettre fin au soutien populaire dont elles bénéficient. Ces derniers mois, l'armée a intensifié ses attaques aériennes, bombardant des villages, des écoles, des installations médicales et des campements de personnes déplacées à l'intérieur du pays. Le 11 avril 2023, le régime a lancé une série d'attaques aériennes lors d'une cérémonie d'ouverture du bureau administratif local des forces de la résistance situé dans le village de Pa Za Gyi, dans la région de Sagaing, entraînant la mort d'environ 160 civils, dont des femmes et des enfants. En conséquence, le généralissime Min Aung Hlaing est inscrit sur la liste de la LJVDEC.

## Objective

1. To signal Canada's condemnation of all individuals responsible for, or complicit in, gross violations of internationally recognized human rights, in particular against people who are engaged in some form of public advocacy or activism regarding human rights in these foreign states.
2. To encourage action to combat impunity and dissuade or deter similar violations against vulnerable groups such as journalists, human rights defenders, and activists in these countries and globally.
3. To highlight Canada's commitment to the Rule of Law and the rules-based international order.

## Description

The *Regulations Amending the Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations* (the Regulations) add seven individuals to the Schedule of the JVCFOR. These individuals, in the opinion of the Governor-in-Council, are responsible for or complicit in extrajudicial killings, torture, or other gross violations of internationally recognized human rights in Russia, Iran and Myanmar, against persons who seek to obtain, exercise, defend or promote internationally recognized human rights.

## Regulatory development

### Consultation

Global Affairs Canada engages regularly with relevant stakeholders including civil society organizations and cultural communities and other like-minded governments regarding Canada's approach to sanctions implementation. The incidents upon which the Regulations are based are well-documented and internationally recognized cases of long-standing human rights violations.

With respect to the amendments, public consultation would not have been appropriate, as publicizing the names of the listed persons targeted by sanctions would have likely resulted in asset flight prior to the coming into force of the Regulations.

## Objectif

1. Exprimer la condamnation du Canada à l'égard de toutes les personnes responsables ou complices des violations graves de droits de la personne reconnus à l'échelle internationale, en particulier, celles commises à l'encontre de personnes engagées dans une forme quelconque de plaidoyer ou de militantisme en faveur des droits de la personne dans ces pays étrangers.
2. Encourager la lutte contre l'impunité et dissuader ou empêcher des violations similaires commises contre des groupes vulnérables, tels que les journalistes, les défenseurs des droits de la personne et les activistes dans ces pays et dans le monde entier.
3. Souligner l'engagement du Canada en faveur de l'État de droit et de l'ordre international fondé sur des règles.

## Description

Le *Règlement modifiant le Règlement relatif à la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus* (le Règlement) ajoute sept personnes à l'annexe du RJVDEC. Ces personnes sont, de l'avis de la gouverneure en conseil, responsable ou complice de meurtres extrajudiciaires, de torture ou d'autres violations graves de droits de la personne reconnus à l'échelle internationale contre des personnes en Russie, Iran et Birmanie qui tentent d'obtenir, d'exercer, de défendre ou de promouvoir des droits de la personne et des libertés reconnus à l'échelle internationale.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

Affaires mondiales Canada s'entretient régulièrement avec les intervenants concernés, dont des organisations de la société civile, des communautés culturelles ainsi qu'avec d'autres gouvernements d'optique commune, au sujet de l'approche du Canada en matière de mise en œuvre des sanctions. Affaires mondiales Canada s'entretient régulièrement avec les intervenants concernés, dont des organisations de la société civile, des communautés culturelles ainsi qu'avec d'autres gouvernements d'optique commune, au sujet de l'approche du Canada en matière de mise en œuvre des sanctions. Les incidents sur lesquels se fonde le Règlement sont des cas bien documentés et reconnus à l'échelle internationale de violations des droits de la personne commises de longue date.

Pour ce qui est des modifications, il n'aurait pas été approprié de tenir des consultations publiques, puisque la diffusion des noms des personnes figurant sur la liste et visées par les sanctions aurait probablement entraîné la fuite de biens avant l'entrée en vigueur des modifications.

### ***Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation***

An initial assessment of the geographical scope of the initiative was conducted and did not identify any modern treaty obligations, as the amendments do not take effect in a modern treaty area.

#### ***Instrument choice***

Regulations are the sole method to enact sanctions in Canada. No other instrument could be considered.

Canada has three separate pieces of legislation authorizing the imposition of sanctions, which have variable applicability to situations of concern to Canada. The *Special Economic Measures Act* and the *JVCFOA* are Canada's autonomous sanctions legislation tools, and the *United Nations Act* serves to implement multilateral sanctions regimes decided by the United Nations Security Council. To enact sanctions under either of these laws, new regulations or regulatory amendments must be approved by the Governor in Council.

The *JVCFOA* entered into force in 2017 and provides for the sanctioning of foreign nationals for gross violations of internationally recognized human rights or acts of significant corruption. Following a rigorous assessment and due diligence process, it was determined that the *JVCFOA* would be the most appropriate vehicle for sanctioning the listed individuals as it best aligns with the objectives listed above.

### **Regulatory analysis**

#### ***Benefits and costs***

Sanctions targeting specific persons have less impact on Canadian businesses than traditional broad-based sanctions and will have limited impact on the citizens of the countries of the listed persons. It is likely that the individuals listed have limited linkages with Canada, and therefore do not have business dealings that are significant to the Canadian economy.

Canadian banks and financial institutions are required to comply with the sanctions. They will do so by adding the new prohibitions to their existing monitoring systems, which may result in a minor compliance cost.

The Regulations will create additional compliance costs for businesses seeking permits that would authorize them

### ***Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones***

Une évaluation initiale de la portée géographique de l'initiative a été effectuée et n'a révélé aucune obligation découlant des traités modernes, comme les modifications ne prennent pas effet dans une région visée par un traité moderne.

#### ***Choix de l'instrument***

Les règlements constituent la seule méthode pour promulguer des sanctions au Canada. Aucun autre instrument ne pourrait être pris en compte.

Le Canada dispose de trois textes législatifs distincts autorisant l'imposition de sanctions, dont l'applicabilité varie selon les situations qui préoccupent le Canada. La *Loi sur les mesures économiques spéciales* et la *LJVDEC* sont les instruments législatifs autonomes du Canada en matière de sanctions, tandis que la *Loi sur les Nations Unies* sert à mettre en œuvre les régimes de sanctions multilatérales décidés par le Conseil de sécurité des Nations Unies. Pour appliquer des sanctions en vertu de l'une ou l'autre de ces lois, les nouveaux règlements ou les modifications de règlements doivent être approuvés par le gouverneur en conseil.

La *LJVDEC* est entrée en vigueur en 2017 et prévoit la sanction de ressortissants étrangers pour des violations flagrantes des droits de la personne reconnus à l'échelle internationale ou des actes de corruption importants. À la suite d'une évaluation rigoureuse et d'un processus de diligence, on a déterminé que la *LJVDEC* serait le véhicule le plus approprié pour sanctionner les personnes énumérées, car elle correspond le mieux aux objectifs énumérés ci-dessus.

### **Analyse de la réglementation**

#### ***Avantages et coûts***

Les sanctions visant des personnes spécifiques ont moins d'impact sur les entreprises canadiennes que les sanctions économiques traditionnelles à grande échelle, et auront un impact limité sur les citoyennes et les citoyens des pays des personnes et entités inscrites sur la liste. Il est probable que les personnes désignées ont des liens limités avec le Canada et n'ont donc pas de relations commerciales importantes pour l'économie canadienne.

Les banques et institutions financières canadiennes sont tenues de se conformer aux sanctions. Ils le feront en ajoutant les nouvelles interdictions à leurs systèmes de surveillance existants, ce qui pourrait entraîner un coût de conformité mineur.

Le Règlement engendrera des coûts de conformité additionnels pour les entreprises demandant des permis les

to carry out specified activities or transactions that are otherwise prohibited. However, costs will likely be low as it is unlikely that Canadian businesses have significant dealings with the newly listed persons.

#### *Small business lens*

The Regulations could create additional costs for small businesses seeking permits that would authorize them to carry out specified activities or transactions that are otherwise prohibited. However, costs will likely be low, as it is unlikely that Canadian small businesses have or will have dealings with the newly listed individuals. As a result, no significant loss of opportunities for small businesses is expected as a result of the Regulations.

#### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply, as there is no incremental change in administrative burden on business.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

While the Regulations are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum, they are coordinated with actions intended to be brought forward by Canada's allies to commemorate International Human Rights Day.

#### *Strategic environmental assessment*

The Regulations are unlikely to result in important environmental effects. In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

#### *Gender-based analysis plus (GBA+)*

The subject of sanctions has previously been assessed for effects on gender and diversity. Although intended to facilitate change to protect and advance human rights, and combat foreign corruption, through economic measures on individuals in foreign states, sanctions under the JVCFOA can nevertheless have an unintended indirect impact on certain vulnerable groups and individuals within the relevant foreign states, such as economic hardship caused indirectly by sanctions. That being said, these targeted sanctions impact individuals responsible for, or complicit in gross violations of internationally recognized human rights, including in respect of vulnerable groups, rather than on target countries as a whole. Targeted

autorisant à effectuer des activités ou des transactions faisant l'objet d'une interdiction. Cependant, les coûts seront probablement faibles, car il est peu probable que les entreprises canadiennes aient des relations avec les personnes nouvellement inscrites.

#### *Lentille des petites entreprises*

Le Règlement pourrait entraîner des coûts supplémentaires pour les petites entreprises qui cherchent à obtenir des permis pour pouvoir mener des activités ou effectuer des transactions spécifiques normalement interdites. Cependant, ces coûts seront probablement faibles, car il est peu probable que les petites entreprises canadiennes aient affaire aux personnes nouvellement inscrites sur la liste. Par conséquent, le Règlement ne devrait pas entraîner de pertes importantes d'occasions pour les petites entreprises.

#### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas étant donné qu'aucun changement supplémentaire n'est apporté au fardeau administratif des entreprises.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Bien que les modifications ne soient liées ni à un plan de travail ni à un engagement dans le cadre d'un forum officiel de coopération en matière de réglementation, elles sont coordonnées avec les mesures prises par les alliés du Canada pour marquer la Journée internationale des droits de la personne.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Il est peu probable que les modifications entraînent des effets importants sur l'environnement. Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas nécessaire.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)*

Le sujet des sanctions économiques a déjà fait l'objet d'une analyse des effets sur le genre et la diversité par le passé. Le sujet des sanctions économiques a déjà fait l'objet d'une analyse des effets sur le genre et la diversité par le passé. Bien qu'elles soient destinées à faciliter le changement pour protéger et faire progresser les droits de la personne et à lutter contre la corruption étrangère grâce aux mesures économiques exercées sur des individus dans des États étrangers, les sanctions prévues par la LJVEDEC peuvent néanmoins avoir des impacts indirects et involontaires sur certains groupes et certaines personnes vulnérables dans les pays étrangers concernés, notamment des difficultés économiques causées indirectement par les

sanctions under the JVCFOA are unlikely to have a direct impact on us compared to traditional broad-based sanctions directed towards a state, and limited collateral effects to those dependent on those targeted individuals.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

The Regulations come into force on the day they are registered.

The names of the listed individuals will be available online for financial institutions to review and will be added to the Consolidated Canadian Autonomous Sanctions List. This will help to facilitate compliance with the Regulations.

Canada's sanctions regulations are enforced by the Royal Canadian Mounted Police. In accordance with section 11 of the JVCFOA, every person who knowingly contravenes or fails to comply with the Regulations is liable, upon summary conviction, to a fine of not more than \$25,000 or to imprisonment for a term of not more than one year or to both; or, upon conviction on indictment, to imprisonment for a term of not more than five years.

The Canada Border Services Agency also has enforcement authorities under the JVCFOA and the *Customs Act* and will play a role in the enforcement of these sanctions.

The foreign nationals listed in the Schedule to the JVCFOR are also inadmissible to Canada, pursuant to paragraph 35.1(c) of the *Immigration and Refugee Protection Act*.

### **Contact**

Sanctions Policy and Operations Division  
Global Affairs Canada  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: 343-203-3975 / 1-833-352-0769  
Email: [sanctions@international.gc.ca](mailto:sanctions@international.gc.ca)

sanctions. Cela dit, ces sanctions ciblées visent des individus responsables ou complices des violations graves de droits de la personne reconnus à l'échelle internationale, y compris en ce qui concerne les groupes vulnérables, plutôt que les pays visés dans leur ensemble. Il est peu probable que les sanctions ciblées prévues dans le cadre de la LJVDEC aient des répercussions directes comparativement aux traditionnelles sanctions générales visant un État, et elles ont limité les effets collatéraux aux personnes qui dépendent des personnes ciblées.

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

Le Règlement entre en vigueur à la date de leur enregistrement.

Les noms des individus inscrits seront accessibles en ligne pour que les institutions financières puissent en prendre connaissance et seront ajoutés à la Liste consolidée des sanctions autonomes canadiennes. Cela contribuera à faciliter le respect du Règlement.

La Gendarmerie royale du Canada est chargée de l'application des règlements relatifs aux sanctions prises par le Canada. Conformément à l'article 11 de la LJVDEC, qui-conque contrevient sciemment au Règlement est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de 25 000 \$ ou d'une peine d'emprisonnement maximale d'un an, ou d'une combinaison des deux; ou encore, sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, d'une peine d'emprisonnement maximale de cinq ans.

L'Agence des services frontaliers du Canada a également des pouvoirs d'application de la LJVDEC et de la *Loi sur les douanes* et jouera un rôle dans l'application des sanctions.

Les étrangers énumérés à l'annexe du RJVDEC sont également interdits de territoire au Canada en vertu de l'alinéa 35(1)e) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

### **Personne-ressource**

Direction de la coordination des politiques et des opérations des sanctions  
Affaires mondiales Canada  
125, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G2  
Téléphone : 343-203-3975 / 1-833-352-0769  
Courriel : [sanctions@international.gc.ca](mailto:sanctions@international.gc.ca)



Registration  
SOR/2023-263 December 8, 2023

## SPECIES AT RISK ACT

P.C. 2023-1210 December 8, 2023

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, makes the annexed *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act* under subsection 27(1) of the *Species at Risk Act*<sup>a</sup>.

### Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act

## Amendments

**1 Part 2 of Schedule 1 to the *Species at Risk Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Arthropods”:**

Monarch (*Danaus plexippus*)  
*Monarque*

**2 Part 3 of Schedule 1 to the Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Arthropods”:**

Bumble Bee *occidentalis* subspecies, Western  
(*Bombus occidentalis occidentalis*)  
*Bourdon de l’Ouest de la sous-espèce occidentalis*

**3 Part 4 of Schedule 1 to the Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Arthropods”:**

Bumble Bee *mckayi* subspecies, Western (*Bombus occidentalis mckayi*)  
*Bourdon de l’Ouest de la sous-espèce mckayi*

**4 Part 4 of Schedule 1 to the Act is amended by striking out the following under the heading “Arthropods”:**

Monarch (*Danaus plexippus*)  
*Monarque*

## Coming into Force

**5 This Order comes into force on the day on which it is registered.**

Enregistrement  
DORS/2023-263 Le 8 décembre 2023

## LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

C.P. 2023-1210 Le 8 décembre 2023

Sur recommandation du ministre de l’Environnement et en vertu du paragraphe 27(1) de la *Loi sur les espèces en péril*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l’annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril*, ci-après.

### Décret modifiant l’annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril

## Modifications

**1 La partie 2 de l’annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique, sous l’intertitre « Arthropodes », de ce qui suit :**

Monarque (*Danaus plexippus*)  
*Monarch*

**2 La partie 3 de l’annexe 1 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique, sous l’intertitre « Arthropodes », de ce qui suit :**

Bourdon de l’Ouest de la sous-espèce *occidentalis*  
(*Bombus occidentalis occidentalis*)  
*Bumble Bee occidentalis subspecies, Western*

**3 La partie 4 de l’annexe 1 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique, sous l’intertitre « Arthropodes », de ce qui suit :**

Bourdon de l’Ouest de la sous-espèce *mckayi*  
(*Bombus occidentalis mckayi*)  
*Bumble Bee mckayi subspecies, Western*

**4 La partie 4 de l’annexe 1 de la même loi est modifiée par suppression, sous l’intertitre « Arthropodes », de ce qui suit :**

Monarque (*Danaus plexippus*)  
*Monarch*

## Entrée en vigueur

**5 Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

<sup>a</sup> S.C. 2002, c. 29

<sup>1</sup> S.C. 2002, c. 29

<sup>a</sup> L.C. 2002, ch. 29

<sup>1</sup> L.C. 2002, ch. 29

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

### Issues

Canadians depend on biodiverse ecosystems and the services they provide, including clean air and water, fertile soil, carbon sequestration, and flood and drought mitigation. Biodiversity contributes to the resilience of species and helps ecosystems adapt to change. Globally, up to 1 000 000 species are threatened with extinction, natural ecosystems have declined by 47% on average and the global biomass of wild mammals has fallen by 82%.<sup>1</sup> The Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework<sup>2</sup> (KMGBF) was adopted in December 2022 at the 15th meeting of the Conference of the Parties to the Convention on Biological Diversity. The Government of Canada, through Environment and Climate Change Canada (the Department) is responsible for leading the development of the 2030 National Biodiversity Strategy and reporting on Canada's progress to meet the KMGBF targets. One way for Canada to support the KMGBF is by protecting domestic species at risk to halt species extinction and reduce extinction risk.

Species that are at risk are afforded protections under the *Species at Risk Act* (SARA) when listed on Schedule 1 of SARA (the List of Wildlife Species at Risk). The *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act* is needed to up-list the Monarch from special concern to endangered and list the Western Bumble Bee (*mckayi* and *occidentalis* subspecies) as special concern and threatened respectively, to ensure that these species are afforded protection commensurate with risks associated to their survival. Listing species at risk on Schedule 1 of SARA, and the associated protections triggered by the listing, support not only the protection of the species, but also overall biodiversity and ecosystem health.

### Background

Canada is a country with a rich natural environment that supports a large diversity of plant and animal species. This natural heritage is an integral part of its national identity and history. Wildlife is valued by Canadians for aesthetic, cultural, spiritual, recreational, educational, historical,

<sup>1</sup> Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES), 2019. Global Assessment Report on Biodiversity and Ecosystem Services, [Summary for Policymakers \(PDF\)](#). Accessed October 2021.

<sup>2</sup> COP15: Final text of Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework | Convention on Biological Diversity (cbd.int)

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Décret.)

### Enjeux

Les Canadiens dépendent des écosystèmes riches en biodiversité et des services qu'ils fournissent, notamment de l'air et de l'eau purs, des sols fertiles, la séquestration du carbone et l'atténuation des inondations et des sécheresses. La biodiversité contribue à la résilience des espèces et aide les écosystèmes à s'adapter au changement. À l'échelle mondiale, jusqu'à 1 000 000 d'espèces sont menacées d'extinction, les écosystèmes naturels ont diminué de 47 % en moyenne et la biomasse mondiale des mammifères sauvages a chuté de 82 %<sup>1</sup>. Le Cadre mondial de la biodiversité de Kunming à Montréal<sup>2</sup> (CMBKM) a été adopté en décembre 2022 lors de la 15e réunion de la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique. Le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire d'Environnement et Changement climatique Canada (le Ministère), est chargé de diriger l'élaboration de la Stratégie nationale pour la biodiversité en vue de 2030 et de présenter des rapports sur le progrès du Canada pour atteindre les objectifs du CMBKM. Une façon pour le Canada de soutenir le CMBKM consiste à protéger les espèces domestiques en péril afin de mettre un terme à l'extinction des espèces et de réduire le risque d'extinction.

Les espèces en péril bénéficient de la protection de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) lorsqu'elles sont inscrites à l'annexe 1 de la LEP (la Liste des espèces en péril). Le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril* est nécessaire de reclasser le monarque de préoccupant à en voie de disparition et d'inscrire le bourdon de l'Ouest (sous-espèces *mckayi* et *occidentalis*) respectivement comme préoccupant et menacé, afin de garantir que ces espèces bénéficient d'une protection proportionnée aux risques associés à leur survie. L'inscription des espèces en péril à l'annexe 1 de la LEP et les protections associées déclenchées par l'inscription soutiennent non seulement la protection des espèces, mais également la biodiversité globale et la santé des écosystèmes.

### Contexte

Le Canada est un pays doté d'un environnement naturel riche qui abrite une grande diversité d'espèces végétales et animales. Le patrimoine naturel du Canada fait partie intégrante de son identité et de son histoire. La faune et la flore sauvages sont importantes aux yeux des Canadiens

<sup>1</sup> Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES). (2019). *Rapport de l'évaluation mondiale de la biodiversité et des services écosystémiques, Résumé à l'intention des décideurs (PDF)*. Consulté en octobre 2021.

<sup>2</sup> COP15: Final text of Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework | Convention on Biological Diversity (AN)

subsistence, medical, ecological, and scientific reasons. Canadian wildlife species and ecosystems are also part of the world's heritage.<sup>3</sup> The Department is mandated, among other things, to preserve and enhance the quality of the natural environment, including flora and fauna. Although the responsibility for the conservation of wildlife in Canada is shared among all levels of government, the Department plays a leadership role as a federal regulator in order to prevent terrestrial species<sup>4</sup> from becoming extinct at the global scale<sup>5</sup> or extirpated<sup>6</sup> from Canada.

The primary federal legislative mechanism for delivering on this responsibility is SARA. The purposes of SARA are to prevent wildlife species from becoming extirpated from Canada or extinct; to provide for recovery of wildlife species that are listed as extirpated, endangered, or threatened as a result of human activity; and to manage species of special concern to prevent them from becoming endangered or threatened. In 2003, when SARA was first enacted, the List of Wildlife Species at Risk included 233 species. Since then, the List has been amended to add, remove, or reclassify species. As of May 2023, there are 660 species listed under Schedule 1 of SARA.

### COSEWIC

In 2003, SARA established the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) as an advisory body to, among other things, assess or re-assess the status of wildlife species.

The assessments are carried out in accordance with section 15 of SARA, which requires COSEWIC to determine the status of species it considers to be at risk and to identify existing and potential threats to the species. COSEWIC members meet twice every year to review assessments of wildlife species and to classify those wildlife species as extinct, extirpated, endangered, threatened, species of special concern, data deficient, or not at risk.

Once COSEWIC has provided its assessments of species at risk to the Minister of the Environment (the Minister), the Minister has 90 days to post a response statement on the Species at Risk Public Registry (SAR Public

pour des raisons esthétiques, culturelles, spirituelles, récréatives, éducatives, historiques, alimentaires, médicales, écologiques et scientifiques. Les espèces et écosystèmes sauvages du Canada appartiennent aussi au patrimoine mondial<sup>3</sup>. Le Ministère a pour mandat, entre autres, de préserver et d'améliorer la qualité de l'environnement naturel, y compris la flore et la faune. Bien que la responsabilité en matière de conservation des espèces sauvages du Canada soit partagée entre les différents paliers de gouvernement, le ministère de l'Environnement, en tant qu'organisme de réglementation fédéral, joue un rôle de chef de file pour empêcher la disparition — de la planète<sup>4</sup> ou du pays seulement<sup>5</sup> — des espèces terrestres<sup>6</sup>.

Le principal moyen législatif fédéral pour réaliser la stratégie de conservation est la LEP. La LEP vise à prévenir la disparition des espèces sauvages du pays ou de la planète; à assurer le rétablissement des espèces inscrites comme disparues du pays, en voie de disparition ou menacées en raison de l'activité humaine; et à gérer les espèces préoccupantes afin d'éviter qu'elles ne deviennent en voie de disparition ou menacées. Lorsque la LEP a été adoptée en 2003, la Liste des espèces en péril comprenait 233 espèces. Depuis, la Liste a été modifiée afin de permettre d'y ajouter des espèces, d'en retirer ou de les reclassifier. En date de mai 2023, l'annexe 1 de la LEP répertorie 660 espèces.

### COSEPAC

En 2003, la LEP a établi le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) en tant qu'organisme consultatif chargé, entre autres, d'évaluer ou de réévaluer la situation des espèces sauvages.

Les évaluations sont effectuées conformément à l'article 15 de la LEP, qui exige que le COSEPAC détermine le statut des espèces qu'il considère en péril et cerne leurs menaces existantes et potentielles. Les membres du COSEPAC se réunissent deux fois par année pour examiner les évaluations des espèces sauvages et pour classer ces espèces dans les catégories suivantes : disparues, disparues du pays, en voie de disparition, menacées, préoccupantes, données insuffisantes ou non en péril.

Dans les 90 jours suivant la réception des évaluations du COSEPAC, le ministre de l'Environnement (le ministre) est tenu de publier dans le Registre public des espèces en péril un énoncé de réaction indiquant comment il compte

<sup>3</sup> Preamble to the *Species at Risk Act* (2003).

<sup>4</sup> Terrestrial species include birds, mammals, reptiles, amphibians, terrestrial molluscs, plants and insects.

<sup>5</sup> The Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) defines an **extinct species** as a wildlife species that no longer exists.

<sup>6</sup> Section 2 of the *Species at Risk Act* (SARA) defines an extirpated species as a wildlife species that no longer exists in the wild in Canada but exists elsewhere in the wild.

<sup>3</sup> Préambule de la Loi sur les espèces en péril (2003).

<sup>4</sup> Le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) définit une **espèce disparue** comme une espèce sauvage qui n'existe plus.

<sup>5</sup> L'article 2 de la Loi sur les espèces en péril (LEP) définit une espèce disparue du pays comme une espèce sauvage qu'on ne trouve plus à l'état sauvage au Canada, mais qu'on trouve ailleurs à l'état sauvage.

<sup>6</sup> Les espèces terrestres comprennent les oiseaux, les mammifères, les reptiles, les amphibiens, les mollusques terrestres, les plantes et les insectes.

Registry) indicating how the Minister intends to respond to the assessment and related anticipated timelines. The response statements outline the extent of the consultations on proposed changes to Schedule 1 of SARA.

Subsequent to the consultations and any further analysis carried out by departmental officials, an order in council published in the *Canada Gazette*, Part II, formally acknowledges receipt of the COSEWIC assessments. This then triggers a regulatory process through a proposed order whereby the Governor in Council (GIC) may, within nine months of receipt of the assessment, on the recommendation of the Minister:

- (1) add a wildlife species to the List of Wildlife Species at Risk according to COSEWIC's status assessment;
- (2) decide not to add the species to the List; or
- (3) refer the matter back to COSEWIC for further information or consideration.

If the GIC does not make a decision within nine months of the formal receipt of COSEWIC's assessment, subsection 27(3) of SARA states that the Minister shall amend Schedule 1 of SARA according to the assessment.

In addition to recommending new additions to Schedule 1 of SARA, COSEWIC may review the status of a previously assessed wildlife species and recommend a new classification for this species. Reclassification is important to ensure the designation is consistent with the latest available scientific information, allowing for better decision-making regarding the species in terms of its conservation prioritization. Species are up-listed when their status has deteriorated since their last assessment (e.g. through population decline). When the status improves, they can be down-listed or delisted to ensure that the species are protected according to the purposes of SARA while minimizing impacts on stakeholders and resources.

### *Prohibitions under SARA*

Upon listing in Schedule 1 of SARA, wildlife species benefit from various levels of protection, depending on their status, as per the general prohibitions under sections 32 and 33 of SARA. Table 1 below summarizes the various protections afforded.

réagir aux évaluations et, dans la mesure du possible, selon quels échéanciers. Cette déclaration communique l'étendue des consultations portant sur les modifications proposées à l'annexe 1 de la LEP.

Après les consultations et toute autre analyse réalisée par les fonctionnaires du Ministère, un décret publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* confirme officiellement la réception de l'évaluation du COSEPAC. Ceci déclenche un processus réglementaire par lequel le gouverneur en conseil (GC) peut, dans un délai de neuf mois suivant la réception de l'évaluation et sur recommandation du ministre, prendre l'une des mesures suivantes :

- (1) ajouter une espèce sauvage à la Liste des espèces en péril conformément à l'évaluation de sa situation par le COSEPAC;
- (2) décider de ne pas ajouter l'espèce à la Liste;
- (3) renvoyer la question au COSEPAC pour renseignements supplémentaires ou pour réexamen.

Si le GC ne prend pas de décision dans un délai de neuf mois après avoir reçu officiellement l'évaluation du COSEPAC, le paragraphe 27(3) de la LEP stipule que le ministre doit modifier l'annexe 1 de la LEP en fonction de cette évaluation.

En plus de recommander de nouveaux ajouts à l'annexe 1, le COSEPAC peut examiner le statut d'une espèce sauvage précédemment évaluée et recommander une nouvelle classification pour cette espèce. La reclassification est importante pour garantir que la désignation est conforme aux données scientifiques les plus récentes, ce qui permet une meilleure prise de décision quant à l'établissement des priorités en matière de conservation des espèces. Les espèces sont classées à un niveau de risque supérieur lorsque leur situation s'est détériorée depuis la dernière évaluation (par exemple en raison d'un déclin de la population). Lorsque leur situation s'améliore, on peut les faire passer à une catégorie de risque moins élevée ou les retirer de la Liste des espèces en péril, de sorte que les espèces soient protégées selon l'esprit de la LEP tout en minimisant les répercussions sur les intervenants et les ressources.

### *Interdictions prévues par la LEP*

Dès leur inscription à l'annexe 1 de la LEP, les espèces sauvages bénéficient de différents niveaux de protection, qui varient selon leur désignation, conformément aux interdictions générales prévues aux articles 32 et 33 de la LEP. Le tableau 1 ci-dessous résume les différentes protections accordées.

**Table 1: Summary of protections offered to wildlife species and their residences immediately upon their addition to Schedule 1 of SARA**

Species status	Species protected by the <i>Migratory Birds Convention Act, 1994</i>	Aquatic species protected by the <i>Species at Risk Act</i>	All other listed species protected by the <i>Species at Risk Act</i>
<b>Special concern</b>	SARA's general prohibitions for individuals <sup>a</sup> and for residence <sup>b</sup> are not applicable for species with special concern status.	SARA's general prohibitions for individuals and for residence are not applicable for species with special concern status.	SARA's general prohibitions for individuals and for residence are not applicable for species with special concern status.
<b>Threatened, endangered or extirpated</b>	SARA's general prohibitions apply to all endangered, threatened and extirpated migratory birds listed in Schedule 1 of SARA and protected by the <i>Migratory Birds Convention Act, 1994</i> , anywhere they occur, including private lands, provincial lands, and lands within a territory.	SARA's general prohibitions apply to all endangered, threatened and extirpated aquatic species listed in Schedule 1 of SARA, anywhere they occur, including private lands, provincial lands, and lands within a territory.	SARA's general prohibitions apply to all endangered, threatened, and extirpated species listed in Schedule 1 of SARA when found on federal lands. <sup>c</sup>  In a province, general prohibitions apply only on federal lands.  In the territories, general prohibitions apply only on federal lands under the authority of the Minister of the Environment or the Minister responsible for the Parks Canada Agency.

<sup>a</sup> As defined in subsection 32(1) of SARA, no person shall kill, harm, harass, capture or take an individual of a wildlife species that is listed as an extirpated species, an endangered species or a threatened species, and under subsection 32(2), no person shall possess, collect, buy, sell or trade an individual of a wildlife species that is listed as an extirpated species, an endangered species or a threatened species, or any part or derivative of such an individual.

<sup>b</sup> As defined in section 33 of SARA, no person shall damage or destroy the residence of one or more individuals of a wildlife species that is listed as an endangered species or a threatened species, or that is listed as an extirpated species if a recovery strategy has recommended the reintroduction of the species into the wild in Canada.

<sup>c</sup> As defined in section 2(1) of SARA "federal land" means land that belongs to His Majesty in right of Canada, or that His Majesty in right of Canada has the power to dispose of, and all waters on and airspace above that land; the internal waters of Canada and the territorial sea of Canada; and reserves and any other lands that are set apart for the use and benefit of a band under the *Indian Act*, and all waters on and airspace above those reserves and lands.

**Tableau 1 : Résumé des protections offertes aux espèces sauvages et à leurs résidences dès leur ajout à l'annexe 1 de la LEP**

Statut de l'espèce	Espèces protégées en vertu de la <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i>	Espèces aquatiques protégées par la <i>Loi sur les espèces en péril</i>	Toutes les autres espèces inscrites protégées par la <i>Loi sur les espèces en péril</i>
<b>Préoccupante</b>	Les interdictions générales de la LEP concernant les individus <sup>a</sup> et la résidence <sup>b</sup> ne s'appliquent pas aux espèces préoccupantes.	Les interdictions générales de la LEP concernant les individus et la résidence ne s'appliquent pas aux espèces préoccupantes.	Les interdictions générales de la LEP concernant les individus et la résidence ne s'appliquent pas aux espèces préoccupantes.

Statut de l'espèce	Espèces protégées en vertu de la <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i>	Espèces aquatiques protégées par la <i>Loi sur les espèces en péril</i>	Toutes les autres espèces inscrites protégées par la <i>Loi sur les espèces en péril</i>
<b>Menacée, en voie de disparition ou disparue du pays</b>	Les interdictions générales de la LEP s'appliquent à tous les oiseaux migrateurs en voie de disparition, menacés et disparus du pays inscrits à l'annexe 1 de la LEP et protégés par la <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i> , où qu'ils se trouvent, y compris les terres privées, les terres provinciales et les terres à l'intérieur d'un territoire.	Les interdictions générales de la LEP s'appliquent à toutes les espèces aquatiques en voie de disparition, menacées et disparues du pays inscrites à l'annexe 1 de la LEP, où qu'elles se trouvent, y compris les terres privées, les terres provinciales et les terres à l'intérieur d'un territoire.	Les interdictions générales de la LEP s'appliquent à toutes les espèces en voie de disparition, menacées et disparues du pays inscrites à l'annexe 1 de la LEP lorsqu'elles se trouvent sur le territoire domanial <sup>c</sup> .  Dans une province, les interdictions générales ne s'appliquent que sur le territoire domanial.  Dans les territoires, les interdictions générales s'appliquent seulement sur le territoire domanial relevant du ministre de l'Environnement ou du ministre responsable de l'Agence Parcs Canada.

<sup>a</sup> Selon la définition du paragraphe 32(1) de la LEP, il est interdit de tuer, de blesser, de harceler, de capturer ou de prendre un individu d'une espèce sauvage inscrite comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacée, et en vertu du paragraphe 32(2), nul ne doit posséder, collectionner, acheter, vendre ou échanger un individu d'une espèce sauvage inscrite comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacée, ou toute partie ou produit d'un tel individu.

<sup>b</sup> Selon la définition de l'article 33 de la LEP, il est interdit d'endommager ou de détruire la résidence d'un ou de plusieurs individus d'une espèce sauvage inscrite comme espèce en voie de disparition ou menacée, ou inscrite comme espèce disparue du pays si un programme de rétablissement a recommandé la réinsertion à l'état sauvage au Canada.

<sup>c</sup> Selon la définition du paragraphe 2(1) de la LEP, « territoire domanial » désigne les terres qui appartiennent à Sa Majesté le Roi du chef du Canada ou Sa Majesté le Roi du chef du Canada a le pouvoir d'aliéner, ainsi que leurs eaux et leur espace aérien; les eaux intérieures et la mer territoriale du Canada; les réserves ou autres terres qui ont été mises de côté à l'usage et au profit d'une bande en application de la *Loi sur les Indiens*, ainsi que leurs eaux et leur espace aérien.

On non-federal lands, listed species that are not an aquatic species or a migratory bird protected by the *Migratory Birds Convention Act, 1994* (MBCA) can only be protected under SARA by an order made by the GIC.<sup>7</sup> The Minister must recommend that such an order be made if the Minister is of the opinion that the laws of the province or territory do not effectively protect the species or the residences of its individuals.

#### *Recovery planning for threatened, endangered, or extirpated species*

Listing a species under an endangered, threatened, or extirpated status triggers mandatory recovery planning by the competent minister<sup>8</sup> in order to address threats to the survival or recovery of the listed species.

À l'extérieur du territoire domanial, les espèces inscrites qui ne sont pas des espèces aquatiques ou des oiseaux migrateurs protégés par la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* (LCOM) ne peuvent être protégées par la LEP que par un décret rendu par le GC<sup>7</sup>. Le ministre doit recommander la prise d'un tel décret s'il estime que les lois de la province ou du territoire ne protègent pas efficacement l'espèce ou la résidence de ses individus.

#### *Planification du rétablissement des espèces menacées, en voie de disparition ou disparues du pays*

L'inscription d'une espèce sous une désignation d'espèce menacée, en voie de disparition ou disparue du pays entraîne, pour le ministre compétent<sup>8</sup>, la planification obligatoire de son rétablissement afin de faire face aux menaces à la survie ou au rétablissement de l'espèce inscrite.

<sup>7</sup> Subsection 34(2) of SARA for provinces and subsection 35(2) for territories.

<sup>8</sup> As defined in SARA, "competent minister" means (a) the Minister responsible for the Parks Canada Agency with respect to individuals in or on federal lands administered by that Agency; (b) the Minister of Fisheries and Oceans with respect to aquatic species, other than individuals mentioned in paragraph (a); and (c) the Minister of the Environment with respect to all other individuals.

<sup>7</sup> Paragraphe 34(2) de la LEP pour les provinces et paragraphe 35(2) pour les territoires.

<sup>8</sup> Selon la définition de la LEP, « ministre compétent » désigne a) en ce qui concerne les individus présents dans les parties du territoire domanial dont la gestion relève de l'Agence Parcs Canada, le ministre responsable de celle-ci; b) en ce qui concerne les espèces aquatiques dont les individus ne sont pas visés par l'alinéa a), le ministre des Pêches et des Océans; c) en ce qui concerne tout autre individu, le ministre de l'Environnement.

Recovery strategies must be prepared in cooperation with appropriate provincial or territorial governments, other federal ministers with authority over federal lands where the species is found, and wildlife management boards authorized by a land claims agreement, among others. In preparing the recovery strategy, the competent minister must determine whether the recovery of the listed wildlife species is technically and biologically feasible. If it is not feasible, the recovery strategy must include a description of the species' needs and, to the extent possible, the identification of its critical habitat and the reasons why its recovery is not feasible. If the recovery of the species is possible, the recovery strategy must address threats to the survival of the listed species, including any loss of habitat, and must include, among other things, the identification of the species' critical habitat, to the extent possible, based on the best available information.

Once a final recovery strategy has been posted on the SAR Public Registry, the competent minister must then prepare one or more action plans based on the recovery strategy. Action plans are also prepared in consultation with the above-mentioned organizations and persons. SARA does not mandate timelines for their preparation or implementation; rather, these are set out in the recovery strategy.

#### *Protection of critical habitat*

Requirements under SARA for the protection of critical habitat depend on whether the species are aquatic, migratory birds protected under the MBCA, or other species, and whether these species are found on federal lands, in the exclusive economic zone, on the continental shelf of Canada or elsewhere in Canada.

When critical habitat or portions of critical habitat have been identified on federal lands, in the exclusive economic zone of Canada or on the continental shelf of Canada, SARA requires that it be legally protected within 180 days of its identification in a recovery strategy or an action plan. Protection can be achieved through provisions under SARA or any other Act of Parliament, including conservation agreements under section 11 of SARA.

If critical habitat is located in a migratory bird sanctuary under the MBCA, in a national park included in Schedule 1 of the *Canada National Parks Act*, in the Rouge National Urban Park established by the *Rouge National Urban Park Act*, in a marine protected area under the *Oceans Act*, or in a national wildlife area under the *Canada Wildlife Act*, the competent minister must publish a description of that critical habitat in the *Canada Gazette*

Les programmes de rétablissement doivent être préparés en collaboration avec les gouvernements provinciaux ou territoriaux concernés, les autres ministres fédéraux ayant autorité sur le territoire domanial où se trouve l'espèce et les conseils de gestion de la faune autorisés par un accord de revendications territoriales, entre autres. Lors de la préparation du programme de rétablissement, le ministre compétent doit déterminer si le rétablissement de l'espèce sauvage inscrite est techniquement et biologiquement faisable. Si ce n'est pas faisable, le programme de rétablissement doit comprendre une description des besoins de l'espèce et, dans la mesure du possible, la désignation de son habitat essentiel et les raisons pour lesquelles son rétablissement n'est pas faisable. Si le rétablissement de l'espèce est réalisable, le programme de rétablissement doit traiter les menaces à sa survie, y compris toute perte de son habitat, et doit comporter, entre autres, la désignation de l'habitat essentiel de cette espèce, dans la mesure du possible, en se fondant sur la meilleure information accessible.

Une fois qu'un programme de rétablissement définitif a été publié dans le Registre public des espèces en péril, le ministre compétent doit alors préparer un ou plusieurs plans d'action basés sur le programme de rétablissement. Les plans d'action sont également établis en consultation avec les organisations et les personnes précitées. Les échéanciers d'établissement ou de mise en œuvre ne sont pas prévus dans la LEP, mais sont plutôt établis dans le programme de rétablissement.

#### *Protection de l'habitat essentiel*

Les exigences en vertu de la LEP pour la protection de l'habitat essentiel diffèrent selon qu'il s'agit d'espèces aquatiques, d'oiseaux migrateurs protégés en vertu de la LCOM ou d'autres espèces, et selon que ces espèces se trouvent sur le territoire domanial, dans la zone économique exclusive, sur le plateau continental du Canada ou ailleurs au Canada.

Lorsque l'habitat essentiel ou des parties d'habitat essentiel ont été désignés sur le territoire domanial, dans la zone économique exclusive du Canada ou sur le plateau continental du Canada, la LEP exige qu'il soit légalement protégé dans les 180 jours suivant sa désignation dans un programme de rétablissement ou un plan d'action. La protection peut être assurée par des dispositions de la LEP ou de toute autre loi du Parlement, y compris les accords de conservation aux termes de l'article 11 de la LEP.

Si l'habitat essentiel se trouve dans un refuge d'oiseaux migrateurs en vertu de la LCOM, dans un parc national compris à l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (LPNC), dans le parc urbain national de la Rouge établi en vertu de la *Loi sur le parc urbain national de la Rouge*, dans une zone marine protégée désignée sous le régime de la *Loi sur les océans*, ou dans une réserve nationale de faune en vertu de la *Loi sur les espèces sauvages*

within 90 days of the date that the critical habitat was identified in a final recovery strategy or action plan. The critical habitat protection under subsection 58(1) of SARA (i.e. prohibiting the destruction of critical habitat) comes into effect automatically 90 days after a description of the critical habitat is published in the *Canada Gazette*, and the critical habitat located in the federally protected area is legally protected under SARA.

If critical habitat is identified on federal land but not found in the protected areas listed above, the competent minister must, within 180 days following the identification of this habitat in a final posted recovery strategy or action plan, either

- (1) make a ministerial order under subsection 58(5) of SARA to apply subsection 58(1) of SARA, prohibiting the destruction of this critical habitat; or
- (2) publish a statement on the SAR Public Registry explaining how the critical habitat (or portions of it) is protected under SARA or another Act of Parliament, including conservation agreements under section 11 of the SARA.

For portions of critical habitat for species other than aquatic species or critical habitat for migratory birds to which the MBCA applies, SARA considers the protection of the critical habitat by other governments (e.g. provinces, territories). In the event that critical habitat is not protected in these areas, the GIC may, by order, apply the SARA prohibition against destruction of that critical habitat. In cases where the Minister of the Environment is of the opinion that critical habitat on non-federal lands is not effectively protected by the laws of a province or territory, by another measure under SARA (including agreements under section 11) or through any other federal legislation, the Minister must recommend an order to the GIC to apply the SARA prohibition against destruction of critical habitat on non-federal lands. Before making the recommendation, the Minister must consult with the appropriate provincial or territorial minister. In all cases, the GIC makes the final decision on whether to proceed with the order to protect the critical habitat in question.

#### *Permits issued under SARA*

Under section 73 of SARA, the competent minister may enter into an agreement or issue a permit authorizing a

*du Canada*, le ministre compétent est tenu de publier une description de cet habitat essentiel dans la *Gazette du Canada* dans les 90 jours qui suivent la publication de la version définitive du programme de rétablissement ou du plan d'action désignant l'habitat essentiel. Quarante-vingt-dix jours après la publication de la désignation de l'habitat essentiel dans la *Gazette du Canada*, la protection de l'habitat essentiel aux termes du paragraphe 58(1) de la LEP (c'est-à-dire les interdictions relatives à la destruction de l'habitat essentiel) entre en vigueur automatiquement, et l'habitat essentiel se trouvant sur le territoire d'une aire protégée fédérale est protégé légalement par la LEP.

Si l'habitat essentiel est identifié sur le territoire domanial, mais ne se trouve pas dans les aires protégées énumérées ci-dessus, le ministre compétent doit, dans les 180 jours suivant l'identification de cet habitat dans un programme de rétablissement ou un plan d'action final affiché, soit :

- (1) prendre un arrêté ministériel en vertu du paragraphe 58(5) de la LEP pour appliquer le paragraphe 58(1) de la LEP, interdisant la destruction de cet habitat essentiel;
- (2) publier dans le Registre public des espèces en péril une déclaration énonçant comment l'habitat essentiel (ou une partie de celui-ci) est protégé sous le régime de la LEP ou d'une autre loi fédérale, y compris en vertu d'accords de conservation conclus au titre de l'article 11 de la LEP.

Pour les parties de l'habitat essentiel des espèces autres que les espèces aquatiques ou l'habitat essentiel des oiseaux migrateurs protégées par la LCOM, la LEP tient compte de la protection de l'habitat essentiel par d'autres gouvernements (par exemple provinces, territoires). Dans l'éventualité où l'habitat essentiel ne serait pas protégé à l'intérieur de ces aires, le gouverneur en conseil peut, par décret, appliquer l'interdiction de détruire l'habitat essentiel prévue par la LEP. Dans les cas où le ministre de l'Environnement estime que l'habitat essentiel ailleurs que sur le territoire domanial n'est pas protégé efficacement par les lois provinciales ou territoriales, une autre mesure prise en vertu de la LEP (y compris les accords prévus à l'article 11) ou par l'entremise d'une autre loi fédérale, le ministre est tenu de recommander au gouverneur en conseil la prise d'un décret pour mettre en application les interdictions de détruire l'habitat essentiel à l'extérieur du territoire domanial. Avant de faire sa recommandation, le ministre doit consulter les ministres provinciaux ou territoriaux appropriés. Dans tous les cas, le gouverneur en conseil prend la décision définitive pour déterminer s'il faut aller de l'avant avec le décret pour la protection de l'habitat essentiel en question.

#### *Délivrance de permis en vertu de la LEP*

Aux termes de l'article 73 de la LEP, le ministre compétent peut conclure avec une personne un accord l'autorisant à



person to engage in an activity affecting a listed wildlife species, any part of its critical habitat, or the residences of its individuals. Permits are required by those persons conducting activities affecting species listed on Schedule 1 of SARA as extirpated, endangered, or threatened, that is, activities which contravene SARA general prohibitions, critical habitat orders or emergency orders.

SARA sets out the conditions that the Minister must consider before issuing a permit.

#### *Management of species of special concern*

The addition of a species of special concern to Schedule 1 of SARA triggers the development of a management plan that enables the species to be managed proactively, maximizes the probability of its success, and is expected to avoid higher-cost measures in the future. The management plan includes conservation measures deemed appropriate to preserve the wildlife species and avoid decline of its population. It is developed in cooperation with the relevant provincial and territorial governments, other federal government departments, wildlife management boards, Indigenous partners and organizations, and any appropriate stakeholders, and must be posted within three years of the species being listed.

#### **Objective**

The objective of the *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act* (the Order) is to ensure that the various measures available under SARA to protect and recover species at risk, are applicable to the species that will be reclassified or added to the List of Wildlife Species at Risk (Schedule 1 of SARA) by this Order.

#### **Description**

The Order will amend the List of Wildlife Species at Risk by adding two species (see Table 2.1) and reclassifying one species (see Table 2.2). A detailed description of each species, their ranges and threats can be found in Annex 1 of this document. Additional information on these species can also be found in the COSEWIC status reports.<sup>9</sup>

**Table 2.1: Species for addition to Schedule 1 of SARA**

Taxon	Species	Scientific name	Previous status	New status	Range
Arthropods	Western Bumble Bee <i>mckayi</i> subspecies	<i>Bombus occidentalis mckayi</i>	N/A	Special concern	Yukon, Northwest Territories, British Columbia
Arthropods	Western Bumble Bee <i>occidentalis</i> subspecies	<i>Bombus occidentalis occidentalis</i>	N/A	Threatened	British Columbia, Alberta, Saskatchewan

exercer une activité touchant une espèce sauvage inscrite, tout élément de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus, ou lui délivrer un permis à cet effet. Les permis sont exigés pour les personnes qui mènent des activités touchant les espèces inscrites à l'annexe 1 de la LEP comme étant disparues du pays, en voie de disparition ou menacées, c'est-à-dire des activités qui contreviennent aux interdictions générales de la LEP, aux arrêtés visant l'habitat essentiel ou aux arrêtés d'urgence.

La LEP énonce les conditions que le ministre doit prendre en considération avant d'autoriser un permis.

#### *Gestion des espèces préoccupantes*

L'ajout d'une espèce préoccupante à l'annexe 1 de la LEP déclenche la préparation d'un plan de gestion qui permet de gérer l'espèce de manière proactive et de maximiser la probabilité de son succès, et devrait permettre d'éviter la mise en place future de mesures plus coûteuses. Le plan comprend les mesures de conservation jugées appropriées pour préserver l'espèce et éviter le déclin de sa population. Il est élaboré en collaboration avec les gouvernements provinciaux ou territoriaux compétents, d'autres ministères fédéraux, des conseils de gestion des ressources fauniques, des partenaires et des organisations autochtones et tout autre intervenant concerné, et doit être publié dans un délai de trois ans suivant l'inscription de l'espèce.

#### **Objectif**

L'objectif du *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril* (le décret) consiste à garantir que les diverses mesures prévues par la LEP pour la protection et le rétablissement des espèces en péril s'appliquent aux espèces qui seront reclassifiées ou ajoutées à la Liste des espèces en péril (annexe 1 de la LEP) au moyen du décret.

#### **Description**

Le décret modifiera la Liste des espèces en péril en y ajoutant deux espèces (voir le tableau 2.1) et en reclassifiant une espèce (voir le tableau 2.2). Une description détaillée de chaque espèce, de leurs aires de répartition et de leurs menaces se trouve à l'annexe 1 du présent document. Des renseignements supplémentaires sur ces espèces se trouvent également dans les rapports de situation du COSEPAC<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> COSEWIC status reports

<sup>9</sup> Rapports de situation du COSEPAC

**Tableau 2.1 : Espèces à ajouter à l'annexe 1 de la LEP**

Taxon	Espèce	Nom scientifique	Statut précédent	Nouveau statut	Aire de répartition
Arthropodes	Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>mckayi</i>	<i>Bombus occidentalis mckayi</i>	S.O.	Préoccupante	Yukon, Territoires du Nord-Ouest, Colombie-Britannique
Arthropodes	Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>occidentalis</i>	<i>Bombus occidentalis occidentalis</i>	S.O.	Menacée	Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan

**Table 2.2: Species proposed for reclassification on Schedule 1 of SARA**

Taxon	Species	Scientific name	Previous status	New status	Range
Arthropods	Monarch	<i>Danaus plexippus</i>	Special concern	Endangered	All provinces, except for Newfoundland-and-Labrador

**Tableau 2.2 : Espèce à reclasser à l'annexe 1 de la LEP**

Taxon	Espèce	Nom scientifique	Statut précédent	Nouveau statut	Aire de répartition
Arthropodes	Monarque	<i>Danaus plexippus</i>	Préoccupante	En voie de disparition	Toutes les provinces, sauf Terre-Neuve-et-Labrador

## Regulatory development

### Consultation

Under SARA, the independent scientific assessment of the status of wildlife species conducted by COSEWIC, and the decision made by the GIC to grant legal protection by listing a wildlife species under Schedule 1 of SARA, are two distinct processes. This separation guarantees that the panel of scientists may work independently when assessing the status of wildlife species and that Canadians have the opportunity to participate in the decision-making process of determining whether or not wildlife species will be listed under SARA.

The Government of Canada recognizes that the conservation of wildlife is a joint responsibility and that the best way to secure the survival of species at risk and to protect their habitats is through the active participation of all those concerned. SARA's preamble stipulates that all Canadians have a role to play in preventing the disappearance of wildlife species from Canada's lands. One of the ways that Canadians can get involved is by sharing comments concerning the addition, reclassification, or removal of species to Schedule 1 of SARA. All comments received are considered by the Minister when making listing recommendations to the GIC.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

En vertu de la LEP, l'évaluation scientifique indépendante de la situation des espèces sauvages effectuée par le COSEPAC et la décision du gouverneur en conseil d'accorder une protection juridique en inscrivant des espèces sauvages à l'annexe 1 de la LEP sont deux processus distincts. Cette distinction garantit que le comité de scientifiques peut travailler de façon indépendante pour l'évaluation de la situation des espèces sauvages et que les Canadiens ont la possibilité de participer au processus décisionnel consistant à déterminer si les espèces sauvages seront inscrites ou non à la LEP.

Le gouvernement du Canada reconnaît que la conservation des espèces sauvages est une responsabilité conjointe et que la meilleure façon d'assurer la survie des espèces en péril et la préservation de leur habitat passe par la participation active de tous les intervenants concernés. Le préambule de la LEP indique que tous les Canadiens ont un rôle à jouer dans la prévention de la disparition des espèces sauvages du Canada. L'une des façons dont les Canadiens peuvent participer est de faire part de leurs commentaires concernant l'ajout d'espèces à l'annexe 1 de la LEP, la reclassification d'espèces ou le retrait de celles-ci de l'annexe. Le ministre tient compte de tous les commentaires reçus lorsqu'il fait ses recommandations au GC concernant l'inscription d'espèces.

Comments received from those who will be most affected by the changes are given particular consideration (e.g. follow-up consultations with key Indigenous organizations). Consultations are considered in relation to the potential consequences of whether or not a species is listed under Schedule 1 of SARA.

The Department begins initial public consultations with the posting of the Minister's response statements on the SAR Public Registry within 90 days of receiving a copy of an assessment of the status of a wildlife species from COSEWIC. Indigenous peoples, stakeholders, organizations, and the general public are also consulted by means of a publicly posted document titled *Consultation on Amending the List of Species under the Species at Risk Act: Terrestrial Species*.

Consultation documents provide information on the species, including the reason for their designation, a biological description and location information. They also provide an overview of the SARA listing process. As well as being posted online, they are distributed to individuals and organizations, including Indigenous peoples and organizations, provincial and territorial governments, various industrial sectors, resource users, landowners and environmental non-governmental organizations (ENGOs) with an interest in a particular species.

#### Initial and supplemental consultation results

The Department conducted initial consultations on the addition of the Western Bumble Bee *occidentalis* and *mckayi* subspecies to Schedule 1 of SARA between December 2014 and May 2015. Initial consultations on the up-listing of Monarch took place between January and October 2018, with follow-up consultations taking place in 2020. The Department sent consultation letters and emails to all Indigenous groups, wildlife management boards, federal land administrators, provincial and territorial governments, municipal governments, interested agencies, and the SAR Public Registry mailing list.

Because of the high-profile nature and wide range of occurrence of these pollinators, the Department published a [Notice of Intent](#) in the *Canada Gazette* as well as a publication on the [Consulting with Canadians website](#) to invite additional input. The consultation sought feedback from a broad range of stakeholders, in particular industry stakeholders such as the agricultural sector, to better understand the potential implications of the proposed status changes. The 45-day comment period began on November 5, 2022.

Une attention particulière est accordée aux commentaires reçus des intervenants qui seront les plus touchés par les changements (par exemple des consultations de suivi auprès des organisations autochtones clés). Les commentaires sont examinés en fonction des conséquences possibles de l'inscription ou non d'une espèce à l'annexe 1 de la LEP.

Le Ministère amorce les consultations publiques initiales après la publication des réponses du ministre dans le Registre public des espèces en péril dans les 90 jours suivant la réception d'un exemplaire de l'évaluation de la situation d'une espèce sauvage du COSEPAC. Les peuples autochtones, les intervenants, les organisations et le grand public sont également consultés au moyen d'un document accessible au public intitulé *Consultation sur la modification de la liste des espèces de la Loi sur les espèces en péril : espèces terrestres*.

Les documents de consultation fournissent de l'information sur les espèces, y compris la raison de leur désignation, une description biologique et des renseignements sur leur emplacement. Ils présentent également un aperçu du processus d'inscription à la LEP. En plus d'être disponibles en ligne, ces documents sont distribués aux personnes et aux organisations, y compris des peuples et organisations autochtones, des gouvernements provinciaux et territoriaux, divers secteurs industriels, des utilisateurs de ressources, des propriétaires fonciers et des organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE) qui s'intéressent à une espèce en particulier.

#### Résultats des consultations initiales et supplémentaires

Le Ministère a mené des consultations initiales sur l'ajout du bourdon de l'Ouest des sous-espèces *occidentalis* et *mckayi* à l'annexe 1 de la LEP entre décembre 2014 et mai 2015. Des consultations initiales sur l'inscription du monarque ont eu lieu entre janvier et octobre 2018, avec un suivi des consultations qui a eu lieu en 2020. Le Ministère a envoyé des lettres et des courriels de consultation à l'ensemble des groupes autochtones, des conseils de gestion des ressources fauniques, des administrateurs du territoire domaniale, des gouvernements provinciaux et territoriaux, des municipalités, des organismes intéressés, et à la liste d'envoi du Registre public des espèces en péril.

En raison de la grande notoriété de ces pollinisateurs et leur large aire d'occurrence, le Ministère a publié un [avis d'intention](#) dans la *Gazette du Canada* ainsi qu'une publication sur le [site Web de Consultations auprès des Canadiens](#) pour solliciter des commentaires supplémentaires. La consultation a sollicité les commentaires d'un large éventail d'intervenants, en particulier les intervenants de l'industrie tels que le secteur agricole, afin de mieux comprendre les implications potentielles des changements de statut proposés. La période de commentaires de 45 jours a commencé le 5 novembre 2022.

Summaries of the initial and supplemental consultations can be found in the proposed *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act*, which was republished in the *Canada Gazette, Part I*, on May 13, 2023.

#### Prepublication in the *Canada Gazette, Part I*

The proposed amendments were republished in the *Canada Gazette, Part I*, on May 13, 2023, followed by a 30-day public comment period. The link to this comment period was also posted on the SAR Public Registry and a social media campaign was launched to raise awareness of it and encourage stakeholder participation.

A total of 578 comments were received.

Of these, 526 comments were received as part of an email-writing campaign organized by the Wilderness Committee. A combination of emails indicating support (513) and some containing general comments (13) were received. The emails indicating support for up-listing the Monarch and listing the Western Bumble Bees referenced the importance of bees for biodiversity and their importance to the food chain. They also included support for recovery strategies to ensure critical habitat is protected and that the species are protected from the threats they face, including those from pesticide use. General comments included messages hoping the government would consider environmental interests over corporate interests, the true realization of climate change impacts (e.g. wildfires), steps individuals are taking to help (i.e. planting pollinator gardens) and the overall need to protect the environment. In addition, many campaign participants provided additional information in their emails, including species observations and anecdotes, personal experiences with pollinators, and expressions of interest for stewardship activities.

The additional 31 comments received in support are described below.

Fifteen comments were received from individuals supporting the listings, including species observations, their importance to biodiversity, personal experiences with pollinators, and expressions of interest to participate in stewardship activities, as well as suggestions for potential locations that could be converted to pollinator habitat.

Les résumés des consultations initiales et supplémentaires se trouvent dans le projet de *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril*, qui a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 13 mai 2023.

#### Publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Les modifications proposées ont été publiées préalablement dans la *Partie I de la Gazette du Canada*, le 13 mai 2023, puis une période de commentaires publics de 30 jours a suivi. Le lien vers cette période a également été publié dans le Registre public des espèces en péril, et une campagne sur les médias sociaux a été lancée pour informer la population et susciter la participation des intervenants.

Au total, 578 commentaires ont été reçus.

De ce total, 526 commentaires ont été soumis dans le cadre d'une campagne de courriels organisée par le Wilderness Committee. Certains courriels (513) faisaient part du soutien aux modifications et d'autres (13) contenaient des commentaires généraux. Dans les courriels en faveur de la reclassification du monarque dans une catégorie de risque plus élevé et de l'inscription des populations de bourdons de l'Ouest, les auteurs faisaient référence à l'importance des pollinisateurs pour la biodiversité et la chaîne alimentaire. Ils ont également indiqué que les programmes de rétablissement assurent la protection de l'habitat essentiel et des espèces contre les menaces, notamment celles découlant de l'utilisation des pesticides. Dans les commentaires généraux, on disait espérer que le gouvernement fasse passer les intérêts environnementaux avant les intérêts ministériels, qu'il prenne réellement conscience des effets des changements climatiques (par exemple feux de forêt), qu'il souligne les mesures prises par les individus pour aider (par exemple planter des jardins pour pollinisateurs) et qu'il reconnaisse le besoin global de protéger l'environnement. De plus, de nombreux participants à la campagne ont fourni des renseignements additionnels dans leur courriel : observations et anecdotes sur des espèces, expériences personnelles avec les pollinisateurs, manifestation de leur intérêt pour les activités d'intendance.

Les 31 autres commentaires favorables reçus sont décrits ci-dessous.

Quinze commentaires ont été reçus de particuliers indiquant être d'accord avec les inscriptions, décrivant leurs observations d'espèces, soulignant l'importance des espèces pour la biodiversité, faisant part de leur expérience personnelle avec les pollinisateurs, manifestant leur intérêt à participer à des activités d'intendance et proposant des sites susceptibles d'être convertis en habitat de pollinisateurs.

Nine comments were received from a second letter-writing campaign, through the online regulatory consultation system, from individuals suggesting that the government should provide funding for the municipality to purchase a former golf course in Greater Montreal to create habitat for the Monarch to thrive.

One comment was received from an NGO supporting the up-listing for the Monarch. However, they noted their concern about milkweed and the potential implications for the safety of their airport operations should they not be able to remove milkweed as required and noted the potential operational activity delays that could arise should they require a permit to do so. The Department noted the NGOs concerns and has accounted for them in the cost and permitting analyses. If the NGO is not already performing active vegetation maintenance, such concerns can be mitigated by the Department's permitting scheme, likely without delay to the NGO's activities.

One comment was received from an ENGO indicating their support for the listings and noting the importance of staging habitat in Canada. They also specified the need for a comprehensive and strong recovery strategy that considers the important legal protections in Canada while also working in partnership with the agriculture industry to mitigate impacts.

One comment from a municipal government expressed support for the listing and suggested that the Monarch's critical habitat not be limited to its host plant (milkweed) only.

Four Indigenous groups indicated their support for the proposal. Comments outlined the importance of pollinators and stewardship activities to support the species; concerns around the future identification of critical habitat; interest in participating in the development of action plans that will follow the listings; and concerns regarding the usage of milkweed for subsistence and medicinal purposes and the potential impacts the prohibitions will have on harvesting for Indigenous communities. It was also identified that permitting requirements for certain activities are unclear, but if required, could impact and/or pose barriers for stewardship activities. The Department encourages groups and individuals with an interest in the species to participate in the recovery planning process for further discussions regarding the identification of critical habitat on federal lands. While it is possible that milkweed could be identified as Monarch residence, the Department maintains that harvesting milkweed would not be prohibited under SARA unless those activities affect individual Monarchs or damage or destroy their residences on federal lands. Concerns regarding clarity of permitting

Neuf commentaires ont été soumis par l'intermédiaire du Système de consultation réglementaire en ligne (SCRL) dans le cadre d'une seconde campagne de courriels. Les individus derrière ces commentaires proposaient que le gouvernement fournisse des fonds à leur municipalité afin qu'elle puisse acheter un ancien terrain de golf dans la grande région de Montréal et y créer de l'habitat pour le monarque.

Un commentaire a été reçu d'une ONG en faveur de la reclassification du monarque dans une catégorie de risque plus élevé. Cependant, l'ONG a exprimé ses préoccupations entourant l'asclépiade et les effets sur la sécurité de ses opérations aéroportuaires dans l'éventualité où elle n'était pas en mesure d'enlever les plantes d'asclépiade comme il se doit et souligné les retards opérationnels susceptibles de survenir si elle devait obtenir un permis à cette fin. Le Ministère a pris note des préoccupations de l'ONG et en a tenu compte dans les analyses des coûts et des permis. Si l'ONG n'effectue pas déjà un entretien actif de la végétation, ces préoccupations peuvent être atténuées par le système des permis du Ministère, probablement sans retarder les activités de l'ONG.

Un commentaire a été reçu d'une ONGE indiquant qu'elle était en faveur des inscriptions et soulignant l'importance de l'habitat de rassemblement du monarque au Canada. L'ONGE a également décrit la nécessité d'avoir un programme de rétablissement exhaustif et solide qui tient compte des importantes protections conférées par les lois au Canada ainsi que de travailler en partenariat avec l'industrie de l'agriculture à l'atténuation des effets.

Un commentaire d'une administration municipale a exprimé son soutien aux inscriptions et suggéré de ne pas limiter l'habitat essentiel du monarque à sa plante hôte (asclépiade).

Quatre commentaires de quatre groupes autochtones ont indiqué leur appui au projet de décret. Les commentaires touchaient l'importance des pollinisateurs et des activités d'intendance pour les espèces, la désignation future de l'habitat essentiel, l'intérêt à participer à l'élaboration de plans d'action à la suite des inscriptions, les inquiétudes entourant l'utilisation de l'asclépiade à des fins médicinales et de subsistance ainsi que l'impact potentiel des interdictions sur la récolte pratiquée par les Autochtones. Les groupes ont également souligné que les exigences en matière de permis pour certaines activités n'étaient pas claires, mais que, si elles étaient imposées, elles pourraient influencer sur les activités d'intendance et/ou entraver celles-ci. Le Ministère encourage les groupes et les individus intéressés par l'espèce à participer au processus de planification du rétablissement afin de poursuivre les discussions concernant la désignation de l'habitat essentiel sur le territoire domaniale. Bien qu'il soit possible que l'asclépiade soit identifiée comme résidence du monarque, le Ministère maintient que la récolte de l'asclépiade ne serait pas interdite en vertu de la LEP, à moins que ces activités

requirements and stewardship activities have been noted and will be addressed in compliance promotion materials for the Order.

General comments were received from 17 participants, including those from individuals, an ENGO, a provincial government, a crown corporation, Indigenous groups, and an industry organization. Comments included concerns about milkweed being included on the noxious weed lists in some provinces; the requirement for a standardized protocol to survey for occupied milkweed; suggestions and actions for the creation and implementation of recovery strategies and action plans; the need to ban certain pesticides and herbicides; pollinator observations; concerns about potential future prohibitions on non-federal lands; implications for the management of lands; and the commitment to protect and enhance biodiversity through sustainable agriculture. The Department has noted these concerns and SARA provides the opportunity for these factors to be considered in recovery planning, permitting, and compliance promotion activities, among others.

A total of four comments were received in opposition to the proposed Order from individuals, and provincial governments.

One individual opposed the up-listing of the Monarch with no reason provided and a second because they feared that the prohibitions would impact the ability to interact with and rear Monarchs. However, the Department can confirm that if an individual is not on federal land, the general prohibitions do not apply. However, any actions should be undertaken in accordance with provincial and territorial rules and restrictions.

One provincial government opposed the up-listing indicating that the Monarch is not included in their provincial wildlife legislation but could be protected, should the province deem it necessary to do so. They also indicated that any species included under SARA could have socio-economic impacts for the province when critical habitat is designated and protected. The Department undertook a cost-benefit analysis of the Order and determined this to be a low-cost proposal. The details can be found in the regulatory analysis section below.

Another provincial government opposed the up-listing of the Monarch based on recent data showing positive trends

n'affectent des monarches individuels ou n'endommagent ou ne détruisent leurs résidences sur le territoire domanial. Des préoccupations concernant la clarté des exigences en matière de permis et des activités d'intendance ont été notées et seront abordées dans les documents de promotion de la conformité du décret.

Des commentaires généraux ont été reçus de 17 participants, dont des particuliers, une ONGE, un gouvernement provincial, une société d'État, des groupes autochtones et une organisation de l'industrie. Les sujets abordés étaient la crainte que l'asclépiade soit incluse sur la liste des mauvaises herbes nocives dans certaines provinces; la nécessité d'avoir un protocole de relevé normalisé des asclépiades occupées; des suggestions et des mesures pour l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de rétablissement et de plans d'action; la nécessité d'interdire certains pesticides et herbicides; les observations de pollinisateurs; les préoccupations entourant les éventuelles interdictions sur le territoire domanial; les conséquences sur la gestion des terres; l'engagement à protéger et à améliorer la biodiversité grâce à l'agriculture durable. Le Ministère a pris note de ces préoccupations et la LEP offre la possibilité de tenir compte de ces facteurs dans la planification du rétablissement, les permis et les activités de promotion de la conformité, entre autres.

Au total, quatre commentaires non favorables au projet de décret ont été reçus de particuliers et de gouvernements provinciaux.

Un particulier s'est opposé à la reclassification du monarque dans une catégorie de risque plus élevé, sans toutefois fournir de justification. Un deuxième particulier s'est dit contre le projet de décret parce qu'il craint que les interdictions compromettent la capacité d'élever des monarches et d'interagir avec eux. Toutefois, le Ministère peut confirmer que, si un individu ne se trouve pas sur le territoire domanial, les interdictions générales ne s'appliquent pas. Cependant, toute action doit être entreprise conformément aux règles et aux restrictions des provinces et des territoires.

Un gouvernement provincial s'est opposé à la reclassification du monarque dans une catégorie de risque plus élevé. Il reconnaît que le monarque ne figure pas dans ses lois sur les espèces sauvages, mais indique que l'espèce pourrait être protégée s'il est d'avis que sa protection était nécessaire. Il a également indiqué que toutes les espèces inscrites à la LEP sont susceptibles d'avoir des répercussions socioéconomiques sur la province au moment de la désignation et de la protection de l'habitat essentiel. Le Ministère a réalisé une analyse des coûts et avantages du décret et déterminé que celui-ci avait un faible coût. Les détails se trouvent dans la section « Analyse de la réglementation » ci-dessous.

Un autre gouvernement provincial s'est opposé à la reclassification du monarque dans une catégorie de risque plus

in overwintering sites, from data that became available after the 2016 COSEWIC assessment. The province also mentions that up-listing the Monarch to the status of “endangered” would create a misalignment in species status between the province and the federal government. They also indicate potential socioeconomic implications for the province. As described in the previous paragraph, a cost-benefit analysis was undertaken. The Department is committed to protecting pollinators. Using the precautionary principle, if there are threats of serious damage to a wildlife species, cost-effective measures to prevent the reduction or loss of the species should not be postponed for a lack of full scientific certainty. While threats to the species may evolve, the Department approaches the SARA listing recommendations using this basic principle and relies on the best scientific information available at the time of the COSEWIC assessments. SARA provides the opportunity for these factors to be considered in recovery planning, permitting, and compliance promotion activities.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

Section 35 of the *Constitution Act, 1982* recognizes and affirms aboriginal and treaty rights of Indigenous peoples of Canada, including rights related to activities, practices, and traditions of Indigenous peoples that are integral to their distinctive culture. As required by the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an assessment of modern treaty implications was conducted on the proposal. The assessment identified the following implications.

The Monarch and the milkweed upon which it depends have been found to occur in areas with modern treaties and self-government agreements in place. The species is found in areas covered by the Westbank First Nation Self-Government Agreement, the Sioux Valley Dakota Nation Self-Government Agreement, the Tsawwassen First Nation Final Agreement, the James Bay and Northern Quebec Agreement, and the Northeastern Quebec Agreement. After careful analysis of relevant modern treaty provisions of the agreements, it has been determined that the reclassification of the Monarch from “special concern” to “endangered” is not expected to impact treaty rights.

The general prohibitions of SARA will apply following the reclassification of the Monarch from “special concern” to “endangered.” However, the Order will not conflict with any provisions in the modern treaty agreements and therefore would not impact modern treaty rights. The

élevé en se fondant sur des données récentes montrant des tendances positives des sites d’hivernage par rapport aux données devenues accessibles après la publication de l’évaluation de 2016 du COSEPAC. La province mentionne également que la reclassification dans la catégorie « espèce en voie de disparition » ferait en sorte que le statut du monarque dans la province ne correspondrait pas au statut accordé par le gouvernement fédéral. Elle souligne aussi les répercussions socioéconomiques qu’elle pourrait subir. Comme le décrit le paragraphe précédent, une analyse des coûts et avantages a été réalisée. Le Ministère est résolu à protéger les pollinisateurs. Le principe de précaution veut que, s’il existe une menace d’atteinte grave à une espèce sauvage, le manque de certitude scientifique ne soit pas un prétexte à retarder la prise de mesures efficaces pour prévenir sa disparition ou sa décroissance. S’il est vrai que les menaces peuvent changer, le Ministère aborde les recommandations d’inscription à la LEP en se fondant sur ce principe fondamental ainsi que sur la meilleure information scientifique accessible au moment de la préparation des évaluations du COSEPAC. La LEP permet à ces facteurs d’être pris en considération dans la planification du rétablissement, la délivrance de permis et les activités de promotion de la conformité.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

L’article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982* reconnaît et confirme les droits ancestraux et issus de traités des peuples autochtones du Canada, y compris les droits liés aux activités, aux pratiques et aux traditions des peuples autochtones qui font partie intégrante de leur culture distinctive. La proposition a été soumise à une évaluation des répercussions des traités modernes, conformément à la *Directive du Cabinet sur l’approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*. L’évaluation a permis de cerner les répercussions suivantes.

Le monarque et l’asclépiade dont l’espèce dépend se trouvent dans des zones faisant l’objet de traités modernes et d’accords sur l’autonomie gouvernementale. L’espèce se trouve dans des zones visées par l’Accord d’autonomie gouvernementale de la Première Nation de Westbank, l’Accord de gouvernance de la nation Dakota de Sioux Valley, l’Accord définitif de la Première Nation de Tsawwassen, la Convention de la Baie-James et du Nord québécois, et la Convention du Nord-Est québécois. Après une analyse approfondie des dispositions relatives aux traités modernes des accords, il a été conclu que la reclassification du monarque pour le faire passer d’« espèce préoccupante » à « espèce en voie de disparition » ne devrait pas avoir d’impacts sur les droits issus de traités.

Les interdictions générales de la LEP s’appliqueront à la suite de la reclassification du monarque de la catégorie « espèce préoccupante » à la catégorie « espèce en voie de disparition ». Cependant, le décret n’entrera pas en conflit avec les dispositions des accords de traités modernes et



Westbank First Nation Self-Government Agreement and the Sioux Valley Dakota Nation Self-Government Agreement maintain that federal laws concerning the conservation of endangered species or species at risk will prevail in the event of conflict with other provisions in their agreements. The Tsawwassen First Nation Final Agreement outlines that the relevant minister will maintain authority to manage the conservation of wildlife and respective habitats. The James Bay and Northern Quebec Agreement and the Northeastern Quebec Agreement outline that federal laws regarding environmental protection still apply within the relevant territories.

The extent of occurrence of the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies also overlaps with areas covered by modern treaties and self-government agreements: the Tsawwassen First Nation Final Agreement, the Nisga'a Final Agreement, the Maa-nulth First Nations Final Agreement, the Tla'amin Final Agreement, the Westbank First Nation Self-Government Agreement, and the *shíshálh Nation Self-Government Act*. Analysis of the listed modern treaty and self-government agreements revealed that the listing of the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies is not expected to impact treaty rights.

The general prohibitions of SARA will apply following the listing of the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies as threatened. However, the Order will not conflict with any provisions in the modern treaty agreements and therefore would not impact modern treaty rights. The Tsawwassen First Nation Final Agreement outlines that the relevant minister will maintain authority to manage the conservation of wildlife and respective habitats. The Nisga'a Final Agreement, the Maa-nulth First Nations Final Agreement, the Tla'amin Final Agreement, and the *shíshálh Nation Self-Government Act* do not contain provisions on non-harvestable species. The Westbank First Nation Self-Government Agreement maintains that federal laws concerning the conservation of endangered species or species at risk will prevail in the event of conflict with other provisions in the Agreement.

While the extent of occurrence of the Western Bumble Bee *mckayi* subspecies overlaps with modern treaty areas, the SARA general prohibitions will not apply to this subspecies. Therefore, there are no modern treaty implications expected for this subspecies.

#### *Instrument choice*

While the protection of species at risk is a shared responsibility between the federal government and the provinces

n'aurait donc pas d'incidence sur les droits issus de traités modernes. L'Accord d'autonomie gouvernementale de la Première Nation de Westbank et l'Accord de gouvernance de la nation Dakota de Sioux Valley indiquent que les lois fédérales concernant la conservation des espèces en voie de disparition ou en péril ont préséance en cas de conflit avec les dispositions de ces accords. L'Accord définitif de la Première Nation de Tsawwassen souligne que le ministre concerné conservera son pouvoir de gestion de la conservation des espèces sauvages et de leur habitat. La Convention de la Baie-James et du Nord québécois et la Convention du Nord-Est québécois indiquent que les lois fédérales concernant la protection de l'environnement s'appliquent toujours dans les territoires concernés.

La zone d'occurrence du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* chevauche également des zones visées par des traités modernes et des accords sur l'autonomie gouvernementale : l'Accord définitif de la Première Nation de Tsawwassen, l'Accord définitif Nisga'a, l'Accord définitif des Premières Nations Maanulthes, l'Accord définitif des Tla'amins, l'Accord d'autonomie gouvernementale de la Première Nation de Westbank et la *Loi sur l'autonomie gouvernementale de la Nation shíshalhe*. L'analyse des traités modernes et des accords sur l'autonomie gouvernementale indiqués a révélé que l'inscription du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* ne devrait pas avoir d'impacts sur les droits issus de traités.

Les interdictions générales de la LEP s'appliqueront à la suite de l'inscription du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* comme espèce menacée. Cependant, le décret n'entrera pas en conflit avec les dispositions des accords de traités modernes et n'aurait donc pas d'incidence sur les droits issus de traités modernes. L'Accord définitif de la Première Nation de Tsawwassen souligne que le ministre concerné conservera son pouvoir de gestion de la conservation des espèces sauvages et de leur habitat. L'Accord définitif Nisga'a, l'Accord définitif des Premières Nations Maanulthes, l'Accord définitif des Tla'amins et la *Loi sur l'autonomie gouvernementale de la Nation shíshalhe* ne comportent aucune disposition sur les espèces non récoltables. L'Accord d'autonomie gouvernementale de la Première Nation de Westbank indique que les lois fédérales concernant la conservation des espèces en voie de disparition ou en péril ont préséance en cas de conflit avec d'autres dispositions de cet accord.

Même si la zone d'occurrence du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *mckayi* chevauche des zones visées par des traités modernes, aucune interdiction générale de la LEP ne sera appliquée pour cette sous-espèce. C'est pourquoi aucune répercussion relative aux traités modernes n'est prévue pour cette sous-espèce.

#### *Choix de l'instrument*

Bien que la protection des espèces en péril soit une responsabilité que partagent le gouvernement fédéral et les



and territories, SARA enables the federal government to protect species listed as threatened or endangered on federal lands, or everywhere in Canada for migratory birds or aquatic species.

The Act includes sections that support voluntary stewardship approaches to conservation in collaboration with any other government, organization or person in Canada. While these sections could be used to generate positive outcomes for a species, the obligation for the Minister to make a listing recommendation to the GIC following the receipt of a COSEWIC assessment cannot be bypassed.

### **Regulatory analysis**

This analysis presents the incremental benefits and costs of the Order. Incremental impacts are defined as the difference between the baseline scenario and the regulatory scenario in which the Order is implemented over the same period. The baseline scenario includes activities currently ongoing on federal lands where a species is found and incorporates any projected changes over the next 10 years that would occur without the Order in place. The regulatory scenario includes the impacts expected to arise from general prohibitions as well as any potential future critical habitat protection order on federal lands. Since critical habitat is only identified in a recovery strategy following the listing stage in Schedule 1 of SARA, the extent of critical habitat identification (and therefore related protection measures) is uncertain at this time. Therefore, the analysis is based on the best available information at this stage.

An analytical period of 10 years has been selected, because the status of the species must be reassessed by COSEWIC every 10 years. Costs provided in present value terms were discounted at 2% over the period of 2024–2033. Unless otherwise noted, all monetary values reported in this analysis are in 2022 constant Canadian dollars.

Overall, the Order is expected to benefit Canadian society. Protection of the species in these listings would preserve associated socio-economic and cultural values, existence and option values as well as benefits from ecosystem services such as pollination. The costs associated with the Order are expected to be less than \$10 million over 10 years. These costs are related to the development of recovery strategies, action plans and management plans, where applicable, as well as potential permit applications and compliance promotion. Other costs from this Order stem from the triggering of general prohibitions and potential future critical habitat protection orders for species listed as threatened or endangered.

provinces et territoires, la LEP permet au gouvernement fédéral de protéger les espèces inscrites comme étant menacées ou en voie de disparition sur le territoire domanial, ou partout au Canada en ce qui concerne les oiseaux migrateurs et les espèces aquatiques.

La Loi comprend des articles qui appuient les approches d'intendance volontaire en matière de conservation en collaboration avec tout autre gouvernement, organisation ou personne au Canada. Bien que ces articles puissent être utilisés pour obtenir des résultats positifs concernant une espèce, l'obligation du ministre de formuler une recommandation d'inscription au GC relativement après la réception d'une évaluation du COSEPAC ne peut pas être contournée.

### **Analyse de la réglementation**

Cette analyse présente les avantages et les coûts différentiels du décret. Les impacts différentiels sont définis comme étant la différence entre le scénario de référence et le scénario réglementaire dans lequel le décret est mis en œuvre au cours de la même période. Le scénario de référence comprend les activités en cours sur le territoire domanial où une espèce est présente, ainsi que les changements qui se produiraient au cours des 10 prochaines années si le décret n'était pas en vigueur. Le scénario réglementaire englobe les impacts prévus des interdictions générales ainsi que tout décret potentiel de protection d'habitat essentiel sur le territoire domanial. Comme l'habitat essentiel d'une espèce n'est désigné dans un programme de rétablissement qu'après qu'elle soit inscrite à l'annexe 1 de la LEP, l'étendue de l'habitat essentiel désigné (et donc des mesures de protection connexes) est incertaine pour le moment. Par conséquent, l'analyse est fondée sur les meilleures données actuellement accessibles.

Une période de 10 ans a été choisie pour l'analyse, car le statut d'une espèce doit être réévalué tous les 10 ans par le COSEPAC. Les coûts présentés en valeur actuelle sont actualisés à 2 % pour la période de 2024 à 2033. Sauf indication contraire, toutes les valeurs monétaires indiquées dans la présente analyse sont en dollars canadiens constants de 2022.

Dans l'ensemble, le décret devrait profiter à la société canadienne. La protection des espèces au moyen des inscriptions permettrait de préserver les valeurs socioéconomiques et culturelles connexes, les valeurs d'existence et d'option ainsi que les avantages découlant des services écosystémiques, tels que la pollinisation. Les coûts liés au décret devraient être inférieurs à 10 millions de dollars sur 10 ans. Ces coûts sont liés à l'élaboration de programmes de rétablissement, de plans d'action et de plans de gestion, le cas échéant, ainsi qu'aux éventuelles demandes de permis et activités de promotion de la conformité. Les autres coûts liés au décret découlent de l'application des interdictions générales et des décrets potentiels de protection

### Benefits

Under SARA, endangered, threatened and extirpated species benefit from the development of recovery strategies and action plans that identify the main threats to their survival, and, when possible, the habitat that is necessary for their survival and recovery in Canada. The Order would support the survival and recovery of the Monarch, Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies, and Western Bumble Bee *mckayi* subspecies in Canada. Listing species on Schedule 1 supports the purposes of SARA, which are to prevent wildlife species from being extirpated or becoming extinct, to provide for the recovery of wildlife species that are extirpated, endangered or threatened as a result of human activity and to manage species of special concern to prevent them from becoming endangered or threatened and to respond to the advice of scientists.

Following reclassification of the Monarch on Schedule 1 of SARA as “endangered” and classification of the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies as “threatened,” they will benefit from immediate protection on federal lands through the application of the general prohibitions of SARA (sections 32 and 33 of SARA). As a result, it will be illegal to kill, harm, harass, capture or take any individual of these species. The possession, collection, buying and selling or trading of an individual or any part or derivative of an individual is also prohibited. In addition, the application of the general prohibitions will make it an offence to damage or destroy the residence of one or more individuals. Compliance with these prohibitions is expected to have a positive impact on the recovery of the species.

Listing or reclassification as threatened or endangered will also trigger the requirements, under SARA, to develop a recovery strategy, and to prepare one or more action plans based on it. The development and implementation of these documents will support the recovery of these species, as they are designed to, among other things, identify threats to the survival of the species and its habitat, and indicate measures that may be taken to address them. Further requirements to develop these documents, to the extent possible, in collaboration with a wide range of implicated partners and stakeholders, from provincial and territorial ministers to wildlife management boards and aboriginal organizations, will help ensure broad support for the approaches set out within them.

de l'habitat essentiel des espèces inscrites comme étant menacées ou en voie de disparition.

### Avantages

En vertu de la LEP, les espèces en voie de disparition, menacées et disparues du pays bénéficient de l'élaboration de programmes de rétablissement et de plans d'action qui définissent les principales menaces pesant sur leur survie et, dans la mesure du possible, l'habitat nécessaire à leur survie et à leur rétablissement au Canada. Le décret favoriserait la survie et le rétablissement du monarque, du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* et du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *mckayi* au Canada. L'inscription d'espèces à la liste de l'annexe 1 contribue à la réalisation de l'objet de la LEP, qui vise à prévenir la disparition des espèces sauvages, à permettre le rétablissement de celles qui, par suite de l'activité humaine, sont devenues des espèces disparues du pays, en voie de disparition ou menacées, à gérer les espèces préoccupantes pour éviter qu'elles ne deviennent pas des espèces en voie de disparition ou menacées et à donner suite aux conseils des scientifiques.

Le monarque, à la suite de sa reclassification dans la catégorie « espèce en voie de disparition » à l'annexe 1 de la LEP, et le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis*, à la suite de sa classification dans la catégorie « espèce menacée » à la même annexe, bénéficieront d'une protection immédiate sur le territoire domaniale, grâce à l'application des interdictions générales de la LEP (articles 32 et 33 de la LEP). Par conséquent, il sera illégal de tuer un individu de ces espèces, de lui nuire, de le harceler, de le capturer ou de le prendre. Il est aussi interdit de posséder, de collectionner, d'acheter, de vendre ou d'échanger un individu — notamment une partie d'un individu ou un produit qui en provient — de ces espèces. De plus, l'application des interdictions générales fait en sorte que la destruction de la résidence d'un ou de plusieurs individus de ces espèces, ou le fait de causer des dommages à celle-ci, constituera une infraction. Le respect de ces interdictions devrait avoir un impact positif sur le rétablissement de ces espèces.

L'inscription en tant qu'espèce menacée ou en voie de disparition ou la reclassification dans ces catégories imposera aussi des exigences prévues à la LEP, obligeant à élaborer un programme de rétablissement et à préparer un ou plusieurs plans d'action sur le fondement de celui-ci. L'élaboration et la mise en œuvre de ces documents favorisera le rétablissement de ces espèces, car ces documents sont conçus, entre autres, pour cerner les menaces à la survie des espèces et à leur habitat, et indiquent les mesures pouvant être prises pour leur faire face. L'exigence supplémentaire d'élaborer ces documents, dans la mesure du possible, en collaboration avec un large éventail de partenaires et d'intervenants concernés, notamment des ministres provinciaux et territoriaux, des conseils de gestion des ressources fauniques et des organisations autochtones, contribuera à assurer un vaste soutien aux approches définies dans ces documents.

Regarding the Western Bumble Bee *mckayi* subspecies, the “special concern” designation triggers the requirement for the development of a management plan and serves as an early indication that the species requires attention due to a combination of biological characteristics and identified threats. This helps manage the species proactively, maximizing the probability of success and potentially preventing higher-cost measures in the future. Such efforts would ensure that the species is protected according to the purposes of SARA, with minimal impacts on stakeholders, Indigenous peoples and government resources.

Additional protection measures may also be undertaken by various levels of governments, Indigenous peoples, as well as stakeholders. It is expected that these combined measures will be instrumental for the conservation and recovery of these species. Although preventing the loss of these benefits cannot be attributed to the proposed Order alone, SARA specifies that the Government of Canada is committed to a precautionary approach to avoid the permanent loss of Canada’s biodiversity.

#### Total economic value of species conservation

The total economic value framework is often used to assess how environmental assets such as species at risk contribute to the well-being of society. Using this framework, this analysis found that the species in this Order provide various types of benefits to Canadians. Although preventing the loss of these benefits cannot be attributed to the Order alone, some information about the benefits that these species provide to Canadians is discussed below for context.

#### (a) Socio-economic and cultural value for Indigenous peoples

Bumble bees, more generally, are noted to be of cultural significance to Indigenous peoples.<sup>10</sup> Some Indigenous groups celebrate the bee, through masks, artwork,<sup>11</sup> images in totem poles, and through traditional

Concernant le bourdon de l’Ouest de la sous-espèce *mckayi*, sa désignation comme « espèce préoccupante » déclenche l’obligation d’élaborer un plan de gestion et sert d’indicateur précoce signalant qu’il faut accorder une attention particulière à l’espèce en raison d’une combinaison de caractéristiques biologiques et de menaces identifiées. Cela permettrait de gérer l’espèce de façon proactive et d’assurer une probabilité très élevée de succès et, possiblement, de prévenir des mesures coûteuses à l’avenir. De tels efforts permettraient de s’assurer que l’espèce est protégée conformément aux objectifs de la LEP avec une incidence minimale sur les intervenants, les peuples autochtones et les ressources gouvernementales.

Des mesures de protection supplémentaires pourraient aussi être prises par divers ordres de gouvernement, peuples autochtones et intervenants. On s’attend à ce que ces mesures combinées jouent un rôle important dans la conservation et le rétablissement de ces espèces. La prévention de la perte de ces avantages ne peut être attribuée uniquement au projet de décret; néanmoins, la LEP précise que le gouvernement du Canada est résolu à adopter une approche de précaution pour éviter la perte permanente de la biodiversité du Canada.

#### Valeur économique totale de la conservation des espèces

Le cadre de la valeur économique totale est souvent utilisé pour évaluer comment les actifs environnementaux, tels que les espèces en péril, contribuent au bien-être de la société. À l’aide de ce cadre, cette évaluation a révélé que les espèces visées par le décret procurent divers types d’avantages à la population canadienne. Même si la prévention de la perte de ces avantages ne peut être attribuée uniquement au décret, certains renseignements à propos des avantages que ces espèces procurent à la population canadienne sont décrits ci-dessous aux fins de mise en contexte.

#### a) Valeur socioéconomique et culturelle pour les peuples autochtones

Les bourdons, de façon plus générale, sont reconnus comme ayant une importance culturelle pour les peuples autochtones<sup>10</sup>. Certains groupes autochtones célèbrent les abeilles au moyen de masques, d’œuvres d’art<sup>11</sup>, de

<sup>10</sup> COSEWIC. 2014. COSEWIC assessment and status report on the western bumble bee *Bombus occidentalis*, *occidentalis* subspecies (*Bombus occidentalis occidentalis*) and the *mckayi* subspecies (*Bombus occidentalis mckayi*) in Canada. Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada. Ottawa. xii + 52 pp. ([Species at risk public registry — Canada.ca](#)).

<sup>11</sup> Cedar Hill Long House. William Wasden Jr. — *Indigenous Artist — Cedar Hill Long House Native Art Prints*. Consulted August 2022.

<sup>10</sup> COSEPAC. 2014. Évaluation et Rapport de situation du COSEPAC sur le bourdon de l’Ouest (*Bombus occidentalis*) de la sous-espèce *occidentalis* (*Bombus occidentalis occidentalis*) et la sous-espèce *mckayi* (*Bombus occidentalis mckayi*) au Canada. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada, Ottawa, xiii + 58 p. ([Registre public des espèces en péril — Canada.ca](#)).

<sup>11</sup> Cedar Hill Long House. William Wasden Jr. — *Indigenous Artist — Cedar Hill Long House Native Art Prints* ([disponible en anglais seulement](#)). Consulté en août 2022.

dance<sup>12</sup> that has been revived in recent years.<sup>13</sup> Bees, in Cherokee and in other Indigenous groups, represent the need to respect nature, reminding humans not to exploit the lands or the prized goods we receive from the lands and animals.<sup>14</sup> Finally, bees are symbolic in many ways and for several spiritual groups, including Indigenous groups. It represents productivity, focus, communication, community and defensiveness, among others. The bumble bee represents strength and being able to accomplish any goals including the impossible, thanks to focus, and determination.<sup>15</sup>

## (b) Functional benefits

The species in the Order may play important functional roles that support economic systems and human health and well-being. For example, both subspecies of the Western Bumble Bee may offer functional benefits, such as pollination, that support human health and economic systems. Pollination is the process of transferring pollen within and across plants to allow for fertilization and reproduction. Although many species are pollinators, including some birds, butterflies, flies, beetles and bats, the 800 species of bees in Canada are considered especially important pollinators due to the diversity of plants they can pollinate.<sup>16</sup> This diversity is contingent on ensuring the livelihood of diverse bee species because some plants have evolved to form symbiotic relationships and are dependent upon specific pollinators.

Both subspecies of the Western Bumble Bee provide pollination services that are important to the production of a wide array of crops. Many agricultural crops are highly dependent on this natural service to propagate and support production yields at little or no cost to agricultural producers.<sup>17</sup> As pollinators, bees increase the quantity and quality of crops, resulting in greater economic output.<sup>18</sup> A key study examined data from 90 studies on crop-visiting

représentations totémiques et de danses traditionnelles<sup>12</sup>, celles-ci ayant connu un renouveau ces dernières années<sup>13</sup>. Pour les Cherokees et d'autres peuples autochtones, les abeilles sont associées au besoin de respecter la nature, rappelant aux humains de ne pas exploiter les animaux, ni les terres, ni les ressources précieuses qu'ils nous offrent<sup>14</sup>. Enfin, l'abeille est un insecte emblématique à bien des égards et pour plusieurs groupes spirituels, y compris des groupes autochtones. Elle symbolise la productivité, la concentration, la communication, la communauté et la capacité de défense, entre autres. Le bourdon, quant à lui, symbolise la force et la capacité d'accomplir n'importe quel objectif, voire l'impossible, lorsqu'on fait preuve d'une grande détermination<sup>15</sup>.

## b) Avantages fonctionnels

Les espèces visées par le décret pourraient jouer des rôles fonctionnels importants qui contribuent aux systèmes économiques et à la santé et au bien-être humains. Par exemple, les deux sous-espèces du bourdon de l'Ouest sont susceptibles d'offrir des avantages fonctionnels, tels que la pollinisation, contribuant à la santé humaine et aux systèmes économiques. La pollinisation est le processus de transfert du pollen à l'intérieur des plantes et entre celles-ci, ce qui permet leur fécondation et leur reproduction. Bien que de nombreuses espèces soient des pollinisateurs, y compris certaines espèces d'oiseaux, de papillons diurnes, de mouches, de coléoptères et de chauves-souris, les 800 espèces d'abeilles au Canada sont considérées comme des pollinisateurs particulièrement importants en raison de la grande diversité de plantes qu'elles peuvent polliniser<sup>16</sup>. Pour conserver cette diversité, il faut veiller à la survie de diverses espèces d'abeilles, car certaines plantes ont formé des relations symbiotiques avec des pollinisateurs spécifiques au cours de leur évolution et dépendent désormais de ces derniers.

Les deux sous-espèces du bourdon de l'Ouest offrent des services de pollinisation qui sont importants à la production dans un grand nombre de cultures. De nombreuses cultures agricoles dépendent fortement de ce service naturel pour la multiplication et le maintien des rendements de production sans aucun coût, ou à faible coût, pour les producteurs agricoles<sup>17</sup>. En tant que pollinisateurs, les abeilles augmentent la quantité et la qualité des cultures,

<sup>12</sup> Bancroft this Week. 2015. Consulted August 2022.

<sup>13</sup> Kramer, J. 2004. *Figurative Repatriation First Nations 'Artist-Warriors' Recover, Reclaim, and Return Cultural Property through Self-Definition.* (PDF) *Journal of Material Culture* vol. 9;161.

<sup>14</sup> First People. *How the Honey Bee got their stinger — A Cherokee Legend.* Accessed August 2022.

<sup>15</sup> *What is my Spirit Animal.* Accessed August 2022.

<sup>16</sup> Hinterland Who's Who. *Bumble Bee.* Accessed August 2022.

<sup>17</sup> Hanley, N., Breeze, T. D., Ellis, C., & Goulson, D. (2015). Measuring the economic value of pollination services: Principles, evidence and knowledge gaps. *Ecosystem Services*, 14, 124-132.

<sup>18</sup> Hanley, N., Breeze, T. D., Ellis, C., & Goulson, D. (2015). Measuring the economic value of pollination services: Principles, evidence and knowledge gaps. *Ecosystem Services*, 14, 124-132.

<sup>12</sup> Bancroft this Week (disponible en anglais seulement). 2015. Consulté en août 2022.

<sup>13</sup> Kramer, J. 2004. *Figurative Repatriation First Nations 'Artist-Warriors' Recover, Reclaim, and Return Cultural Property through Self-Definition.* (PDF, disponible en anglais seulement) *Journal of Material Culture* vol. 9;161.

<sup>14</sup> First People. *How the Honey Bee got their stinger — A Cherokee Legend (disponible en anglais seulement).* Consulté en août 2022.

<sup>15</sup> *What is my Spirit Animal (disponible en anglais seulement).* Consulté en août 2022.

<sup>16</sup> Hinterland Who's Who. *Les bourdons.* Consulté en août 2022.

<sup>17</sup> Hanley, N., Breeze, T. D., Ellis, C. et Goulson, D. 2015. Measuring the economic value of pollination services: Principles, evidence and knowledge gaps. *Ecosystem Services*, 14, 124-132.

bee communities and estimated that wild bee communities increase crop yield.<sup>19</sup> To determine the potential value of the pollination services provided by the Western Bumble Bee, a subset of bees in this study were used. Taking the average contribution to crop production value from bees in the *Bombus* family occurring in Western North America, the potential value of pollination services provided were estimated at approximately \$120/ha, some portion of which could be attributable to the Western Bumble Bee.

Pollinators, including bees, are also critical in maintaining wildflower diversity, which offers aesthetic value, in turn enhancing the diversity of many other wildlife species including other insects.

### (c) Existence value

Many people derive well-being from simply knowing that a species exists now, and/or for future generations. Studies on other at-risk species indicate that society does place substantial value on vulnerable species, especially charismatic, symbolic, or emblematic species.<sup>20,21</sup> While there are no specific studies on the existence value of the Western Bumble Bee, people may derive existence value from bumble bee species.<sup>22</sup>

The Monarch is considered a highly charismatic species across Canada and throughout North America.<sup>23</sup> This species is one of a few butterflies that migrate, and their migration from southern Canada to Mexico has been described as an endangered biological phenomenon. The Monarch is used in classrooms all over North America to teach children about biology, metamorphosis, conservation, and an appreciation for nature. Therefore, it is assumed that

entraînant une augmentation de la production économique<sup>18</sup>. Une étude clé s'est penchée sur les données provenant de 90 études sur des colonies d'abeilles visitant les cultures et a permis de conclure que les colonies d'abeilles sauvages augmentent le rendement des cultures<sup>19</sup>. Dans le but de déterminer la valeur potentielle des services de pollinisation offerts par le bourdon de l'Ouest, un sous-ensemble de bourdons ayant fait l'objet de cette étude a été utilisé. Si l'on prend en compte la contribution moyenne des bourdons du genre *Bombus* présents dans l'ouest de l'Amérique du Nord à la valeur du rendement des cultures, on estime que la valeur potentielle des services de pollinisation fournis s'élèverait à environ 120 \$/ha, dont une partie pourrait être attribuée au bourdon de l'Ouest.

Les pollinisateurs, y compris les abeilles, sont également essentiels au maintien de la diversité des plantes à fleurs sauvages, qui apportent une valeur esthétique et, à leur tour, favorisent la diversité de nombreuses autres espèces sauvages, notamment d'autres espèces d'insectes.

### c) Valeur d'existence

Bon nombre de gens se sentent bien simplement en sachant qu'une espèce existe actuellement ou pour les générations futures. Les études sur d'autres espèces en péril indiquent que la société accorde effectivement une valeur importante aux espèces vulnérables, en particulier aux espèces charismatiques, symboliques ou emblématiques<sup>20,21</sup>. Il n'existe aucune étude portant précisément sur la valeur d'existence du bourdon de l'Ouest, mais la population pourrait accorder une telle valeur aux espèces de bourdons<sup>22</sup>.

Le monarque est considéré comme une espèce hautement charismatique dans l'ensemble du Canada et de l'Amérique du Nord<sup>23</sup>. Il est l'une des rares espèces de papillons migrateurs, et sa migration depuis le sud du Canada jusqu'au Mexique est décrite comme un phénomène biologique en voie de disparition. Le monarque sert de modèle dans les écoles de partout en Amérique du Nord pour enseigner aux élèves la biologie, la métamorphose, la

<sup>19</sup> Kleijn, D., Winfree, R., Bartomeus, I., Carvalheiro, L. G., Henry, M., Isaacs, R., Klein, A.M., Kremen, C., M'gonigle, L.K., Rader, R. & Ricketts, T. H. (2015). Delivery of crop pollination services is an insufficient argument for wild pollinator conservation. *Nature Communications*, 6:7414.

<sup>20</sup> Richardson, L., & Loomis, J. (2009). The total economic value of threatened, endangered and rare species: An updated meta-analysis. *Ecological Economics*, 68(5), 1535-1548.

<sup>21</sup> Metrick, A., & Weitzman, M. L. (1996). Patterns of behavior in endangered species preservation. *Land Economics*, 72(1), 1-16.

<sup>22</sup> Hanley, N., Breeze, T. D., Ellis, C., & Goulson, D. (2015). Measuring the economic value of pollination services: Principles, evidence and knowledge gaps. *Ecosystem Services*, 14, 124-132.

<sup>23</sup> Semmens, D. J., et al. 2017. Spatial ecological and economic subsidies of the Monarch butterfly (*Danaus plexippus*) in eastern North America.

<sup>18</sup> Hanley, N., Breeze, T. D., Ellis, C. et Goulson, D. 2015. Measuring the economic value of pollination services: Principles, evidence and knowledge gaps. *Ecosystem Services*, 14, 124-132.

<sup>19</sup> Kleijn, D., Winfree, R., Bartomeus, I., Carvalheiro, L. G., Henry, M., Isaacs, R., Klein, A.M., Kremen, C., M'gonigle, L.K., Rader, R. et Ricketts, T. H. (2015). Delivery of crop pollination services is an insufficient argument for wild pollinator conservation. *Nature Communications*, 6:7414.

<sup>20</sup> Richardson, L. et Loomis, J. (2009). The total economic value of threatened, endangered and rare species: An updated meta-analysis. *Ecological Economics*, 68(5), 1535-1548.

<sup>21</sup> Metrick, A. et Weitzman, M. L. (1996). Patterns of behavior in endangered species preservation. *Land Economics*, 72(1), 1-16.

<sup>22</sup> Hanley, N., Breeze, T. D., Ellis, C., & Goulson, D. (2015). Measuring the economic value of pollination services: Principles, evidence and knowledge gaps. *Ecosystem Services*, 14, 124-132.

<sup>23</sup> Semmens, D. J., et al. 2017. Spatial ecological and economic subsidies of the Monarch butterfly (*Danaus plexippus*) in eastern North America.

Canadians may be willing to pay for the recovery or survival of the species.

A study by Diffendorfer, Jay E., et al. (2014), estimated the average one-time value that households in the United States placed on conserving and restoring Monarch habitat in the United States was approximately \$28 (2014, USD).<sup>24</sup> Adjusting the lower-bound estimate for inflation and the exchange rate, and assuming that the preferences for Monarch conservation of Americans and Canadians are similar, it is estimated that Canadian households are willing to pay at least a one-time payment (donation) for Monarch conservation of approximately \$36 per household. If extrapolated to all Canadian households within the Monarch's range, this results in a one-time national willingness to pay about \$510 million.

#### (d) Recreational value

Canadians often derive recreational and aesthetic benefits from viewing or watching charismatic species, such as the Monarch.<sup>25</sup> For example, one study estimated the total direct revenue from tourism in the Monarch Butterfly Biosphere Reserve in Mexico to be \$2.2 million (2004, USD).<sup>26</sup> No equivalent reserve exists in Canada; however, there are at least 12 butterfly conservatories and gardens that offer Canadians the opportunity to see butterflies. In addition, the Niagara Parks Butterfly Conservatory, which welcomed nearly 315 000 visitors between April 2019 and March 2020, hosts an annual, free Monarch release program where people can tag Monarchs before releasing them for their migration to Mexico for the winter.<sup>27</sup> These events and attractions indicate that Canadians derive value from seeing Monarch butterflies and butterflies more generally.

#### (e) Option value

Society often places a value on retaining the option of possible future uses associated with a species. The "option value" of the two subspecies of Western Bumble Bees to

conservation et le respect de la nature. Ainsi, on présume que les Canadiens pourraient être disposés à payer pour le rétablissement ou la survie de cette espèce.

D'après une étude réalisée par Diffendorfer *et al.* (2014), la somme ponctuelle moyenne estimée que les ménages américains seraient disposés à payer pour la conservation et le rétablissement de l'habitat du monarque est d'environ 28 \$ US (dollars de 2014)<sup>24</sup>. En tenant compte de la limite inférieure de la fourchette d'inflation estimée et du taux de change, et en présument que la valeur accordée au monarque par les Canadiens est similaire à celle accordée par les Américains, on estime que les ménages canadiens seraient prêts à déboursier au moins une somme ponctuelle (don) d'environ 36 \$ par ménage pour la conservation du monarque. Si l'on extrapole à l'ensemble des ménages canadiens situés dans l'aire de répartition du monarque, on obtient une somme ponctuelle d'environ 510 millions de dollars à l'échelle nationale.

#### d) Valeur récréative

Les Canadiens retirent des avantages d'ordre récréatif et esthétique lorsqu'ils aperçoivent ou observent des espèces charismatiques comme le monarque<sup>25</sup>. Par exemple, une étude a estimé que le total des revenus directs générés par le tourisme à la Réserve de biosphère du papillon monarque, au Mexique, est 2,2 millions de dollars américains (dollars de 2004)<sup>26</sup>. Il n'y a pas de réserve équivalente au Canada, mais il existe au moins 12 conservatoires et jardins de papillons qui offrent la possibilité d'observer les papillons au pays. En outre, le Conservatoire des papillons des parcs du Niagara, qui a accueilli près de 315 000 visiteurs entre avril 2019 et mars 2020, organise un programme annuel gratuit de relâchement de monarques, dans le cadre duquel les visiteurs peuvent étiqueter des papillons avant de les relâcher pour leur migration vers le Mexique, où ils passeront l'hiver<sup>27</sup>. Ces événements et attractions sont un indicateur de la valeur que retirent les Canadiens lorsqu'ils observent des monarques ou des papillons en général.

#### e) Valeur d'option

La société accorde souvent une valeur au maintien de la possibilité d'usages futurs associés à une espèce. La « valeur d'option » pour les Canadiens des deux sous-espèces du

<sup>24</sup> Diffendorfer, J.E., Loomis, J.B., Ries, L., Oberhauser, K., Lopez-Hoffman, L., Semmens, D., Semmens, B., Butterfield, B., Bagstad, K., Goldstein, J., Wiederholt, R., Mattsson, B. and Thogmartin, W.E. (2014), National Valuation of Monarch Butterflies Indicates an Untapped Potential for Incentive-Based Conservation. *Conservation Letters*, 7, 253-262.

<sup>25</sup> Semmens, D. J., et al. 2017. Spatial ecological and economic subsidies of the Monarch butterfly (*Danaus plexippus*) in eastern North America.

<sup>26</sup> Brenner, Ludger, and Hubert Job. "Actor-Oriented Management of Protected Areas and Ecotourism in Mexico." *Journal of Latin American Geography* 5, no. 2 (2006): 7-27.

<sup>27</sup> Niagara Parks Annual Report 2019/2020.

<sup>24</sup> Diffendorfer, J.E., Loomis, J.B., Ries, L., Oberhauser, K., Lopez-Hoffman, L., Semmens, D., Semmens, B., Butterfield, B., Bagstad, K., Goldstein, J., Wiederholt, R., Mattsson, B. et Thogmartin, W.E. (2014). National Valuation of Monarch Butterflies Indicates an Untapped Potential for Incentive-Based Conservation. *Conservation Letters*, 7, 253-262.

<sup>25</sup> Semmens, D. J., et al. 2017. Spatial ecological and economic subsidies of the Monarch butterfly (*Danaus plexippus*) in eastern North America.

<sup>26</sup> Brenner, Ludger et Hubert Job. "Actor-Oriented Management of Protected Areas and Ecotourism in Mexico." *Journal of Latin American Geography* 5, no. 2 (2006): 7-27.

<sup>27</sup> Niagara Parks Annual Report 2019/2020.

Canadians could stem from the preservation of their genetic information that may be used in the future for biological, medicinal, industrial or other applications. For example, bumble bees are being used by scientists to better understand how to keep small aircraft stable in windy conditions, which is an example of the emerging field of biomimicry. Bee venom is also being researched for its potential medicinal properties.<sup>28,29</sup> The Canadian public may value the preservation of genetic information that could be used in the future for biological, medicinal, genetic and other applications.<sup>30</sup>

### Costs

For each species, the analysis considered four types of incremental costs of the Order:

- costs to stakeholders and Indigenous peoples related to compliance with general prohibitions on First Nation reserves or other federal lands;
- costs of permit applications and issuance for both stakeholders and Indigenous peoples, and the Government of Canada;
- costs to the Government of Canada for recovery strategy, action plan or management plan development, compliance promotion and enforcement; and
- potential costs stemming from downstream impacts related to future SARA regulations, directly linked to the listing of the species.

The analysis is based on the best available information at this stage.

Affected First Nation reserves and other federal land, and costs related to compliance with general prohibitions

SARA's general prohibitions do not apply to species of special concern, meaning that the listing of the Western Bumble Bee *mckayi* subspecies does not create any incremental costs to stakeholders and Indigenous peoples.

General prohibitions apply immediately for species that are listed as threatened, endangered or extirpated and are found on federal lands. The Monarch and Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies are likely present

bourdon de l'Ouest pourrait découler de la préservation de l'information génétique de l'espèce, laquelle pourrait avoir de futures applications biologiques, médicales, industrielles ou autres. Par exemple, les bourdons servent actuellement aux scientifiques pour mieux comprendre comment maintenir la stabilité de petits appareils volants dans des conditions venteuses. Il s'agit là d'un exemple de biomimétisme, un domaine émergent. Le venin d'abeille fait également l'objet de recherches pour ses propriétés potentiellement médicinales<sup>28,29</sup>. La population canadienne pourrait accorder de la valeur à la préservation d'information génétique susceptible de servir à de futures applications biologiques, médicales, génétiques ou autres<sup>30</sup>.

### Coûts

Pour chaque espèce, quatre types de coûts différentiels du décret ont été examinés lors de l'analyse :

- les coûts pour les intervenants et les peuples autochtones liés à la conformité avec les interdictions générales sur les réserves des Premières Nations ou d'autres terres domaniales;
- les coûts associés aux demandes et à l'octroi de permis pour les intervenants et les peuples autochtones, et le gouvernement du Canada;
- les coûts pour le gouvernement du Canada associés à l'élaboration de programmes de rétablissement, de plans d'action ou de plans de gestion, à la promotion de la conformité et à l'application de la loi;
- les coûts potentiels découlant des impacts en aval liés aux futurs règlements de la LEP, directement liés à l'inscription des espèces.

L'analyse s'appuie sur les meilleurs renseignements accessibles à l'heure actuelle.

Réserves des Premières Nations et autres terres domaniales touchées, et coûts associés à la conformité aux interdictions générales

Les interdictions générales de la LEP ne s'appliquent pas aux espèces préoccupantes. Par conséquent, l'inscription du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *mckayi* n'entraîne pas de coûts différentiels pour les parties intéressées et les Autochtones.

Les interdictions générales s'appliquent toutefois immédiatement aux espèces inscrites comme menacées, en voie de disparition ou disparues du pays présentes sur le territoire domaniale. Le monarque et le bourdon de l'Ouest

<sup>28</sup> Discover Magazine. Accessed August 30, 2022.

<sup>29</sup> MDPI Open Access Journals. Accessed August 30, 2022.

<sup>30</sup> The Economics of Ecosystems and Biodiversity (TEEB). 2010. The Economics of Valuing Ecosystem Services and Biodiversity. *Ecological and Economic Foundations*, chapter 5, 45–46.

<sup>28</sup> Discover Magazine (disponible en anglais seulement). Consulté le 30 août 2022.

<sup>29</sup> MDPI Open Access Journals (disponible en anglais seulement). Consulté le 30 août 2022.

<sup>30</sup> The Economics of Ecosystems and Biodiversity (TEEB). 2010. The Economics of Valuing Ecosystem Services and Biodiversity. *Ecological and Economic Foundations*, chapter 5, 45–46.



on various departmental lands and First Nation reserves across Canada.

For all federal properties, including properties with agricultural activity, the Monarch egg, caterpillar and chrysalis can be found on milkweed when Monarchs are present in Canada (for most of Canada, this is from June to October and from mid-May to August in southern Ontario). While the residence description has not yet been finalized for the Monarch, it is possible that milkweed could be identified as a residence when occupied. Whether or not it is considered a residence, the destruction of occupied milkweed will be a destruction of individuals, whether they are eggs, caterpillars, or chrysalises; thus the activity would require a SARA permit. Therefore, under SARA general prohibitions against the destruction of eggs, caterpillars, chrysalises and occupied milkweed from federal properties during this period will be prohibited without a permit. The protection of potential critical habitat for the Monarch was not considered, as it cannot be determined until the recovery strategy has been drafted.

For all properties within the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies range, various threats were considered, such as pathogen spillover from commercially managed bee colonies, pesticide use, and land use practices. There are mitigation measures, regulatory tools, and frameworks in place to minimize potential harm to the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies.<sup>31</sup> Therefore, potential costs related to the listing of the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies would be related to potential future protection of critical habitat, or potential contraventions of the general prohibitions from land use practices.

Costs are expected for stakeholders and First Nations related to the triggering of general prohibitions for these species, including potential forgone profits from agricultural practices and permit applications. Costs to the Government of Canada from the Order for these three species, related to administrative activity, permitting, compliance promotion, and enforcement activities are discussed below.

#### Non-agricultural activity on federal land

For non-agricultural properties, several assumptions were made to determine the baseline level of compliance

de la sous-espèce *occidentalis* sont vraisemblablement présents sur diverses terres fédérales et réserves des Premières Nations au Canada.

Sur toutes les propriétés fédérales, y compris celles où se pratiquent des activités agricoles, les œufs, les chenilles et les chrysalides de monarque se trouvent sur des asclépiades lorsque le papillon est présent au Canada (dans la plupart des régions du pays, cela correspond à la période de juin à octobre, ou de la mi-mai à août dans le sud de l'Ontario). Bien que la description de résidence du monarque ne soit pas encore achevée, il est possible de désigner une plante d'asclépiade comme étant une résidence lorsque des monarques y sont présents. Que les plantes d'asclépiades occupées soient ou non considérées comme étant des résidences, la destruction de celles-ci tuerait ou blesserait des individus, qu'il s'agisse d'œufs, de chenilles ou de chrysalides; l'activité nécessiterait donc la délivrance d'un permis en vertu de la LEP. En conséquence, la destruction d'œufs, de chenilles, de chrysalides et d'asclépiades occupées sur le territoire domaniale sera interdite sans permis durant cette période en vertu des interdictions générales de la LEP. La protection de l'habitat essentiel du monarque n'a pas été prise en compte, puisqu'il n'est pas possible de le faire avant la rédaction du programme de rétablissement.

Pour toutes les propriétés situées dans l'aire de répartition du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis*, diverses menaces ont été prises en compte, dont la dissémination de pathogènes depuis des colonies d'abeilles gérées à des fins commerciales, l'utilisation de pesticides, et les activités d'aménagement du territoire. Des mesures d'atténuation, des instruments réglementaires et des cadres sont en place pour minimiser les dommages potentiels au bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis*.<sup>31</sup> Ainsi, les coûts potentiels de l'inscription de cette sous-espèce seraient associés à l'éventuelle protection future de son habitat essentiel ou aux possibles violations des interdictions générales par les activités d'aménagement du territoire.

L'activation des interdictions générales à l'égard de ces espèces devrait entraîner des coûts pour les parties intéressées et les Premières Nations, notamment de possibles pertes de profits d'activités agricoles et des coûts liés aux demandes de permis. Les coûts du décret sur ces trois espèces pour le gouvernement du Canada, associés aux activités administratives, à l'octroi de permis, à la promotion de la conformité et à l'application de la loi, sont abordés plus loin.

#### Activités non agricoles sur le territoire domaniale

En ce qui concerne les propriétés non agricoles, plusieurs hypothèses ont été posées pour déterminer le niveau de

<sup>31</sup> Government of Canada. *Policies and Guidelines*. Accessed August 2022.

<sup>31</sup> Gouvernement du Canada. *Politiques et lignes directrices*. Consulté en août 2022.



and potential applications for permits. Within the baseline, federal properties under one hectare are assumed to already be compliant, as they are able to survey their properties for the presence of the species. Additionally, it is assumed that specific land cover types that are not suitable for the Monarch or Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies, such as properties with minimal area that include buildings or other infrastructure, are considered to already be compliant in the baseline. For all remaining federal properties, it is assumed that nearly all properties are already compliant (80%) or will become compliant (15%) with the general prohibitions; the remaining non-compliant properties (5%) are assumed to require SARA permits. Permit-related costs are further described below.

The assumption of high baseline compliance is based on the high level of public attention that pollinator conservation has received in recent years. For example, the David Suzuki Foundation has run or is running several campaigns (e.g. Bee-bnb pledge, Butterflyway Project) to raise awareness about the importance of pollinators and to encourage people to create bee- and pollinator-friendly habitats in their communities.<sup>32</sup> The cereal maker General Mills also ran a campaign, Bring Back the Bees,<sup>33</sup> alongside their popular Cheerios brand. Similarly, the #Gotmilkweed campaign<sup>34</sup> and Mayors' Monarch Pledge<sup>35</sup> specifically support the conservation of Monarchs and their critical habitat. These campaigns suggest that public awareness of the threats to Monarchs and bee populations and related conservation actions are widespread in Canada. Given this, actions that would meet SARA requirements for compliance are likely already occurring across the properties affected by the Order.

### Agricultural activity on federal lands

For the Monarch, agricultural producers of corn, soy, canola and wheat crops<sup>36</sup> on federal lands may carry losses in profits in the event that certain herbicide application activities are not eligible for a permit. As indicated above,

conformité de référence et les potentielles demandes de permis. Dans le scénario de référence, les propriétés fédérales de moins d'un hectare sont présumées être déjà conformes puisque les responsables sont en mesure d'y relever la présence de l'espèce. En outre, il est présumé que les types de couverture terrestre qui ne sont pas convenables pour le monarque ou le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis*, comme les propriétés de très petite taille où des immeubles ou d'autres infrastructures sont présents, sont déjà conformes selon le scénario de référence. Dans le cas des autres propriétés fédérales, il est présumé que la quasi-totalité d'entre elles est déjà conforme aux interdictions générales (80 %) ou le deviendra (15 %); les propriétés non conformes restantes (5 %) sont présumées avoir besoin de permis au titre de la LEP. Les coûts liés aux permis sont décrits avec davantage de précisions plus loin.

L'hypothèse d'un niveau élevé de conformité de référence s'appuie sur le fait que la conservation des pollinisateurs a grandement retenu l'attention du public au cours des dernières années. Par exemple, la Fondation David Suzuki mène ou a mené plusieurs campagnes de sensibilisation sur l'importance des pollinisateurs afin d'encourager les gens à créer des habitats favorables aux abeilles et aux pollinisateurs dans leur communauté (par exemple les projets Bee-bnb et Butterflyway)<sup>32</sup>. Le producteur de céréales General Mills a également mené une campagne intitulée Ramenons les abeilles<sup>33</sup>, en association avec leur populaire marque Cheerios. De même, la campagne en ligne #Gotmilkweed<sup>34</sup> et l'initiative Mayors' Monarch Pledge<sup>35</sup> soutiennent tout particulièrement la conservation du monarque et de son habitat essentiel. Ces campagnes laissent supposer que la prise de conscience du public quant aux menaces qui pèsent sur les populations de monarques et d'abeilles, de même que les mesures de conservation associées, est largement répandue au Canada. Compte tenu de ces éléments, des mesures conformes aux exigences de la LEP sont vraisemblablement déjà en place dans l'ensemble des propriétés touchées par le décret.

### Activités agricoles sur le territoire domaniaal

Dans le cas du monarque, les producteurs de maïs, de soya, de canola et de blé<sup>36</sup> sur le territoire domaniaal pourraient perdre des profits si certaines activités d'épandage d'herbicides ne sont pas admissibles à un permis.

<sup>32</sup> David Suzuki Foundation. [Pollinators](#). Accessed August 30, 2022.

<sup>33</sup> Cheerios. [Bring Back The Bees](#). Accessed August 30, 2022.

<sup>34</sup> David Suzuki Foundation. [Got milkweed, Canada?](#) Accessed August 30, 2022.

<sup>35</sup> National Wildlife Federation. [About Mayors' Monarch Pledge](#). Accessed August 2022.

<sup>36</sup> COSEWIC. 2016. COSEWIC assessment and status report on the Monarch (*Danaus plexippus*) in Canada. Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada. Ottawa. xiii + 59 pp. [Monarch \(\*Danaus plexippus\*\): COSEWIC assessment and status report 2016 - Canada.ca](#).

<sup>32</sup> Fondation David Suzuki. [Pollinators \(disponible en anglais seulement\)](#). Consulté le 30 août 2022.

<sup>33</sup> Cheerios. [Ramenons les abeilles](#). Consulté le 30 août 2022.

<sup>34</sup> Fondation David Suzuki. [Got milkweed, Canada? \(disponible en anglais seulement\)](#). Consulté le 30 août 2022.

<sup>35</sup> National Wildlife Federation. [About Mayors' Monarch Pledge \(disponible en anglais seulement\)](#). Consulté en août 2022.

<sup>36</sup> COSEPAC. 2016. Évaluation et Rapport de situation du COSEPAC sur le monarque (*Danaus plexippus*) au Canada. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada. Ottawa. xiv + 65 p. [Monarque \(\*Danaus plexippus\*\) : évaluation et rapport de situation du COSEPAC 2016 - Canada.ca](#).

milkweed species are the host plants of the Monarch, which depends solely on milkweed plants for reproduction. Given that the presence of milkweed within these croplands may result in a decrease in the potential crop yields, agricultural property managers are likely to apply broad spectrum herbicides, such as glyphosate (often referred to as “Roundup”), to prevent and eliminate milkweed. Herbicides could be applied during times of the year when the egg, larva and chrysalis are assumed to not be present and not at risk of harm. However, normal agricultural practice involves multiple stages of herbicide application over the season: pre-emergent, emergent, and pre-harvest. Pre-emergent treatment of agricultural fields and pre-harvest spraying would still be permitted. At this time, however, the impacts to yield of the partial use of herbicides are not known. Therefore, the profit loss estimates are based on a full discontinuation of herbicide use and may therefore be an overestimate. However, given the potentially cost prohibitive nature of genetically modified seeds for herbicide-resistant crops (e.g. Roundup Ready), land managers may choose to not use any level of herbicides and opt for traditional seeds when only partial use is acceptable due to general prohibitions. Therefore, the assumption of farms choosing either full use or no use of herbicides is more likely to be reflective of current practices.

On average, across Canada, the majority (93%)<sup>37</sup> of oilseed and grain crops are produced with the use of herbicides. However, this production stems from only 70%<sup>38</sup> of farms in Canada. Therefore, it is assumed that smaller farms with lower production levels are not using herbicides. Where farm size was possible to estimate, it was assessed by crop type and province to determine if it fell below a determined threshold of assumed compliance. For properties where farm size was unknown, primarily those located on First Nation reserves, the average rate of herbicide application by province was applied to the total crop land on the First Nation reserve, to determine the estimated area with specific crops that are likely to already be compliant.

Based upon historical permitting data, it is assumed that it will be possible to issue permits to 98% of properties with

Comme mentionné précédemment, les espèces d’asclépiade sont les plantes hôtes du monarque, qui dépend uniquement de celles-ci pour se reproduire. Comme la présence d’asclépiade sur les terres agricoles peut entraîner une baisse du rendement des cultures, les gestionnaires de propriétés agricoles ont tendance à utiliser des herbicides à large spectre, comme le glyphosate (souvent appelé « Roundup »), pour prévenir l’apparition de cette plante et l’éliminer. Les herbicides pourraient être appliqués durant les périodes de l’année où les œufs, les chenilles et les chrysalides sont présumés absents et hors de danger. Toutefois, les pratiques agricoles normales comportent plusieurs stades d’application d’herbicide au cours de la saison : en prélevée, en levée et avant la récolte. Le traitement des champs en prélevée et la pulvérisation avant la récolte seraient toujours autorisés, mais on ignore pour l’instant quels pourraient être les conséquences d’une utilisation partielle d’herbicide sur le rendement des cultures. En conséquence, l’estimation de la perte de profits est fondée sur une interruption complète de l’utilisation d’herbicide et constitue possiblement une surestimation. Malgré cela, compte tenu des coûts élevés des semences génétiquement modifiées produisant des cultures résistantes aux herbicides (par exemple Roundup Ready), les gestionnaires de terres agricoles pourraient choisir d’opter pour des semences traditionnelles et de ne pas utiliser d’herbicide du tout si seule une utilisation partielle d’herbicide est acceptable en vertu des interdictions générales. En conséquence, l’hypothèse selon laquelle les agriculteurs choisissent d’utiliser pleinement ou de ne pas utiliser d’herbicides est plus susceptible de refléter les pratiques actuelles.

En moyenne, au Canada, des herbicides sont utilisés dans la production de la majeure partie (93 %) <sup>37</sup> des cultures de plantes oléagineuses et de céréales. Toutefois, cette production n’est issue que de 70 % <sup>38</sup> des fermes du Canada. Ainsi, il est présumé que les plus petites exploitations agricoles, dont la production est moins importante, n’utilisent pas d’herbicides. Lorsqu’il était possible d’estimer la taille des exploitations agricoles, celles-ci ont été évaluées selon le type de culture et la province, afin de déterminer si elles se situent en dessous d’un certain seuil de conformité présumée. Dans le cas de propriétés avec des exploitations agricoles de taille inconnue, principalement celles qui sont situées sur des réserves des Premières Nations, le taux moyen provincial d’application d’herbicides a été attribué, selon le type de culture, à la totalité des terres agricoles de la réserve pour estimer la superficie de terres cultivées où la conformité est vraisemblablement déjà atteinte.

D’après les données historiques sur les permis, on présume qu’il sera possible de délivrer des permis pour 98 %

<sup>37</sup> Statistics Canada. [Table 32-10-0209-01 Type of pesticides used on farms](#). Accessed August 2022.

<sup>38</sup> Statistics Canada. [The Daily – Study: Agriculture in Canada](#). Accessed August 2022.

<sup>37</sup> Statistique Canada. [Tableau 32-10-0209-01 Types de pesticides utilisés sur les fermes](#). Consulté en août 2022.

<sup>38</sup> Statistique Canada. [Étude : L’agriculture au Canada](#). Consulté en août 2022.

agricultural activity that are assumed to not already be compliant, under various stewardship conditions. Permit-related costs are further described below.

For all remaining properties, costs related to the agricultural activity on federal lands are based on an expected decrease in yield across crop types and provinces within the Monarch range. The expectation is that the remaining producers will only be permitted to use herbicides on their crops at specific times to avoid destroying or damaging milkweed with possible Monarch individuals; including eggs, larvae, chrysalis, and adults. A systematic review<sup>39</sup> of potential yield decreases from herbicide use reduction across crop types in the United States and Canada revealed an average decrease of 16% to 49%. Cost estimates are based upon the potential decrease in yield, historical crop prices, average production per hectare, and average operating profit margins for grain and oil-seed crops, by province when possible. Potential losses in operating profit due to yield reductions for agriculture producers who are non-compliant and may not receive a permit are estimated to be approximately \$1 million to \$3 million over 10 years. This may not be representative of the potential losses, as

- capital expenditures, such as costs related to equipment and land assets, are not included in the operating profit margin used to conduct this analysis, and are likely to be a significant portion of the total costs, resulting in a potential overestimate of the profit margin;
- there may be a decrease in the operating costs from no longer using the round-up ready seeds and herbicides resulting in a potential overestimate in profit losses; and
- the average cost of capital expenditure per unit produced will increase as the yield decreases resulting in a potential underestimate of profit losses.

There are no expected costs related to agricultural activity on federal lands from the listing of the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies. A decision by the Pest Management Regulatory Agency in 2019 determined that specific neonicotinoids<sup>40</sup> do not present a substantial threat to pollinators, including the Western Bumble

des propriétés où sont pratiquées des activités agricoles présumées n'être pas déjà conformes, à diverses conditions d'intendance. Les coûts liés aux permis sont décrits avec davantage de précisions plus loin.

Pour toutes les autres propriétés, les coûts associés aux activités agricoles sur le territoire domanial sont établis d'après la baisse anticipée du rendement dans l'ensemble des types de cultures et des provinces, dans l'aire de répartition du monarque. Il est attendu que les producteurs agricoles restants ne soient autorisés à utiliser des herbicides qu'à des moments précis pour éviter de causer des dommages aux asclépiades où des monarques (œufs, chenilles, chrysalides ou adultes) pourraient être présents. Un examen systématique<sup>39</sup> des baisses de rendement potentielles découlant de la réduction de l'utilisation d'herbicides dans l'ensemble des types de cultures au Canada et aux États-Unis a conclu à une baisse moyenne de 16 % à 49 %. L'estimation des coûts s'appuie sur la possible baisse du rendement, l'historique du prix des cultures, la production moyenne par hectare et les marges bénéficiaires d'exploitation des cultures d'oléagineux et de céréales, par province lorsque c'est possible. Pour les producteurs agricoles dont l'exploitation n'est pas conforme et qui pourraient ne pas être en mesure d'obtenir un permis, les pertes potentielles de bénéfices d'exploitation découlant des baisses de rendement sont estimées à environ 1 million à 3 millions de dollars sur 10 ans. Cela peut ne pas être représentatif des pertes potentielles, car :

- les dépenses en immobilisations, telles que les coûts liés aux équipements et biens fonciers, ne sont pas incluses dans la marge bénéficiaire d'exploitation utilisée pour effectuer cette analyse et sont susceptibles de représenter une part importante des coûts totaux, entraînant une surestimation potentielle de la marge bénéficiaire;
- il peut y avoir une diminution des coûts d'exploitation en n'utilisant plus les semences et les herbicides « round-up ready » entraînant une surestimation potentielle des pertes de bénéfices;
- le coût moyen des dépenses en capital par unité produite augmentera à mesure que le rendement diminue, ce qui entraînera une sous-estimation potentielle des pertes de bénéfices.

Aucun coût associé aux activités agricoles sur le territoire domanial découlant de l'inscription du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* n'est anticipé. L'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, dans une décision rendue en 2019, a déterminé que certains néonicotinoïdes<sup>40</sup> spécifiques ne présentaient pas de danger

<sup>39</sup> Colbach, Nathalie, Sandrine Petit, Bruno Chauvel, Violaine Deytieux, Martin Lechenet, Nicolas Munier-Jolain, and Stéphane Cordeau. "The pitfalls of relating weeds, herbicide use and crop yield: don't fall into the trap! A critical review." *Frontiers in Agronomy* 2 (2020): 33.

<sup>40</sup> Thiamethoxam: RVD2019-04, Clothianidin: RVD2019-05, Imidacloprid: RVD2019-06

<sup>39</sup> Colbach, Nathalie, Sandrine Petit, Bruno Chauvel, Violaine Deytieux, Martin Lechenet, Nicolas Munier-Jolain et Stéphane Cordeau. « The pitfalls of relating weeds, herbicide use and crop yield: don't fall into the trap! A critical review » (disponible en anglais seulement). *Frontiers in Agronomy* 2 (2020): 33.

<sup>40</sup> Thiaméthoxame : RVD2019-04, Clothianidine : RVD2019-05, Imidaclopride : RVD2019-06

Bee *occidentalis* subspecies when mandatory mitigation measures are followed as directed.

Permit applications from stakeholders, First Nations, and federal government

As discussed above, permits would be required for activities that would be prohibited under the general prohibitions of SARA, such as occupied milkweed removal during the breeding period. This analysis uses data obtained from previously requested permits following the listing of a species under SARA to make assumptions about the number of potential permit applications. It is important to note that it is not certain that additional permit requirements would be triggered as a result of the Order and no conclusions can be made on whether a permit could be issued prior to submission of an application.

#### **Low permitting cost estimate: Permits limited to First Nation Bands and federal departmental properties by region**

For properties without agricultural activity, it is assumed that various permits may be applied for to cover incidental activities, research on the species, activities beneficial to the recovery of the species or to make a permit issued by the competent minister under another Act of Parliament SARA compliant.

In the low-cost permitting scenario, First Nation Bands would apply for a SARA permit for research, beneficial or incidental activities that cover all reserves that fall under their jurisdiction, and departments can apply for permits that would cover all properties they manage within a given region.<sup>41</sup> Therefore, under this scenario, up to 21 permits may be applied for across all federal lands and First Nation reserves, related to Monarch, and up to 8 permits related to the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies.

For properties with specific agricultural activity (corn, soybean, wheat, and canola), affected federal departments may apply for one permit to cover all properties that they manage, by region. Under this scenario, there may be up to 140 permit applications related to agricultural activity within the Monarch range.

<sup>41</sup> Regions are based upon the Canadian Wildlife Service regional offices: Pacific, Prairie, Ontario, Quebec, and Atlantic.

pour les pollinisateurs, y compris le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis*, lorsque les mesures d'atténuation obligatoires sont mises en œuvre de manière conforme.

Demandes de permis de la part des parties intéressées, des Premières Nations et du gouvernement fédéral

Comme discuté précédemment, des permis seraient nécessaires pour réaliser des activités normalement interdites aux termes des interdictions générales de la LEP, dont l'enlèvement d'asclépiades occupées au cours de la période de reproduction. L'analyse a été réalisée à partir de données sur les permis demandés dans le passé à la suite de l'inscription d'une espèce à la LEP pour poser des hypothèses quant au nombre possible de demandes de permis. Il est important de prendre note qu'il n'est pas certain que le décret entraînerait des demandes de permis supplémentaires, et qu'on ne peut tirer aucune conclusion quant à l'octroi éventuel d'un permis avant le dépôt d'une demande.

#### **Délivrance de permis à faible coût — estimation : permis limités aux bandes des Premières Nations et propriétés de ministères fédéraux par région**

Dans le cas des propriétés où il n'y a pas d'activité agricole, on présume que différents permis pourraient être demandés pour des activités touchant des espèces de façon incidente, des études sur les espèces, des activités bénéfiques pour le rétablissement des espèces ou encore pour rendre conforme à la LEP un permis délivré par un ministre compétent en vertu d'une autre loi fédérale.

Dans le scénario de délivrance de permis de coût faible, les bandes des Premières Nations demanderaient un permis au titre de la LEP couvrant toutes les réserves relevant de leur compétence pour des activités de recherche, des activités bénéfiques ou des activités touchant des espèces de façon incidente, et les ministères peuvent demander des permis pour toutes les propriétés qu'ils administrent dans une région donnée<sup>41</sup>. Par conséquent, en vertu de ce scénario, jusqu'à 21 permis pourraient être demandés pour tout le territoire domanial et toutes les réserves des Premières Nations dans le cas du monarque, et jusqu'à 8 permis pourraient être demandés dans le cas du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis*.

Dans le cas des propriétés où certaines activités agricoles sont réalisées (cultures de maïs, de soja, de blé et de canola), les ministères fédéraux touchés pourraient demander un permis couvrant toutes les propriétés qu'ils administrent par région. En vertu de ce scénario, il pourrait y avoir jusqu'à 140 demandes de permis liés aux activités agricoles dans l'aire de répartition du monarque.

<sup>41</sup> Les régions sont établies en fonction des bureaux régionaux du Service canadien de la faune : Pacifique, Prairies, Ontario, Québec et Atlantique.

Based upon these assumptions, costs to the federal government and applicants related to permits under this scenario is approximately \$0.55 million and \$0.43 million respectively over 10 years. Approximately 71% of applicant costs are related to activity on First Nation reserves.

### **High permitting cost estimate: Permits for farms and other activities on First Nation reserves and federal departmental properties**

In the high permitting cost scenario, for Monarch-related permits, it is assumed that each farm on First Nation reserve and federal departmental properties would apply for a permit separately. Assuming all farms on reserve are average-sized and removing farms that are assumed not to use herbicides in production, there may be up to 706 applications across all federal lands and First Nation reserves with the specific agricultural land cover. However, the average farm size may not be representative of farms on these reserves as large farms in Alberta and Saskatchewan may be significantly distorting this number. Furthermore, the likelihood of Monarch occurrences in Western Canada is lower, although the extent is unknown. Therefore, the permit costs under this scenario are expected to be an overestimate.

In addition to permits related to agricultural activity, there may be permit applications for other activities on federal land. Under this scenario, a separate permit application is necessary for each property that remains non-compliant. It is estimated that there may be up to 86 permit applications from industry and researchers, and 18 permit applications from First Nation reserves for Monarch and Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies.

Based upon these assumptions, the costs to the federal government and applicants related to permitting under this scenario are approximately \$2.6 million and \$2 million respectively over 10 years. Approximately 85% of applicant costs are related to activities on First Nation reserves.

The average costs related to permit applications for the Order are presented in Table 3 below, including the number of permit applications expected under the two analytical scenarios, representing a lower and upper bound of cost estimates. There may be additional compliance

Selon les hypothèses mentionnées ci-dessus, les coûts liés aux demandes de permis en vertu de ce scénario s'élèveraient à environ 0,55 million de dollars pour le gouvernement fédéral et 0,43 million de dollars pour les demandeurs sur une période de 10 ans. Environ 71 % des coûts des demandeurs seraient associés aux activités réalisées dans les réserves des Premières Nations.

### **Délivrance de permis à coût élevé — estimation : permis visant des exploitations agricoles et d'autres activités situées dans des réserves des Premières Nations ou des propriétés de ministères fédéraux**

Dans le scénario de délivrance de permis de coût élevé, pour les permis visant le monarque, on suppose que chaque exploitation agricole située dans une réserve de Première Nation ou sur des propriétés de ministères fédéraux demanderait un permis séparément. En supposant que toutes les exploitations agricoles des réserves sont de taille moyenne et en excluant les exploitations qui n'utilisent vraisemblablement pas d'herbicides, on pourrait compter jusqu'à 706 demandes de permis pour l'ensemble du territoire domanial et des réserves des Premières Nations présentant le type de couverture terrestre agricole déterminé. Toutefois, il est possible que la taille moyenne des exploitations agricoles ne soit pas représentative des exploitations agricoles situées dans les réserves, étant donné que les grandes exploitations agricoles de l'Alberta et de la Saskatchewan peuvent fausser cette moyenne de façon importante. De plus, la probabilité d'occurrences de monarques dans l'ouest du Canada est plus faible, bien qu'on ignore dans quelle mesure. On s'attend donc à ce que les coûts de délivrance des permis en vertu de ce scénario soient surestimés.

En plus des permis liés aux activités agricoles, des permis pourraient être demandés pour la réalisation d'autres activités sur le territoire domanial. En vertu de ce scénario, un permis distinct devrait être demandé pour chaque propriété non conforme. On estime que jusqu'à 86 permis pourraient être demandés par l'industrie et les chercheurs, et que 18 permis pourraient être demandés par des réserves de Premières Nations pour le monarque et le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis*.

Selon les hypothèses mentionnées ci-dessus, les coûts liés aux demandes de permis en vertu de ce scénario s'élèveraient à environ 2,6 millions de dollars pour le gouvernement fédéral et 2 millions de dollars pour les demandeurs sur une période de 10 ans. Environ 85 % des coûts des demandeurs seraient associés aux activités réalisées dans les réserves des Premières Nations.

Les coûts moyens liés aux demandes de permis en vertu du décret sont présentés dans le tableau 3 ci-dessous. Le tableau indique également les limites inférieures et supérieures du nombre de demandes de permis prévu en vertu des deux scénarios d'analyse aux fins de l'estimation des

conditions associated with the permits issued. However, the compliance cost to permit applicants is unknown at this time and is therefore not included in the costs presented in Table 3.

coûts. Il peut y avoir des conditions de conformité supplémentaires associées aux permis délivrés. Cependant, le coût de conformité pour le demandeur de permis est inconnu pour le moment et n'est donc pas inclus dans les coûts présentés dans le tableau 3.

**Table 3: Permit applications costs per permit**

Type of permit application	Cost per permit	Number of permits (low): Monarch	Number of permits (low): Western Bumble Bee <i>occidentalis</i> subspecies	Number of permits (high): Monarch	Number of permits (high): Western Bumble Bee <i>occidentalis</i> subspecies
Industry, including Indigenous peoples (incidental permit, e.g. herbicide application)	\$2,700	140	2	706	6
Industry (incidental permit) – SARA compliant increment only <sup>a</sup>	\$700	1	1	3	1
Researcher/scientist (research or beneficial permit)	\$1,300	15	3	73	9
Researcher/scientist (research or beneficial permit) – SARA compliant increment only	\$300	2	1	4	1
Parks Canada on Parks Canada administered land / Environment and Climate Change Canada (ECCC) on national wildlife areas or migratory bird sanctuaries	\$400	3	1	6	1
<b>Total applicant costs</b>	<b>N/A</b>	<b>\$390,000</b>	<b>\$10,000</b>	<b>\$2,000,000</b>	<b>\$30,000</b>

<sup>a</sup> For properties that already require a permit by the competent minister under another Act of Parliament for an activity to take place (national wildlife area, etc.), there would be an additional cost to make the permit SARA compliant, which is estimated to be approximately a quarter of the effort of a new permit application (or about seven hours of the applicant's time).

**Tableau 3 : Coûts des demandes de permis par permis**

Type de demande de permis	Coût par permis	Nombre de permis (limite inférieure) : Monarque	Nombre de permis (limite inférieure) : Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>occidentalis</i>	Nombre de permis (limite supérieure) : Monarque	Nombre de permis (limite supérieure) : Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>occidentalis</i>
Industrie, y compris les peuples autochtones (permis pour une activité touchant des espèces de façon incidente, par exemple application d'herbicides)	2 700 \$	140	2	706	6
Industrie (permis pour une activité touchant des espèces de façon incidente) – coût supplémentaire requis pour rendre le permis conforme à la LEP seulement <sup>a</sup>	700 \$	1	1	3	1
Chercheurs/scientifiques (permis pour activités de recherche ou bénéfiques)	1 300 \$	15	3	73	9
Chercheurs/scientifiques (permis pour activités de recherche ou bénéfiques) – coût supplémentaire requis pour rendre le permis conforme à la LEP seulement	300 \$	2	1	4	1

Type de demande de permis	Coût par permis	Nombre de permis (limite inférieure) : Monarque	Nombre de permis (limite inférieure) : Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>occidentalis</i>	Nombre de permis (limite supérieure) : Monarque	Nombre de permis (limite supérieure) : Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>occidentalis</i>
Parcs Canada pour des terres administrées par Parcs Canada, ECCC pour des réserves nationales de faune ou des refuges d'oiseaux migrateurs	400 \$	3	1	6	1
<b>Coûts totaux du demandeur</b>	<b>S.O.</b>	<b>390 000 \$</b>	<b>10 000 \$</b>	<b>2 000 000 \$</b>	<b>30 000 \$</b>

<sup>a</sup> Dans le cas des propriétés qui nécessitent déjà l'obtention d'un permis délivré par un ministre compétent en vertu d'une autre loi fédérale pour qu'une activité puisse avoir lieu (par exemple réserve nationale de faune, etc.), un coût supplémentaire serait requis pour rendre le permis conforme à la LEP. On estime que ce coût correspond à environ le quart du travail exigé pour une nouvelle demande de permis (ou environ sept heures du temps du demandeur).

**Table 4: Administrative costs to the Government of Canada from issuing permits**

Note: The estimates have been rounded.

Government	Cost per permit	Monarch (low)	Western Bumble Bee <i>occidentalis</i> subspecies (low)	Monarch (high)	Western Bumble Bee <i>occidentalis</i> subspecies (high)
New permit – ECCC	\$3,200	155	5	779	15
SARA compliant increment – federal government	\$700	3	1	7	2
Parks Canada on Parks Canada administered land	\$400	3	1	6	1
<b>Total permits</b>	<b>N/A</b>	<b>161</b>	<b>8</b>	<b>792</b>	<b>18</b>
<b>Total government costs</b>	<b>N/A</b>	<b>\$501,000</b>	<b>\$18,000</b>	<b>\$2,500,000</b>	<b>\$50,000</b>

**Tableau 4 : Coûts administratifs pour le gouvernement du Canada liés à la délivrance de permis**

Remarque : Les estimations ont été arrondies.

Gouvernement	Coût par permis	Monarque (limite inférieure)	Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>occidentalis</i> (limite inférieure)	Monarque (limite supérieure)	Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>occidentalis</i> (limite supérieure)
Nouveau permis – ECCC	3 200 \$	155	5	779	15
Coût supplémentaire requis pour rendre le permis conforme à la LEP – gouvernement fédéral	700 \$	3	1	7	2
Parcs Canada pour des terres administrées par Parcs Canada	400 \$	3	1	6	1
<b>Permis – total</b>	<b>S.O.</b>	<b>161</b>	<b>8</b>	<b>792</b>	<b>18</b>
<b>Coûts – total</b>	<b>S.O.</b>	<b>501 000 \$</b>	<b>18 000 \$</b>	<b>2 500 000 \$</b>	<b>50 000 \$</b>

#### Other federal government administrative costs

As outlined in Table 5 below, administrative costs to the Government of Canada differ based on the reporting requirements for each listing category.

#### Autres coûts administratifs du gouvernement fédéral

Comme on peut le voir dans le tableau 5 ci-dessous, les coûts administratifs du gouvernement du Canada varient selon les exigences d'établissement de rapports associées à chaque catégorie d'espèce en péril.

**Table 5: Type of listing and associated costs to the Government of Canada**

Type of listing	Species	SARA requirements	Estimated cost per species
New listing as species of special concern	Western Bumble Bee <i>mckayi</i> subspecies	Development of a management plan	\$40,000 to \$60,000
New listing or reclassification from species of special concern to endangered, threatened or extirpated	Western Bumble Bee <i>occidentalis</i> subspecies, Monarch	Development of a recovery strategy and action plan	\$80,000 to \$100,000 per document

**Tableau 5 : Type d'inscription et coûts associés pour le gouvernement du Canada**

Type d'inscription	Espèce	Exigences au titre de la LEP	Coût estimé par espèce
Nouvelle inscription comme espèce préoccupante	Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>mckayi</i>	Élaboration d'un plan de gestion	40 000 \$ à 60 000 \$
Nouvelle inscription ou reclassification d'espèce préoccupante à espèce en voie de disparition, menacée ou disparue du pays	Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>occidentalis</i> , monarque	Élaboration d'un programme de rétablissement et d'un plan d'action	80 000 \$ à 100 000 \$ par document

### Compliance promotion and enforcement

Emphasis will be a stewardship first approach via compliance promotion and educational awareness on how the Monarch and Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies can be protected. However, it is still expected that ECCC enforcement will inspect 10% of identified properties on federal lands, prioritizing sites where agriculture activities may pose a threat to the Monarch or Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies individuals or their residences. In addition, reactive response to referrals and requests from stakeholders may occur.

The enforcement costs during the first year of operation are estimated at about \$100,000. These include \$17,000 for analysis, engagement with partners, strategic development of operational activities, \$36,000 for inspections (including operations, travel and transportation costs), and \$47,000 for investigations and measures to deal with alleged violations (including warnings and prosecutions). Enforcement in subsequent years is estimated at approximately \$83,000 per year.

Total enforcement costs are estimated to be \$750,000 over ten years (discounted at 2%).

Considering the Monarch and its host plant's broad geographic range on federal lands, and when the Monarch is generally present in Canada (June to October, and mid-May to August in southern Ontario) the Department will conduct further scientific studies to confirm where the species residence is located to more precisely estimate the enforcement costs required as a result of the Monarch's reclassification from species of special concern to endangered.

### Promotion de la conformité et application de la loi

L'accent sera mis sur une approche d'intendance prioritaire par la promotion de la conformité et la sensibilisation à la manière dont le monarque et le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* peuvent être protégés. Cependant, on s'attend que la Direction de l'application de la loi d'ECCC inspectera 10 % du territoire domanial identifié, en donnant la priorité aux sites où des activités agricoles peuvent constituer une menace pour les individus du monarque ou du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* ou leurs résidences. De plus, une réponse réactive aux références et demandes des parties prenantes peut survenir.

Les coûts d'application au cours de la première année d'exploitation sont estimés à environ 100 000 \$. Ceux-ci comprennent 17 000 \$ pour l'analyse, l'engagement avec les partenaires, le développement stratégique des activités opérationnelles, 36 000 \$ pour les inspections (y compris les frais d'exploitation, de déplacement et de transport) et 47 000 \$ pour les enquêtes et les mesures visant à traiter les violations présumées (y compris les avertissements et les poursuites). L'application des lois au cours des années suivantes est estimée à environ 83 000 \$ par an.

Les coûts totaux d'application sont estimés à 750 000 \$ sur dix ans (actualisés à 2 %).

Compte tenu de la grande aire de répartition géographique du monarque et de sa plante hôte sur le territoire domanial, et lorsque le monarque est généralement présent au Canada de juin à octobre et de la mi-mai à août dans le sud de l'Ontario, le Ministère mènera d'autres études scientifiques pour confirmer où se trouve la résidence de l'espèce afin d'estimer plus précisément les coûts d'application de la loi requis à la suite de la reclassification du monarque d'espèce préoccupante à espèce en voie de disparition.



Compliance promotion materials (e.g. fact sheets) will assist in explaining the species characteristics, the residence description, and the general prohibitions, and provide information on research and stewardship activities. Compliance promotion strategies will be used to evaluate what activities might be necessary to raise awareness about the species in the Order and an understanding among potentially affected communities. This will include working closely with enforcement, Indigenous groups and communities, federal property managers, and other government departments and agencies. The cost to Government of enhanced compliance promotion efforts for both the Monarch and Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies is approximately \$26,000.

### Implications for impact assessments

There could be some implications for projects<sup>42</sup> required to undergo an impact assessment (IA). However, any costs are expected to be minimal relative to the total costs of performing an IA. Once a species is listed in Schedule 1 of SARA, under any designation, additional requirements under section 79 of SARA are triggered for project proponents and government officials undertaking an IA. These requirements include identifying all adverse effects that the project could have on the species and its critical habitat and, if the project is carried out, to ensure that measures are taken to avoid or lessen those effects and to monitor them. However, the Department always recommends to proponents in IA guidelines (early in the IA process) to evaluate effects on species already assessed by COSEWIC that may become listed under Schedule 1 to SARA in the near future, so these costs are likely already incorporated in the baseline scenario.

### Potential impacts of future SARA regulations

The listing of a wildlife species under SARA as threatened, endangered or extirpated triggers a series of obligations for the government, including the preparation of a recovery strategy that includes the identification, to the extent possible, of the critical habitat necessary for the survival or recovery of the species (critical habitat), and different obligations regarding the protection of that critical habitat on federal lands. Protecting critical habitat on non-federal

Le matériel de promotion de la conformité (par exemple des fiches d'information) aidera à expliquer les caractéristiques des espèces, la description de la résidence et les interdictions générales, et fournira des informations sur les activités de recherche et d'intendance. Des stratégies de promotion de la conformité seront utilisées pour évaluer les activités qui pourraient être nécessaires pour accroître la sensibilisation aux espèces visées par le décret et la compréhension entre les communautés potentiellement affectées. Cela comprendra une collaboration étroite avec les agents d'application de la loi, les groupes et communautés autochtones, les gestionnaires immobiliers fédéraux et d'autres ministères et organismes gouvernementaux. Le coût pour le gouvernement des efforts supplémentaires de promotion de la conformité visant à la fois le monarque et le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* s'élève à environ 26 000 \$.

### Répercussions sur les évaluations d'impact

Il pourrait y avoir des répercussions sur les projets<sup>42</sup> qui nécessitent une évaluation d'impact. On s'attend toutefois à ce que les coûts soient minimes par rapport aux coûts totaux associés à la réalisation de telles évaluations. Lorsqu'une espèce est inscrite à l'annexe 1 de la LEP, peu importe sa désignation, des exigences supplémentaires s'appliquent aux termes de l'article 79 de la LEP pour les promoteurs de projets et les responsables gouvernementaux qui entreprennent une évaluation d'impact. Ces exigences comprennent la détermination de tous les effets nocifs du projet sur l'espèce et son habitat essentiel et, si le projet est réalisé, la mise en œuvre de mesures afin d'éviter ces effets ou de les amoindrir et de les surveiller. Cependant, le Ministère recommande toujours aux promoteurs, dans ses lignes directrices sur les évaluations d'impact (au début du processus), d'estimer les effets sur les espèces déjà évaluées par le COSEPAC qui pourraient être inscrites à l'annexe 1 de la LEP dans un proche avenir. Ces coûts sont donc déjà probablement inclus dans le scénario de référence.

### Répercussions possibles sur de futurs règlements au titre de la LEP

L'inscription d'espèces sauvages en vertu de la LEP à titre d'espèces menacées, en voie de disparition ou disparues du pays déclenche une série d'obligations pour le gouvernement, dont celle de préparer un programme de rétablissement comprenant la désignation, dans la mesure du possible, de l'habitat essentiel qui est nécessaire à la survie ou au rétablissement de l'espèce (habitat essentiel), de même que différentes obligations concernant la

<sup>42</sup> Under section 79 of SARA, a project means a designated project as defined in section 2 or section 66 of the *Canadian Environmental Assessment Act, 2012*, a project as defined in subsection 2(1) of the *Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Act* or a development as defined in subsection 111(1) of the *Mackenzie Valley Resource Management Act*.

<sup>42</sup> Aux termes de l'article 79 de la LEP, un projet est un projet désigné au sens de l'article 2 ou de l'article 66 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*, un projet au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon* ou un projet de développement au sens du paragraphe 111(1) de la *Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie*.

land may require the taking of regulatory action. The socio-economic impact of each individual regulatory action would be assessed if this additional protection becomes necessary.

#### Distributional analysis

This analysis presents the benefits and costs to Canadian society as a whole. However, the direct impacts of the Order are not uniformly distributed across Canadian society. First Nations on reserves are disproportionately affected by the Order, in particular the up-listing of the Monarch, given the high level of agricultural activity on First Nation reserves relative to other federal properties.

The following Table 6 presents the distribution of impacts between affected agricultural producers on First Nation reserves and on other federal properties.

protection de cet habitat essentiel sur le territoire domanial. La protection de l'habitat essentiel sur le territoire non domanial peut nécessiter l'établissement de mesures réglementaires. L'impact socioéconomique de chaque mesure réglementaire serait évalué si cette protection supplémentaire devenait nécessaire.

#### Analyse distributionnelle

La présente analyse indique les bénéfices et les coûts pour l'ensemble de la société canadienne. Cependant, les effets directs du décret ne sont pas répartis uniformément à l'échelle de la société canadienne. Les Premières Nations vivant dans les réserves sont touchées de façon disproportionnée par le décret, en particulier par le relèvement du monarque, compte tenu du niveau élevé d'activité agricole observé dans les réserves comparativement à d'autres propriétés fédérales.

Le tableau 6 indique la répartition des effets entre les producteurs agricoles touchés dans les réserves des Premières Nations et dans d'autres propriétés fédérales.

**Table 6: Distribution of costs of the Order to stakeholders and First Nations**

Cost type	Costs to First Nations on reserves (low)	Costs to First Nations on reserves (high)	Costs to land managers on federal departmental land (low)	Costs to land managers on federal departmental land (high)
Profit losses related to agricultural activity unlikely to receive a permit with compliance measures	\$860,000	\$2,700,000	\$80,000	\$250,000
Permit applications for agricultural and non-agricultural activity (Monarch only)	\$300,000	\$1,700,000	\$110,000	\$290,000
<b>Total costs to stakeholders and First Nations from Monarch listing</b>	<b>\$1,160,000</b>	<b>\$4,400,000</b>	<b>\$190,000</b>	<b>\$540,000</b>

**Tableau 6 : Ventilation des coûts du décret pour les intervenants et les Premières Nations**

Type de coût	Coûts pour les Premières Nations dans les réserves (limite inférieure)	Coûts pour les Premières Nations dans les réserves (limite supérieure)	Coûts pour les gestionnaires de terres de ministères fédéraux (limite inférieure)	Coûts pour les gestionnaires de terres de ministères fédéraux (limite supérieure)
Pertes de profits liées aux activités agricoles peu susceptibles d'être autorisées par un permis avec les mesures de conformité	860 000 \$	2 700 000 \$	80 000 \$	250 000 \$
Demandes de permis pour activité agricole et non agricole (le monarque seulement)	300 000 \$	1 700 000 \$	110 000 \$	290 000 \$
<b>Coûts totaux pour les intervenants et les Premières Nations liés à l'inscription du monarque</b>	<b>1 160 000 \$</b>	<b>4 400 000 \$</b>	<b>190 000 \$</b>	<b>540 000 \$</b>

## Benefits and costs summary

The Order is expected to trigger protections and coordinated actions to support recovery of the listed species, thereby contributing to the benefits that they provide to Canadian society. Species conservation is associated with socio-economic and cultural values, pollination, existence, and option values. Although it is not possible to quantify the incremental benefits related to this proposal, it is expected that these benefits would outweigh the total costs of the Order. Costs to government, industry, and research applicants from permit applications, and reviewing and issuing permits are estimated to range between \$1 million and \$4.6 million. In addition to permit-related expenses, the Order could impose incremental costs on Indigenous peoples and stakeholders between \$1 million and \$3 million over 10 years, due to potential decreases in agriculture-related profits due to general prohibitions. Enforcement costs, at a minimum, are estimated to be \$750,000 over 10 years. Administrative costs to government from the development of recovery strategies, action plans, a management plan, and compliance promotion, are estimated to be \$0.34 million to \$0.43 million. The total cost of the Order is estimated to be \$3 million to \$8.8 million over 10 years. Additional costs may be incurred by stakeholders and First Nations from potential mitigation necessary to comply with permitting requirements.

## Cost-benefit statement

Number of years: 10 (2024–2033)  
 Price year for costing: 2022  
 Present value base year: 2023  
 Discount rate: 2%

**Table 7: Monetized costs (millions of Canadian dollars)**

Impacted stakeholder	Description of cost	Total (present value)	Annualized value
<b>Government</b>	Reviewing and issuing permits	0.55 to 2.60	0.06 to 0.30
<b>Government</b>	Administrative costs (compliance promotion, recovery strategy, management plan development, etc.)	0.34 to 0.43	0.04 to 0.05
<b>Government</b>	Enforcement (preparation & operations)	0.75	0.1
<b>All stakeholders and First Nations</b>	Applying for permits	0.4 to 2.0	0.05 to 0.23
<b>All stakeholders and First Nations</b>	Reduced agricultural yields	1 to 3	0.1 to 0.3
<b>All stakeholders, government, and First Nations</b>	<b>Total costs</b>	<b>3.0 to 8.8</b>	<b>0.3 to 1.0</b>

## Résumé des avantages et des coûts

Le décret devrait déclencher des mesures de protection et des actions coordonnées pour appuyer le rétablissement des espèces inscrites, ce qui contribuerait ainsi aux avantages qu'elles offrent à la société canadienne. La conservation des espèces est associée aux valeurs socioéconomiques et culturelles, à la pollinisation, à l'existence, et aux valeurs d'option. Bien qu'il soit impossible de quantifier les avantages différentiels relatifs au présent projet de décret, on s'attend à ce que ces avantages l'emportent sur les coûts totaux du décret. Les coûts pour le gouvernement, l'industrie et les demandeurs provenant du milieu de la recherche découlant des demandes de permis, ainsi que de l'examen et de la délivrance des permis varient, selon les estimations, de 1 à 4,6 millions de dollars. Outre les dépenses liées aux permis, le décret pourrait imposer des coûts supplémentaires aux peuples autochtones et aux intervenants entre 1 million et 3 millions de dollars sur 10 ans en raison de la diminution possible des profits liés à l'agriculture causée par des interdictions générales. Les coûts d'application de la loi, au minimum, sont estimés à 750 000 \$ sur 10 ans. Pour le gouvernement, on estime que les coûts administratifs pour l'élaboration de programmes de rétablissement, le plan d'action et d'un plan de gestion, et la promotion de la conformité, se chiffrent à entre 0,34 million à 0,43 million de dollars. Le coût total du décret serait d'approximativement 3 millions à 8,8 millions de dollars sur 10 ans. Des coûts supplémentaires pourraient également être engagés par les parties prenantes et les Premières Nations en raison des mesures d'atténuation potentielles nécessaires pour se conformer aux exigences en matière de permis.

## Énoncé des coûts et avantages

Nombre d'années : 10 (2024-2033)  
 Année de référence pour l'établissement des coûts : 2022  
 Année de référence pour la valeur actualisée : 2023  
 Taux d'actualisation : 2 %

**Tableau 7 : Coûts monétarisés (en millions de dollars canadiens)**

Intervenant touché	Description des coûts	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Gouvernement	Examen et délivrance des permis	0,55 à 2,60	0,06 à 0,30
Gouvernement	Coûts administratifs (promotion de la conformité, stratégie de rétablissement, élaboration d'un plan de gestion, etc.)	0,34 à 0,43	0,04 à 0,05
Gouvernement	Application de la loi (préparation et opérations)	0,75	0,1
Tous les intervenants et les Premières Nations	Demander des permis	0,4 à 2,0	0,05 à 0,23
Tous les intervenants et les Premières Nations	Rendements agricoles réduits	1 à 3	0,1 à 0,3
Tous les intervenants, gouvernement et les Premières Nations	<b>Coûts totaux</b>	<b>3,0 à 8,8</b>	<b>0,3 à 1,0</b>

### *Small business lens*

Analysis under the small business lens concluded that the Order will impact small businesses. All farms in the Order are considered small businesses based upon the average number of employees per farm.<sup>43</sup> Since the Order only addresses the status of the species and not the conservation measures, a flexible option was not possible.

In the high cost permitting scenario, the majority of permit applications (85%) are expected from commercial agricultural activity. Under this scenario, an estimated 670 farms may accrue administrative costs of up to approximately \$1.8 million (total present value), or \$0.2 million in annualized value. Under the low-cost permitting scenario, it is expected that First Nations bands and departments would apply on behalf of the small businesses residing on their properties that may contravene the general prohibitions. This would serve to limit direct impacts on small business.

All potential losses in profits related to non-compliant, non-permittable agriculture activity would be realized by small businesses. Approximately 2% of permits are expected to be denied, or approximately 14 farms if all farms that are denied a permit are an average-sized farm for their respective crop and province. For these farms, it is assumed that there may be a 16% to 49% decrease in expected yield, and therefore a 16% to 49% decrease in revenues. Expected compliance costs for these farms are approximately \$1 million to \$3 million (total present value), or \$0.11 million to \$0.33 million in annualized value. This may not be representative of the expected compliance costs, due to various considerations around

### *Lentille des petites entreprises*

L'analyse sous la lentille des petites entreprises a conclu que le décret aura une incidence sur les petites entreprises. Toutes les exploitations agricoles visées sont considérées comme de petites entreprises d'après le nombre moyen d'employés par exploitation agricole<sup>43</sup>. Étant donné que le décret ne traite que du statut de l'espèce et non des mesures de conservation, une option flexible n'était pas possible.

Selon le scénario de délivrance de permis de coût élevé, la plupart des demandes de permis (85 %) devraient provenir de l'activité agricole commerciale. Dans un tel scénario, environ 670 exploitations agricoles pourraient connaître une hausse des coûts administratifs allant jusqu'à environ 1,8 million de dollars (valeur totale actuelle), ou 0,2 million de dollars en valeur annualisée. Selon le scénario de délivrance de permis de coût faible, on s'attend à ce que les bandes des Premières Nations et les ministères fassent les demandes au nom des petites entreprises situées sur leurs propriétés qui pourraient contrevenir aux interdictions générales. Cela permettrait de limiter les impacts directs sur les petites entreprises.

Toutes les pertes potentielles de profits relatives à une activité agricole non conforme et pour lequel un permis ne peut être délivré seraient éprouvées par des petites entreprises. On s'attend à ce qu'environ 2 % des demandes de permis soient refusées, pour un total d'environ 14 exploitations agricoles si toutes les exploitations qui se sont vu refuser un permis sont de taille moyenne selon leur culture et leur province respectives. Ces exploitations agricoles pourraient connaître une diminution de 16 % à 49 % du rendement prévu, et donc de 16 à 49 % des revenus. Les coûts anticipés pour la conformité de ces exploitations agricoles sont d'environ 1 million à 3 millions de dollars (valeur totale actuelle), ou de 0,11 million à 0,33 million

<sup>43</sup> Statistics Canada

<sup>43</sup> Statistique Canada

costs related to agricultural activity on federal land, as discussed in the “Costs” section.

#### Small business lens summary

Number of small businesses with administrative costs: 670  
 Number of small businesses with compliance costs: 14  
 Number of years: 10 (2024–2033)  
 Price year for costing: 2022  
 Present value base year: 2023  
 Discount rate: 2%

**Table 8.1: Compliance costs**

Activity	Annualized value	Present value
Profit losses to small businesses (Agriculture)	\$106,000 to \$325,000	\$1 million to \$3 million
<b>Total compliance cost</b>	<b>\$106,000 to \$325,000</b>	<b>\$1 million to \$3 million</b>

**Table 8.2: Administrative costs<sup>44</sup>**

Activity	Annualized value	Present value
Permit applications by small businesses	Up to \$204,000	Up to \$1.8 million
<b>Total administrative cost</b>	<b>Up to \$204,000</b>	<b>Up to \$1.8 million</b>
Administrative cost per impacted small business	Up to \$300	Up to \$2,700

**Table 8.3: Total compliance and administrative costs**

Totals	Annualized value	Present value
<b>Total cost (all impacted small businesses)</b>	<b>\$105,000 to \$530,000</b>	<b>\$1 million to \$5 million</b>

<sup>44</sup> In the event a Band can apply for a singular permit to cover activity on Reserve by all First Nations under their governance, as opposed to each First Nation, or farm operator on a First Nation reserve, the administrative burden would be significantly reduced. However, this would still require information gathering and result in administrative burden to First Nations and Bands. The extent to which is unknown at this time.

de dollars en valeur annualisée. Cela peut ne pas être représentatif des coûts de conformité prévus, en raison de diverses considérations concernant les coûts liés à l'activité agricole sur le territoire domaniale, comme indiqué dans la section « Coûts ».

#### Résumé de la lentille des petites entreprises

Nombre de petites entreprises qui subiront des coûts administratifs : 670  
 Nombre de petites entreprises qui subiront des coûts liés à la conformité : 14  
 Nombre d'années : 10 (2024–2033)  
 Année de référence pour l'établissement des coûts : 2022  
 Année de référence de la valeur actuelle : 2023  
 Taux d'actualisation : 2 %

**Tableau 8.1 : Coûts liés à la conformité**

Activité	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Pertes de profit pour les petites entreprises (agriculture)	106 000 \$ à 325 000 \$	1 million à 3 millions de dollars
<b>Coûts totaux liés à la conformité</b>	<b>106 000 \$ à 325 000 \$</b>	<b>1 million à 3 millions de dollars</b>

**Tableau 8.2 : Coûts administratifs<sup>44</sup>**

Activité	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Demandes de permis par les petites entreprises	Jusqu'à 204 000 \$	Jusqu'à 1,8 million de dollars
<b>Coûts totaux administratifs</b>	<b>Jusqu'à 204 000 \$</b>	<b>Jusqu'à 1,8 million de dollars</b>
Coûts administratifs par petite entreprise touchée	Jusqu'à 300 \$	Jusqu'à 2 700 \$

**Tableau 8.3 : Total des coûts administratifs et de conformité**

Totaux	Valeur annualisée	Valeur actualisée
<b>Coût total (toutes les petites entreprises touchées)</b>	<b>105 000 \$ à 530 000 \$</b>	<b>1 million à 5 millions de dollars</b>

<sup>44</sup> Dans le cas où une bande peut demander un permis unique pour couvrir les activités sur la réserve par toutes les Premières Nations sous sa gouvernance, par opposition à chaque Première Nation ou exploitant agricole sur une réserve des Premières Nations, le fardeau administratif serait considérablement réduit. Cependant, cela exigerait quand même la collecte de renseignements et entraînerait un fardeau administratif pour les Premières Nations et les bandes. La mesure dans laquelle est inconnue à ce moment.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule applies since there is an incremental increase in administrative burden on business, and the proposal is considered burden in under the rule. No regulatory titles are repealed or introduced.

Although the number of permit applications that will be triggered as a result of the Order is uncertain, preparing the permit application will represent an administrative cost to the applicants. Based on the available data and information on past permit applications, it is assumed that approximately 723 permits could be requested by industry. Permits are expected to be applied for in the first year of publication to enable the continuation of activity, as allowed.

A new permit application is estimated to take approximately 27 hours of the applicant's time, for activities such as familiarization with the application requirements, information collection/retrieval and application completion and submission. For properties that already require a permit under another Act of Parliament for an activity to take place (e.g. national parks, national wildlife areas, migratory bird sanctuaries), the additional work required to make the permit SARA-compliant would require an estimated 7 hours. These estimates are based upon the experience of SARA permit applicants and data on previously requested permits.

The permit applications could give rise to one-time administrative costs that are estimated to be \$65,814 on an annualized basis (2012 Canadian dollars, discounted at 7% to a base year of 2012) on the part of all applicants, or \$91.03 in annualized administrative costs per application (2012 Canadian dollars, discounted at 7% to a base year of 2012).

### *Regulatory cooperation and alignment*

The federal government plays a leadership role as federal regulator in the designation of species at risk in Canada. However, the protection of wildlife species is a responsibility shared between the federal, provincial and territorial levels of government. The provincial and territorial governments have indicated their commitment to protecting and recovering species at risk through their endorsement in 1996 of the Accord for the Protection of Species at Risk.

Currently, two provinces have specific legislation in place to support the protection of the Monarch. It is classified as a species of special concern under the Ontario *Endangered Species Act, 2007* and the New Brunswick *Species at Risk Act*. The Western Bumble Bee subspecies are not listed under any provincial or territorial legislation.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » s'applique puisqu'il y a une augmentation progressive du fardeau administratif pour les entreprises, et la proposition est considérée comme un fardeau en vertu de la règle. Aucun titre réglementaire n'est abrogé ou introduit.

Bien que le nombre de demandes de permis déposées en raison du décret est incertain, la préparation d'une demande de permis représentera un coût administratif pour les demandeurs. D'après les données et l'information disponibles au sujet des demandes de permis antérieures, on estime que 723 permis pourraient être demandés par l'industrie. Les permis devraient être demandés au cours de la première année de publication pour permettre la poursuite de l'activité, comme autorisé.

Une nouvelle demande de permis devrait nécessiter environ 27 heures du temps du demandeur, pour des activités telles que se familiariser avec les exigences de la demande, recueillir et extraire les données et remplir et soumettre la demande. Dans le cas des propriétés qui nécessitent déjà un permis au titre d'une autre loi fédérale pour la réalisation d'une activité (par exemple un parc national, une réserve nationale de faune, un refuge d'oiseaux migrateurs), le travail supplémentaire nécessaire pour rendre le permis conforme à la LEP serait d'environ 7 heures. Ces estimations sont basées sur l'expérience des demandeurs de permis de la LEP et sur les données sur les permis demandés précédemment.

Les demandes de permis pourraient entraîner des coûts administratifs ponctuels estimés à 65 814 \$ calculés sur une année (dollars canadiens de 2012, actualisés à 7 % en fonction de l'année de référence de 2012) pour tous les demandeurs, ou 91,03 \$ en coûts administratifs annualisés par application (dollars canadiens de 2012, actualisés à 7 % en fonction de l'année de référence de 2012).

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Le gouvernement fédéral joue un rôle de chef de file en tant qu'organisme de réglementation fédéral dans la désignation des espèces en péril au Canada. Toutefois, la protection des espèces sauvages est une responsabilité partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont fait part de leur engagement à protéger et à rétablir les espèces en péril en signant en 1996 l'Accord pour la protection des espèces en péril.

Actuellement, deux provinces ont mis en place une législation spécifique pour soutenir la protection du monarque. Il est classé comme espèce préoccupante en vertu de la *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition* de l'Ontario et de la *Loi sur les espèces en péril* du Nouveau-Brunswick. Les sous-espèces de bourdon de l'Ouest ne figurent sur la liste d'aucune loi provinciale ou territoriale.

### *Strategic environmental assessment*

A strategic environmental assessment concluded that the Order would result in important positive environmental effects. Specifically, it demonstrated that the protection of wildlife species at risk contributes to national biodiversity and protects ecosystem productivity, health and resiliency.

The Order would help Canada meet its commitments under the Convention on Biological Diversity. Specifically, the Order would support the recently adopted KMGBF and the overarching global goal regarding the “sustainable use and management of biodiversity to ensure that nature’s contributions to people are valued, maintained, and enhanced.” Given the interdependency of species, a loss of biodiversity can lead to decreases in ecosystem functions and services. These services are important to the health of Canadians and have important ties to Canada’s economy. Small changes within an ecosystem resulting in the loss of individuals and species can therefore have adverse, irreversible and broad-ranging effects.

The amendments to Schedule 1 of SARA would also support the 2022–2026 Federal Sustainable Development Strategy (FSDS)<sup>45</sup> goal to “protect and recover species, conserve Canadian biodiversity,” and target that “by 2026, increase the percentage of species at risk listed under federal law that exhibit population trends that are consistent with recovery strategies and management plans to 60%, from a baseline of 42% in 2019” by helping ensure that species are provided appropriate protection. The amendments would also indirectly contribute to the FSDS goal to “take action on climate change and its impacts” by supporting the conservation of biodiversity because many ecosystems play a key role in mitigating climate change impacts. These actions would also support the United Nations’ 2030 Agenda for Sustainable Development Goals<sup>46</sup> concerning “Life on Land” (goal 15) and “Climate Action” (goal 13).

### *Gender-based analysis plus*

A gender-based analysis plus (GBA+) was performed for this proposal, examining whether characteristics such as sex, gender, age, race, sexual orientation, income, education, employment status, language, visible minority status, disability or religion could influence how a person is impacted by the Order. The analysis found that, in general, Canadians benefit positively from the protection of species at risk and from maintaining biodiversity. The

<sup>45</sup> Federal Sustainable Development Strategy

<sup>46</sup> (ARCHIVED) Sustainable Development Goals

### *Évaluation environnementale stratégique*

Une évaluation environnementale stratégique a permis de conclure que le décret entraînerait des effets positifs importants sur l’environnement. Plus précisément, elle a démontré que la protection des espèces sauvages en péril contribue à la biodiversité nationale et protège la productivité, la santé et la résilience de l’écosystème.

Le décret aiderait le Canada à respecter ses engagements pris aux termes de la Convention sur la diversité biologique. Plus précisément, le décret soutiendrait le CMBKM récemment adopté et l’objectif global concernant « la biodiversité est utilisée et gérée de manière durable et les contributions de la nature aux populations, sont valorisées, maintenues et renforcées ». Étant donné l’interdépendance des espèces, une perte de biodiversité peut entraîner une réduction des fonctions et des services écosystémiques. Ces services sont primordiaux pour la santé des Canadiens et ont des liens importants avec l’économie canadienne. De petits changements au sein d’un écosystème entraînant la perte d’individus et d’espèces peuvent donc avoir des effets négatifs, irréversibles et de grande portée.

Les modifications à l’annexe 1 de la LEP appuieraient également l’objectif de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)<sup>45</sup> 2022-2026 de « protéger et rétablir les espèces, conserver la biodiversité canadienne », que « d’ici 2026, augmenter le pourcentage d’espèces en péril inscrites à la loi fédérale dont les tendances démographiques sont conformes aux programmes de rétablissement et aux plans de gestion, le faisant passer de la valeur de référence de 42 % en 2019 à 60 % » en aidant à garantir que les espèces bénéficient d’une protection appropriée. Les modifications contribueraient aussi à l’objectif de la SFDD de « prendre des mesures relatives aux changements climatiques et leurs impacts » en soutenant la conservation de la biodiversité, car de nombreux écosystèmes jouent un rôle clé dans l’atténuation des répercussions des changements climatiques. En outre, ces mesures appuieraient les Objections de développement durable du Programme de développement durable à l’horizon 2030<sup>46</sup> « Vie terrestre » (objectif 15) et « Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques » (objectif 13).

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été effectuée pour cette proposition afin de déterminer si des caractéristiques comme le sexe, le genre, l’âge, la race, l’orientation sexuelle, le revenu, le niveau de scolarité, la situation d’emploi, la langue, le statut de minorité visuelle, le handicap ou la religion pourraient influencer la façon dont une personne est touchée par le décret. L’analyse a révélé qu’en général, les Canadiens bénéficient de la

<sup>45</sup> Stratégie fédérale de développement durable

<sup>46</sup> (ARCHIVÉE) Objectifs de développement durable

Western Bumble Bee subspecies that are included in the listing Order and that occur on First Nation reserves have important cultural, ceremonial and socio-economic significance for Indigenous peoples.

The region of residence was identified as the main factor determining how a person would be impacted by the proposal. The listing of new species to Schedule 1 of SARA or their reclassification as “endangered” or “threatened” (from “special concern”) triggers the application of the general prohibitions to kill, capture or harm the protected species. Whenever these general prohibitions are implemented, they may disproportionately impact Indigenous peoples because they only apply on federal lands, of which First Nation reserves are a part. Therefore, individuals residing on First Nation reserves are the main subgroup that could be negatively affected by the listing of species under Schedule 1 of SARA.

The sector in which a person is employed and Indigenous status were also factors identified in determining how a person would be impacted by the proposal. The Monarch relies on milkweed, which is often found and removed from agricultural lands, and all species included in the proposal are threatened by pesticides and herbicides, which are commonly used in the agriculture industry. In addition, it would be an offence to damage or destroy the residence of one or more individuals of the species on federal lands. This may disproportionately impact Indigenous peoples and businesses that are engaged in the removal of milkweed and/or the use of glyphosate or other herbicides for agricultural practices on federal land. According to the 2012 North American Industry Classification System results from the 2016 Canadian Census, approximately 70% of people working in “agriculture, forestry, fishing, and hunting” are men. Given that the ratio of agriculture on First Nation reserves versus departmental land is 92%, First Nation farms, the majority of which are associated with large canola and wheat farms in Saskatchewan and Alberta, will be disproportionately affected by this Order. The impacts to the agricultural sector could therefore disproportionately affect men and Indigenous peoples within the species’ ranges.

The Department performed consultations to ensure all potentially affected parties had the opportunity to provide input into the listing proposal. It was understood by the Department that the information that forms the basis of the consultations is complex, and is therefore not easily accessible to persons with low literacy skills or without

protection des espèces en péril et du maintien de la biodiversité. Les bourdons de l’Ouest inclus dans le décret qui se trouvent sur les réserves des Premières Nations ont une importance culturelle, cérémonielle et socio-économique importante pour les peuples autochtones.

La région de résidence a été établie comme le principal facteur déterminant la façon dont une personne serait touchée par la proposition. L’inscription de nouvelles espèces à l’annexe 1 de la LEP ou leur reclassification depuis la catégorie « espèce préoccupante » jusqu’à la catégorie « espèce en voie de disparition » ou « espèce menacée » déclenche l’application des interdictions générales relatives au fait de tuer un individu d’une espèce protégée, de le capturer ou de lui nuire. Ces interdictions générales peuvent avoir une incidence disproportionnée sur les peuples autochtones parce qu’elles ne s’appliquent qu’au territoire domanial, dont les réserves des Premières Nations font partie. Par conséquent, les personnes résidant dans les réserves autochtones constituent le principal sous-groupe qui pourrait être touché négativement par l’inscription d’espèces à l’annexe 1 de la LEP.

Le secteur dans lequel une personne est employée et le statut d’Autochtone ont également été établis comme des facteurs déterminant la façon dont une personne serait touchée par la proposition. Le monarque dépend de l’asclépiade, qui est souvent trouvé et éliminé des terres agricoles. De plus, toutes les espèces visées par la présente proposition sont menacées par des pesticides et des herbicides, couramment utilisés dans l’industrie agricole. En outre, il serait interdit d’endommager ou de détruire la résidence d’un ou de plusieurs individus des espèces visées sur le territoire domanial. Cela pourrait toucher de manière disproportionnée les peuples autochtones et les entreprises chargés d’éliminer l’asclépiade et/ou qui utilisent le glyphosate ou d’autres herbicides aux fins de pratiques agricoles sur le territoire domanial. Selon les résultats du Système de classification des industries de l’Amérique du Nord de 2012 du Recensement canadien de 2016, environ 70 % des personnes dans le domaine « agriculture, foresterie, pêche et chasse » sont des hommes. Étant donné que le ratio de terres agricoles se situant dans les réserves autochtones par rapport au territoire domanial est de 92 %, les exploitations agricoles des Premières Nations, dont la plupart sont associées à de grandes exploitations cultivant le canola et le blé en Saskatchewan et en Alberta, seraient touchées de façon disproportionnée par le présent décret. Les répercussions sur le secteur agricole pourraient toucher de façon disproportionnée les hommes et les peuples autochtones dans l’aire de répartition des espèces.

Le Ministère a mené des consultations pour veiller à ce que toutes les parties susceptibles d’être touchées aient l’occasion de contribuer à la proposition d’inscription. Le Ministère a compris que l’information à la base des consultations est complexe et qu’elle n’est donc pas facilement accessible aux personnes ayant un faible niveau



a science background. Language may also be a barrier to meaningful participation in consultations for Indigenous peoples. To address these challenges, the Department offered to provide teleconferences or face-to-face meetings to explain the proposal and discuss its potential impacts to the communities that requested more support.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

#### *Implementation*

The Order would come into force on the day on which it is registered.

Following the listing, the Department and Parks Canada would implement a compliance promotion plan. Compliance promotion initiatives are proactive measures that encourage voluntary compliance with the law through education and outreach activities and raise awareness and understanding of the prohibitions. Compliance promotion initiatives aim to

- increase awareness and understanding of the Order;
- promote the adoption of behaviours that will contribute to the overall conservation and protection of wildlife at risk in Canada;
- increase compliance with the Order; and
- enhance knowledge regarding species at risk.

These objectives may be accomplished, where applicable, through the dissemination of information products to Indigenous peoples and/or stakeholders explaining new prohibitions on federal lands with respect to the species included in this Order.

These products would be posted on the SAR Public Registry. Mail-outs and presentations to targeted audiences may also be considered as appropriate.

Within Parks Canada's network of protected heritage places, front-line staff are given the appropriate information regarding the species at risk found within their sites to inform visitors of prevention measures and engage them in the protection and conservation of species at risk.

Subsequent to listing, the preparation and implementation of recovery strategies, action plans or management plans may result in recommendations for further regulatory action for the protection of wildlife species. It may also draw on the provisions of other Acts of Parliament to provide required protection.

d'alphabétisation ou n'ayant pas de formation scientifique. La langue peut également constituer un obstacle à une participation constructive des peuples autochtones aux consultations. Pour relever ces défis, le Ministère a offert d'organiser des téléconférences ou des réunions en personne pour expliquer la proposition aux communautés qui ont demandé plus de soutien et discuter de ses répercussions possibles.

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

#### *Mise en œuvre*

Le décret entrerait en vigueur le jour de son enregistrement.

À la suite de l'inscription, le Ministère et Parcs Canada mettront en œuvre un plan de promotion de la conformité. Les initiatives de promotion de la conformité sont des mesures proactives qui encouragent la conformité volontaire à la loi au moyen d'activités d'information et de relations avec les collectivités, renforcent la sensibilisation et améliorent la compréhension des interdictions. Les initiatives de promotion de la conformité visent à :

- faire mieux connaître et comprendre le décret;
- favoriser l'adoption de comportements qui contribueront à la conservation et à la protection des espèces sauvages en péril au Canada;
- accroître la conformité au décret;
- améliorer les connaissances sur les espèces en péril.

Ces objectifs pourraient être atteints, là où cela est nécessaire, grâce à la diffusion de produits d'information à l'intention des peuples autochtones ou des intervenants expliquant les nouvelles interdictions concernant les espèces visées par le décret qui s'appliqueraient sur le territoire domaniale.

Ces ressources seraient publiées dans le Registre public des espèces en péril. Des envois postaux et des présentations destinés aux publics cibles pourraient aussi être envisagés.

Au sein du réseau de sites patrimoniaux protégés par Parcs Canada, le personnel de première ligne reçoit l'information appropriée concernant les espèces en péril qui se trouvent sur leurs sites afin qu'il puisse informer les visiteurs des mesures de prévention et les faire participer à la protection et à la conservation des espèces en péril.

Après l'inscription des espèces concernées, la préparation et la mise en œuvre de programmes de rétablissement, de plans d'action ou de plans de gestion peuvent mener à des recommandations de mesures de réglementation supplémentaires pour la protection des espèces sauvages. Ces recommandations peuvent aussi s'inspirer des dispositions d'autres lois du Parlement pour assurer la protection requise.

### *Compliance and enforcement*

Enforcement measures to promote a return to compliance are possible where affected stakeholders and First Nations fail to comply with the general prohibitions described in sections 32 and 33 of SARA, for individuals or their residences located on federal lands, or if the terms and conditions of a section 73 permit issued under SARA are not met by permit holders.

SARA also provides for penalties for contraventions to the Act, including fines or imprisonment, seizure and forfeiture of things seized or the proceeds of its disposition. Agreements on alternative measures may also be used to deal with an alleged offender under certain conditions. SARA also provides for inspections and search and seizure operations by enforcement officers designated under SARA. Under the penalty provisions of SARA, a corporation found guilty of an offence punishable on summary conviction is liable to a fine of not more than \$300,000, a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$50,000, and any other person is liable to a fine of not more than \$50,000 or to imprisonment for a term of not more than one year, or to both. A corporation found guilty of an indictable offence is liable to a fine of not more than \$1,000,000, a non-profit corporation to a fine of not more than \$250,000, and any other person to a fine of not more than \$250,000 or to imprisonment for a term of not more than five years, or to both.

### *Service standards*

SARA allows individuals to apply to the competent minister for a permit to engage in an activity affecting a listed wildlife species, its critical habitat or the residences of its individuals. Upon notifying an applicant that their application for a section permit is received, the Minister has 90 days to either issue or refuse to issue the permit.<sup>47</sup> The 90-day timeline may not apply in certain circumstances.

The *Permits Authorizing an Activity Affecting Listed Wildlife Species Regulations* contribute to consistency, predictability and transparency in the SARA permitting process by providing applicants with clear and measurable service standards for the permit application process. The Department of the Environment measures its service performance annually, and performance information is posted on the [Department website](#)<sup>48</sup> no later than June 1 for the preceding fiscal year.

<sup>47</sup> Section 3 of the *Permits Authorizing an Activity Affecting Listed Wildlife Species Regulations*, SOR/2013-140.

<sup>48</sup> Department of the Environment [service performance](#).

### *Conformité et application*

Des mesures d'application visant à favoriser le retour à la conformité sont possibles lorsque les intervenants concernés et Premières Nations ne respectent pas les interdictions générales décrites dans les articles 32 et 33 de la LEP, pour les individus ou leurs résidences situées sur le territoire domanial, ou si les modalités d'un permis délivré en vertu de l'article 73 en vertu de la LEP ne sont pas respectées par les titulaires de permis.

La LEP prévoit également des sanctions pour toute infraction à la Loi, y compris des amendes ou l'emprisonnement, la saisie et la confiscation des articles saisis ou du produit de leur aliénation. Dans certaines conditions, un accord sur des mesures de rechange peut être conclu avec la personne accusée d'une infraction. La LEP prévoit également des inspections et des opérations de recherche et de saisie par les agents de l'autorité désignés pour en contrôler l'application. En vertu des dispositions relatives aux peines de la LEP, une personne morale qui est reconnue coupable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire est passible d'une amende maximale de 300 000 \$, une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 50 000 \$, et toute autre personne est passible d'une amende maximale de 50 000 \$ et d'un emprisonnement maximal d'un an, ou des deux peines. Une personne morale qui est reconnue coupable sur déclaration de culpabilité par mise en accusation est passible d'une amende maximale de 1 000 000 \$, une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 250 000 \$, et toute autre personne est passible d'une amende maximale de 250 000 \$ dollars ou d'un emprisonnement maximal de cinq ans, ou des deux peines.

### *Normes de service*

La LEP permet à une personne de demander au ministre compétent un permis l'autorisant à exercer une activité touchant une espèce sauvage inscrite, son habitat essentiel ou la résidence de ses individus. Une fois que le demandeur est avisé de la réception de sa demande de permis, le ministre dispose de 90 jours pour délivrer le permis ou refuser de le faire<sup>47</sup>. Le délai de 90 jours peut ne pas s'appliquer dans certaines circonstances.

Le *Règlement sur les permis autorisant une activité touchant une espèce sauvage inscrite* contribue à la cohérence, à la prévisibilité et à la transparence du processus de délivrance des permis en vertu de la LEP en fournissant aux demandeurs des normes de service claires et mesurables. Le ministère de l'Environnement mesure le rendement de ses services chaque année, et l'information sur le rendement est diffusée sur le [site Web du Ministère](#)<sup>48</sup> au plus tard le 1<sup>er</sup> juin pour l'exercice précédent.

<sup>47</sup> Article 3 du *Règlement sur les permis autorisant une activité touchant une espèce sauvage inscrite*, DORS/2013-140

<sup>48</sup> [Rendement des services](#) du ministère de l'Environnement.

## Contact

Paula Brand  
Director  
Species at Risk Act Policy  
Canadian Wildlife Service  
Environment and Climate Change Canada  
351 Saint-Joseph Boulevard, 15th floor  
Gatineau, Quebec  
J8Y 3Z5  
Telephone: 1-800-668-6767  
Email: [LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca](mailto:LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca)

## ANNEX 1 — Description of species to be added to, reclassified in or removed from Schedule 1 of the *Species at Risk Act*

### New additions

Two populations of Western Bumble Bee are added to Schedule 1 of SARA. Both populations are genetically, morphologically and spatially distinct from each other. As a result, they were divided into two different designatable units.

The Western Bumble Bee *mckayi* subspecies (*Bombus occidentalis mckayi*) occurs from central-northern British Columbia through southern Yukon and western Northwest Territories. The species prefers nests underground in burrows or hollows in decaying wood. This subspecies is added to Schedule 1 as a species of special concern based on the serious and apparent northward-moving decline of the *occidentalis* subspecies in the south and the uncertainties in the causes of this decline, which could also be affecting the *mckayi* subspecies.

The Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies (*Bombus occidentalis occidentalis*) occurs in British Columbia, south of the 55–57° N, in Southern Alberta and in Southern Saskatchewan. It prefers mixed woodlands, farmlands, urban areas, montane meadows, and prairie grasslands. This subspecies is added to Schedule 1 as threatened because it has experienced a significant (over 30%) decline from sites where it was once abundant, and it has the highest parasite loads of any bumble bee in North America.

Both designatable units are threatened by pesticide use, habitat change, and disease transmission from exotic bumble bee species. Additionally, the *occidentalis* subspecies is threatened by intensive residential and commercial development in the lower mainland, lower Fraser Valley and greater Victoria area in British Columbia, as well as in Calgary and its surrounding area in Alberta. Agriculture intensification is also a threat that is specific to the *occidentalis* subspecies.

## Personne-ressource

Paula Brand  
Directrice  
Politiques sur la Loi sur les espèces en péril  
Service canadien de la faune  
Environnement et Changement climatique Canada  
351, boulevard Saint-Joseph, 15<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
J8Y 3Z5  
Téléphone : 1-800-668-6767  
Courriel : [LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca](mailto:LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca)

## ANNEXE 1 — Description des espèces à ajouter ou à reclassifier à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*, ou à retirer de celle-ci

### Ajouts

Deux populations de bourdons de l'Ouest sont ajoutées à l'annexe 1 de la LEP. Les deux populations se distinguent génétiquement, morphologiquement et spatialement l'une de l'autre. C'est pourquoi elles ont été divisées en deux différentes unités désignables.

L'aire de répartition du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *mckayi* (*Bombus occidentalis mckayi*) s'étale du centre-nord de la Colombie-Britannique jusque dans le sud du Yukon et l'ouest des Territoires du Nord-Ouest. L'espèce préfère les nids souterrains, dans des terriers abandonnés ou des cavités de bois en décomposition. On ajoute cette sous-espèce à l'annexe 1 à titre d'espèce préoccupante en raison du déclin grave et apparent, se déplaçant vers le nord, de la sous-espèce *occidentalis* dans le sud et des incertitudes entourant les causes de ce déclin, qui pourraient également toucher la sous-espèce *mckayi*.

Le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* (*Bombus occidentalis occidentalis*) se trouve en Colombie-Britannique, au sud de 55 à 57° N., ainsi que dans le sud de l'Alberta et de la Saskatchewan. Il préfère les boisés mixtes, les terres agricoles, les zones urbaines, les prairies montagnardes et les prairies. On ajoute cette sous-espèce à l'annexe 1 à titre d'espèce menacée, car elle connaît un déclin important (de plus de 30 %) dans les sites où elle a déjà été abondante, et elle présente l'une des charges les plus élevées de parasites parmi les espèces de bourdons de l'Amérique du Nord.

Les deux unités désignables sont menacées par l'utilisation de pesticides, le changement d'habitat et la transmission de maladies par des espèces de bourdons exotiques. De plus, la sous-espèce *occidentalis* est menacée par le développement résidentiel et commercial intensif dans les basses terres continentales, la vallée du bas Fraser et la région du Grand Victoria, en Colombie-Britannique, ainsi qu'à Calgary et dans ses environs, en Alberta. L'intensification de l'agriculture constitue également une menace qui pèse précisément sur la sous-espèce *occidentalis*.

### Reclassification

The Monarch (*Danaus plexippus*) is a large migratory butterfly. The Canadian range of occurrence includes portions of nine provinces from British Columbia to Nova Scotia. Eastern Monarchs (Monarchs in the group east of the Rocky Mountains) breed from Alberta to eastern Nova Scotia and migrate south to overwinter in the mountains of Central Mexico. Western Monarchs (Monarchs in the group west of the Rocky Mountains) breed in southern British Columbia and migrate south to overwinter in coastal California. Milkweed species are the host plants of the Monarch, which depends solely on milkweed plants for reproduction. The egg, caterpillar, or chrysalis can be found on this plant when Monarchs are present in Canada (for most of Canada, this is from June to October). While the residence description has not yet been finalized for the Monarch, it is possible that milkweed could be identified as a residence when occupied. Whether or not it is considered a residence, the destruction of occupied milkweed would kill or harm individuals, whether they are eggs, caterpillars, or chrysalises; thus the activity would require a SARA permit. No permit will be required for removing milkweed outside of the Monarch's breeding period (which, for most of Canada, is outside the months of June to October). The plant is a perennial that dies back with frost. There would be difficulty in identifying occupied plants in large land areas such as fields and meadows — this highlights the need for strong compliance promotion to mitigate the issues this may cause for land managers. Milkweed grows predominantly in open and periodically disturbed habitats such as roadsides, fields, wetlands, prairies, and open forests. The Monarch is threatened by the degradation of the overwintering habitat in Mexico, the increased use of herbicides affecting milkweed, a decline in nectar supplies throughout the migratory route and neonicotinoid pesticides. The species is to be reclassified from species of special concern to endangered because it has declined by more than 50% over 2006 and 2016, as measured at overwintering sites (California and Mexico).

The Migratory Monarch Butterfly (*Danaus plexippus* ssp. *plexippus*) was listed as endangered on the [International Union for the Conservation of Nature's \(IUCN\) Red List of Threatened Species](#) in July 2022. The IUCN Red List of Threatened Species, established in 1964, is an inventory of the global conservation status and extinction risk of biological species and is a critical indicator of the health of the world's biodiversity. In September 2023, IUCN revisited its July 2022 Red List decision on the Migratory Monarch

### Reclassification

Le monarque (*Danaus plexippus*) est un papillon migrateur de grande taille. L'aire de répartition canadienne englobe des parties de neuf provinces, de la Colombie-Britannique à la Nouvelle-Écosse. Le monarque de l'Est (le monarque du groupe à l'est des Rocheuses) se reproduit de l'Alberta jusqu'à l'est de la Nouvelle-Écosse et migre vers le sud afin d'hiverner dans les montagnes du centre du Mexique. Le monarque de l'Ouest (le monarque du groupe à l'ouest des Rocheuses) se reproduit dans le sud de la Colombie-Britannique et migre vers le sud afin d'hiverner sur la côte de la Californie. Les espèces d'asclépiade sont les plantes hôtes du monarque, qui dépend uniquement des plantes d'asclépiade pour se reproduire. Des œufs, des chenilles ou des chrysalides peuvent se trouver sur cette plante lorsque le monarque se trouve au Canada (soit de juin à octobre, pour la majeure partie du Canada). Bien que la description de résidence du monarque ne soit pas encore achevée, il est possible de désigner une plante d'asclépiade comme étant une résidence lorsque des monarques y sont présents. Que les plantes d'asclépiade occupées soient ou non considérées comme étant des résidences, la destruction de celles-ci tuerait ou blesserait des individus, qu'il s'agisse d'œufs, de chenilles ou de chrysalides; l'activité nécessiterait donc la délivrance d'un permis en vertu de la LEP. Aucun permis ne sera requis pour l'enlèvement d'asclépiades en dehors de la période de reproduction du monarque (ce qui correspond, pour la majeure partie du Canada, à la période se trouvant en dehors des mois de juin à octobre), car cette plante est vivace et meurt lors du gel. Il serait difficile de désigner les plantes occupées dans de vastes zones terrestres comme les champs et les prés, ce qui met en lumière la nécessité d'une bonne promotion de la conformité afin d'atténuer les problèmes que la désignation pourrait causer aux gestionnaires des terres. L'asclépiade croît principalement dans de l'habitat ouvert et périodiquement perturbé, comme les bordures de routes, les champs, les milieux humides, les prairies et les forêts ouvertes. Le monarque est menacé par la dégradation de son habitat d'hivernage au Mexique, l'utilisation accrue d'herbicides affectant l'asclépiade, le déclin de l'approvisionnement en nectar le long de son couloir migratoire et les pesticides de la catégorie des néonicotinoïdes. Il faut reclassifier l'espèce pour la faire passer d'espèce préoccupante à espèce en voie de disparition, car elle a connu un déclin de plus de 50 % au cours de 2006 à 2016, selon les évaluations faites aux sites d'hivernage (en Californie et au Mexique).

Le papillon monarque migrateur (*Danaus plexippus* ssp. *plexippus*) a été inscrit sur la [Liste rouge des espèces menacées de l'Union internationale pour la conservation de la nature \(UICN\)](#) en juillet 2022. La Liste rouge de l'UICN des espèces menacées, établie en 1964, est un inventaire de l'état de conservation mondial et du risque d'extinction des espèces biologiques et constitue un indicateur essentiel de la santé de la biodiversité mondiale. En septembre 2023, l'UICN a réexaminé sa décision de juillet

Butterfly and downgraded their assessment from endangered to vulnerable (similar to the SARA category of threatened). The situation may continue to evolve, potentially resulting in further downgrading of the species should additional data become available to support it. While the Department is aware of the IUCN's change in position, the government's policy is to list a species per the COSEWIC advice, based on the information available at the time of the assessment. COSEWIC is required to reassess wildlife species designated in a category of risk every 10 years, or earlier if warranted. The anticipated COSEWIC reassessment of the Monarch will provide a timely opportunity for Government to ensure this species is properly listed so as to secure its recovery.

2022 concernant sur le papillon monarque migrateur et a abaissé son évaluation d'en danger à vulnérable (similaire à la catégorie menacée de la LEP) sur la Liste rouge. La situation pourrait continuer à évoluer, ce qui pourrait conduire à un nouveau déclassement de l'espèce si des données supplémentaires étaient disponibles à l'appui. Bien que le Ministère soit au courant du changement de position de l'UICN, la politique du gouvernement consiste à inscrire une espèce selon les conseils du COSEPAC en fonction des informations disponibles au moment de l'évaluation. Le COSEPAC doit réévaluer les espèces sauvages désignées dans une catégorie de risque tous les 10 ans ou plus tôt, si cela est justifié. La réévaluation prévue par le COSEPAC du monarque offrira au gouvernement l'occasion opportune de s'assurer que cette espèce est correctement inscrite sur la liste afin d'assurer son rétablissement.

Registration  
SOR/2023-264 December 8, 2023

SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT

P.C. 2023-1211 December 8, 2023

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the actions of the Russian Federation constitute a grave breach of international peace and security that has resulted in a serious international crisis;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, makes the annexed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations* under subsections 4(1)<sup>a</sup>, (1.1)<sup>b</sup>, (2)<sup>c</sup> and (3) of the *Special Economic Measures Act*<sup>d</sup>.

**Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations**

**Amendment**

**1 Part 1 of Schedule 1 to the *Special Economic Measures (Russia) Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following in numerical order:**

1371	Dmitry Yurievich BULANOV (born on April 11, 1971)
1372	Vitaly Anatolyevich BIDNYK (born on September 15, 1980)
1373	Abdulla Arsenovich GAZIMAGOMEDOV (born on September 21, 1993)
1374	Victor Vadimovich VOLOGZHANIN (born on November 27, 1958)
1375	Sergey Yurievich GRISHIN (born on August 1, 1967)
1376	Artur Yurievich VDOVYN (born on January 30, 1988)
1377	Samvel Artavazdovych GALSTYAN (born on October 9, 1989)
1378	Nikolai Victorovich GORBACHEV (born on May 6, 1987)

<sup>a</sup> S.C. 2023, c. 26, s. 254(1)

<sup>b</sup> S.C. 2017, c. 21, s. 17(2)

<sup>c</sup> S.C. 2023, c. 26, ss. 254(2) to (4)

<sup>d</sup> S.C. 1992, c. 17

<sup>1</sup> SOR/2014-58

Enregistrement  
DORS/2023-264 Le 8 décembre 2023

LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

C.P. 2023-1211 Le 8 décembre 2023

Attendu que la gouverneure en conseil juge que les actions de la Fédération de Russie constituent une rupture sérieuse de la paix et de la sécurité internationales qui a entraîné une grave crise internationale,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Affaires étrangères et en vertu des paragraphes 4(1)<sup>a</sup>, (1.1)<sup>b</sup>, (2)<sup>c</sup> et (3) de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*<sup>d</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*, ci-après.

**Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie**

**Modification**

**1 La partie 1 de l'annexe 1 du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

1371	Dmitry Yurievich BULANOV (né le 11 avril 1971)
1372	Vitaly Anatolyevich BIDNYK (né le 15 septembre 1980)
1373	Abdulla Arsenovich GAZIMAGOMEDOV (né le 21 septembre 1993)
1374	Victor Vadimovich VOLOGZHANIN (né le 27 novembre 1958)
1375	Sergey Yurievich GRISHIN (né le 1 <sup>er</sup> août 1967)
1376	Artur Yurievich VDOVYN (né le 30 janvier 1988)
1377	Samvel Artavazdovych GALSTYAN (né le 9 octobre 1989)
1378	Nikolai Victorovich GORBACHEV (né le 6 mai 1987)

<sup>a</sup> L.C. 2023, ch. 26, par. 254(1)

<sup>b</sup> L.C. 2017, ch. 21, par. 17(2)

<sup>c</sup> L.C. 2023, ch. 26, par. 254(2) à (4)

<sup>d</sup> L.C. 1992, ch. 17

<sup>1</sup> DORS/2014-58

1379	Anatoly Nikolaevich GORCHAKOV (born on June 25, 1980)	1379	Anatoly Nikolaevich GORCHAKOV (né le 25 juin 1980)
1380	Ramil Linarovich ZAMALETDINOV (born on June 23, 1989)	1380	Ramil Linarovich ZAMALETDINOV (né le 23 juin 1989)
1381	Igor Valerievich DERYUGIN (born on April 14, 1978)	1381	Igor Valerievich DERYUGIN (né le 14 avril 1978)
1382	Mikhail Mikhialovich KNYAZEV (born on February 14, 1961)	1382	Mikhail Mikhialovich KNYAZEV (né le 14 février 1961)
1383	Evgeny Sergeevich KUZMIN (born on September 19, 1986)	1383	Evgeny Sergeevich KUZMIN (né le 19 septembre 1986)
1384	Vladimir Ivanovich LEBEDKIN (born on August 2, 1974)	1384	Vladimir Ivanovich LEBEDKIN (né le 2 août 1974)
1385	Mikhail Nikolaevich MAKSIMOV (born on March 5, 1963)	1385	Mikhail Nikolaevich MAKSIMOV (né le 5 mars 1963)
1386	Sultan Raisovich MINAZETDINOV (born on June 19, 1989)	1386	Sultan Raisovich MINAZETDINOV (né le 19 juin 1989)
1387	Andrei Pavlovich SABINOV (born on April 17, 1975)	1387	Andrei Pavlovich SABINOV (né le 17 avril 1975)
1388	Alexey Yurievich POCHERNIN (born on January 20, 1975)	1388	Alexey Yurievich POCHERNIN (né le 20 janvier 1975)
1389	Yulia Victorovna PRASOL (born on September 8, 1975)	1389	Yulia Victorovna PRASOL (née le 8 septembre 1975)
1390	Pavel Mikhailovich TROPKIN (born on January 3, 1975)	1390	Pavel Mikhailovich TROPKIN (né le 3 janvier 1975)
1391	Sergei Olegovich SOROKIN (born on August 27, 1981)	1391	Sergei Olegovich SOROKIN (né le 27 août 1981)
1392	Andrei Gennadievich TYUVIKOV (born on May 6, 1980)	1392	Andrei Gennadievich TYUVIKOV (né le 6 mai 1980)
1393	Elena Valyerevna SHANDER (born on June 22, 1987)	1393	Elena Valyerevna SHANDER (née le 22 juin 1987)
1394	Alexander Alexandrovich FOMIN (born on October 6, 1988)	1394	Alexander Alexandrovich FOMIN (né le 6 octobre 1988)
1395	Alexander Vasilievich KHLYUSTOV (born on May 19, 1981)	1395	Alexander Vasilievich KHLYUSTOV (né le 19 mai 1981)
1396	Tamerlan Ruslanovich TSALYKOV (born on June 21, 1990)	1396	Tamerlan Ruslanovich TSALYKOV (né le 21 juin 1990)
1397	Igor Anatolyevich CHERNYI (born on November 16, 1969)	1397	Igor Anatolyevich CHERNYI (né le 16 novembre 1969)
1398	Sergey Nikolaevich SHVAIKO (born on October 16, 1958)	1398	Sergey Nikolaevich SHVAIKO (né le 16 octobre 1958)
1399	Alexander Nikolaevich SHYLOVYCH (born on August 1, 1972)	1399	Alexander Nikolaevich SHYLOVYCH (né le 1 <sup>er</sup> août 1972)
1400	Ivan Vladimirovich SHUMAKOV (born on August 11, 1985)	1400	Ivan Vladimirovich SHUMAKOV (né le 11 août 1985)

## Application Before Publication

**2** For the purpose of paragraph 11(2)(a) of the *Statutory Instruments Act*, these Regulations apply according to their terms before they are published in the *Canada Gazette*.

## Coming into Force

**3** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

- On September 8–10, 2023, Russia organized sham regional and local elections in Russian-occupied territories of Ukraine: Donetsk, Kherson, Luhansk and Zaporizhzhia Oblasts and the Autonomous Republic of Crimea and the City of Sevastopol.
- By running for official public positions in the Russian-occupied territories of Ukraine, these individuals aim to legitimize Russia's illegal actions and demonstrated that if elected, they will implement the Kremlin's pro-Russian policies, including attempts to "russify" Ukrainians who remain on those territories.

### Background

Following Russia's illegal occupation and attempted annexation of Crimea in March 2014, the Government of Canada, in tandem with partners and allies, enacted sanctions through the *Special Economic Measures (Russia) Regulations* (the Regulations) under the *Special Economic Measures Act* (SEMA). These sanctions impose dealings prohibitions (an effective asset freeze) on designated individuals and entities in Russia and Ukraine supporting or enabling Russia's violation of Ukraine's sovereignty. Any person in Canada and Canadians outside Canada are thereby prohibited from dealing in the property of, entering into transactions with, providing services to, or otherwise making goods available to listed persons.

On February 24, 2022, Russian President Vladimir Putin announced a "special military operation" as Russian

## Antériorité de la prise d'effet

**2** Pour l'application de l'alinéa 11(2)a) de la *Loi sur les textes réglementaires*, le présent règlement prend effet avant sa publication dans la *Gazette du Canada*.

## Entrée en vigueur

**3** Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

- Du 8 au 10 septembre 2023, la Russie a organisé des simulacres d'élections régionales et locales dans les territoires ukrainiens suivants occupés par la Russie : oblasts de Donetsk, de Kherson, de Louhansk et de Zaporijia, République autonome de Crimée et Sébastopol.
- Les personnes qui se sont présentées à des postes publics officiels dans les territoires ukrainiens occupés par la Russie veulent légitimer les mesures illégales de celle-ci, et ont indiqué par le fait même que si elles étaient élues, elles mettraient en œuvre les politiques prorusses du Kremlin, notamment les tentatives de « russification » des Ukrainiens qui habitent dans ces territoires.

### Contexte

À la suite de l'occupation illégale et de la tentative d'annexion de la Crimée par la Russie en mars 2014, le gouvernement du Canada, en coordination avec ses partenaires et alliés, a promulgué des sanctions au moyen du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie* (le Règlement) pris en application de la *Loi sur les mesures économiques spéciales* (LMES). Ces sanctions interdisent de faire des transactions (ce qui entraîne dans les faits un gel des avoirs) avec des particuliers et des entités désignées en Russie et en Ukraine qui soutiennent ou facilitent la violation de la souveraineté de l'Ukraine par la Russie. Il est donc interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger, à l'égard d'une personne désignée, d'effectuer une opération portant sur un bien lui appartenant, de conclure une transaction avec elle, de lui fournir des services ou par ailleurs de mettre des marchandises à sa disposition.

Le 24 février 2022, le président russe Vladimir Poutine a annoncé une « opération militaire spéciale » alors que les



forces launched a full-scale invasion of Ukraine from Russian and Belarusian territory. The war has become a grinding war of attrition, which sees little prospect of a quick victory for either side, and both continue to incur heavy losses. The Russian military has committed horrific atrocities against civilians, including in Izioum, Bucha, Kharkiv and Marioupol. Experts, including the Organization for Security and Cooperation in Europe (OSCE) Moscow Mechanism fact-finding missions, the Independent International Commission of Inquiry on Ukraine and United Nations (UN) Office of the High Commissioner for Human Rights (OHCHR), have concluded that Russia is committing serious human rights violations, war crimes, possible crimes against humanity, and conflict-related sexual violence. These studies have linked Russian external aggression with systematic repression and human rights abuses domestically. According to Ukraine's State Emergency Department, 30% of Ukrainian territory (approximately the size of Austria) is mined. President Putin's military invasion has been paired with significant malicious cyber operations and disinformation campaigns that falsely portray the West as the aggressor; and claim Ukraine is developing chemical, biological, radiological and/or nuclear weapons with North Atlantic Treaty Organization (NATO) support. The deterioration of Russia's relations with Ukraine has paralleled the worsening of its relations with the United States and NATO, which has led to heightened tensions.

### *International response*

The coalition of countries supporting Ukraine includes, but is not limited to, G7 and European countries and some of Ukraine's neighbours. This group is working to support Ukraine across a number of areas, including energy security, nuclear safety, food security, humanitarian assistance, combatting Russian disinformation, sanctions and economic measures, asset seizure and forfeiture, military assistance, accountability, recovery and reconstruction. Canada and G7 countries are engaged in intense diplomacy with the broader international community to encourage support for Ukraine and counter false Russian narratives. Key votes in multilateral forums have effectively isolated Russia, including resolutions in the UN General Assembly condemning Russian aggression against Ukraine (March 2022), deploring the humanitarian consequences of Russian aggression against Ukraine (March 2022), suspending Russian membership in the UN Human Rights Council (April 2022) and condemning Russia's illegal annexation of Ukrainian territories (October 2022). Many developing countries have refrained from openly criticizing Russia or imposing penalties due to geopolitical considerations, commercial incentives, or simply fear of retaliation, with some also arguing the conflict is less of a priority for their regions. Russia continues to use its position as a permanent member of the UN Security Council

forces russes lançaient une invasion à grande échelle de l'Ukraine à partir de la Russie et du Bélarus. L'invasion s'est transformée en une guerre d'usure qui rend peu probable une victoire rapide pour l'une ou l'autre des parties, qui continuent à subir de lourdes pertes. L'armée russe a commis de terribles atrocités contre des civils, notamment à Izioum, Boutcha, Kharkiv et Marioupol. Des experts, y compris les missions d'enquête du mécanisme de Moscou de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), la Commission d'enquête internationale indépendante sur l'Ukraine et le Haut-Commissariat aux droits de l'homme (HCDH) des Nations Unies, ont conclu que la Russie commet de graves violations des droits de la personne, des crimes de guerre, de possibles crimes contre l'humanité et des violences sexuelles liées au conflit. Ces enquêtes ont établi un lien entre l'agression russe en Ukraine et la répression systématique et les atteintes aux droits de la personne qui se produisent sur le territoire de la Russie. Selon le Service d'urgence d'État ukrainien, 30 % du territoire ukrainien (environ la taille de l'Autriche) est miné. L'invasion militaire du président Poutine s'est accompagnée d'importantes cyberopérations malveillantes et de campagnes de désinformation qui dépeignent faussement l'Occident comme l'agresseur et accusent l'Ukraine de développer des armes chimiques, biologiques, radiologiques ou nucléaires avec le soutien de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN). La détérioration des relations de la Russie avec l'Ukraine a été suivie d'une détérioration de ses relations avec les États-Unis et l'OTAN, ce qui a accru les tensions.

### *Réponse internationale*

La coalition des pays qui appuient l'Ukraine comprend, entre autres, le G7, des pays européens et certaines des nations voisines de l'Ukraine. Ce groupe agit sur différents plans pour soutenir l'Ukraine : sécurité énergétique, sûreté nucléaire, sécurité alimentaire, aide humanitaire, lutte contre la désinformation russe, application de sanctions et de mesures économiques, saisie et confiscation de biens, assistance militaire, imputabilité, redressement et reconstruction. Le Canada et les pays du G7 mènent des efforts diplomatiques intenses auprès du reste de la communauté internationale afin de rallier des appuis en faveur de l'Ukraine et de contrer les faux récits russes. Des votes clés au sein de cadres multilatéraux ont eu pour effet d'isoler la Russie, notamment l'adoption de résolutions à l'Assemblée générale des Nations Unies pour condamner l'agression russe contre l'Ukraine (mars 2022), déplorer les conséquences humanitaires de cette agression (mars 2022), suspendre la participation de la Russie au Conseil des droits de l'homme des Nations Unies (avril 2022) et condamner l'annexion illégale par la Russie de territoires ukrainiens (octobre 2022). De nombreux pays en développement se sont abstenus de critiquer ouvertement la Russie ou de punir ses agissements en raison de considérations géopolitiques ou commerciales ou tout simplement par crainte de représailles,

(UNSC) to block UNSC action on its war on Ukraine and its corrosive disinformation policies.

### *Canada's response*

Since 2022, the Government of Canada has committed over \$9.5 billion in multifaceted assistance to Ukraine. This includes military aid, cyber defence and training to Ukrainian troops in the United Kingdom (U.K.) and Poland under the aegis of Operation UNIFIER. Economic resilience support includes new loan resources, a loan guarantee, and Ukraine Sovereignty Bonds. Canada has temporarily removed trade tariffs on Ukrainian imports. Canada has also committed development and humanitarian assistance, and is countering disinformation through the G7 Rapid Response Mechanism. Canada is also providing security and stabilization programming, including support for civil rights organizations and human rights defenders. Canada announced two new immigration streams for Ukrainians coming to Canada: the temporary Canada Ukraine Authorization for Emergency Travel and a special permanent residence stream for family reunification.

In coordination with its allies and partners, since 2014 Canada has imposed sanctions on more than 2 700 individuals and entities in Russia, Belarus, Ukraine and Moldova who are complicit in the violation of Ukraine's and Moldova's sovereignty and territorial integrity. In addition, Canada implemented targeted restrictions against Russia and Belarus in financial, trade (goods and services), energy and transport sectors. Canada is part of the Oil Price Cap Coalition, which limits the provision of maritime services to Russian crude oil and petroleum products above a price set by the coalition. These amendments to the Regulations build upon Canada's existing sanctions by further impeding Russian dealings with Canada. Canada seeks to align its measures with its partners, including the United States (U.S.), the U.K., the European Union (EU), Australia, New Zealand, Japan and Ukraine.

### *Conditions for imposing and lifting sanctions*

Pursuant to SEMA, the Governor in Council may impose economic and other sanctions against foreign states,

certain affirmant également que le conflit n'est pas une priorité pour leurs régions. La Russie continue de se servir de son statut de membre permanent du Conseil de sécurité des Nations Unies (CSNU) afin d'empêcher celui-ci d'agir pour mettre un terme à la guerre en Ukraine et aux politiques de désinformation nuisibles de la Russie.

### *Réponse du Canada*

Depuis 2022, le Canada a versé ou s'est engagé à verser plus de 9,5 milliards de dollars d'aide à l'Ukraine. Ce montant englobe l'assistance militaire, la cyberdéfense et la formation des troupes ukrainiennes au Royaume-Uni et en Pologne dans le cadre de l'opération UNIFIER. Afin de renforcer la résilience économique de l'Ukraine, le Canada lui a accordé de nouvelles ressources au moyen de prêts et a émis une garantie de prêt et une obligation de souveraineté de l'Ukraine. Le Canada aide aussi l'Ukraine à réparer son infrastructure énergétique et a levé temporairement les droits de douane sur les importations en provenance de ce pays. De plus, le Canada a consacré des ressources pour apporter une aide humanitaire et une aide au développement, et il lutte contre la désinformation au moyen du Mécanisme de réponse rapide du G7. Le Canada mène également des programmes d'aide à la stabilisation et à la sécurité en Ukraine, qui procurent notamment un appui aux organisations de défense des droits civils et des droits de la personne. Le Canada a annoncé deux nouvelles voies d'immigration au Canada pour les Ukrainiens : l'Autorisation de voyage d'urgence Canada-Ukraine, qui leur procure un statut temporaire, et un volet spécial de résidence permanente pour la réunification des familles.

Depuis 2014, en coordination avec ses alliés et partenaires, le Canada a imposé des sanctions à plus de 2 700 particuliers et entités en Russie, au Bélarus, en Ukraine et en Moldova qui sont complices de violations de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine et de la Moldova. Le Canada applique aussi des restrictions ciblées visant la Russie et le Bélarus dans les secteurs des finances, du commerce (biens et services), de l'énergie et des transports. Par ailleurs, le Canada fait partie de la coalition pour le plafonnement du prix du pétrole russe, qui interdit la fourniture de services de transport maritime pour le pétrole brut et les produits pétroliers vendus par la Russie au-delà du prix plafond fixé par la coalition. Les présentes modifications au Règlement s'appuient sur les sanctions existantes du Canada en entravant davantage les opérations entre la Russie et le Canada. Le Canada cherche à harmoniser ses mesures avec celles de ses partenaires, y compris les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Union européenne, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Japon et l'Ukraine.

### *Conditions à remplir pour imposer et lever les sanctions*

Conformément à la LMES, le gouverneur en conseil peut imposer des sanctions économiques ou autres contre des

entities and individuals when, among other circumstances, a person has participated in gross and systematic human rights violations in Russia.

The duration of sanctions by Canada and like-minded partners has been explicitly linked to the peaceful resolution of the conflict, and the respect for Ukraine's sovereignty and territorial integrity, within its internationally recognized borders, including Crimea, as well as Ukraine's territorial sea. The U.S., the U.K., the EU and Australia have continued to update their sanction regimes against individuals and entities in both Ukraine and Russia.

### **Objective**

1. Signal Canada's strong condemnation of Russia's violation of Ukraine's sovereignty and territorial integrity, including organizing sham elections in occupied Ukraine;
2. Expose individuals willing to play a role in Russia's illegal administration of occupied Ukrainian territory;
3. Impose further macroeconomic costs on Russia;
4. Undermine Russia's ability to conduct its military aggression against Ukraine; and
5. Align Canada's measures with those taken by international partners.

### **Description**

The amendments to the Regulations add 30 individuals to Schedule 1 of the Regulations, who are subject to a broad dealings ban. They comprise Russian nationals who ran in the Kremlin-organized sham elections on the Russian-occupied territory of Ukraine on September 8–10, 2023.

### **Regulatory development**

#### *Consultation*

Global Affairs Canada engages regularly with relevant stakeholders including civil society organizations, cultural communities and other like-minded governments, regarding Canada's approach to sanctions implementation. Global Affairs research also draws from analysis from pro-democracy movements inside and outside of Russia.

With respect to the amendments targeting individuals and entities, public consultation would not be appropriate, given the risk of asset flight and the urgency to impose

États, des entités et des particuliers étrangers lorsque, entre autres, une personne a participé à des violations graves et systématiques des droits de la personne en Russie.

La durée des sanctions imposées par le Canada et ses partenaires d'optique commune a été explicitement liée au règlement pacifique du conflit et au respect de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine à l'intérieur de ses frontières internationalement reconnues, ce qui inclut la Crimée et la mer territoriale de l'Ukraine. Les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Union européenne et l'Australie continuent aussi à mettre à jour leurs régimes de sanctions à l'encontre de particuliers et d'entités en Ukraine, en Russie, au Bélarus et maintenant la Moldova.

### **Objectif**

1. Signaler que le Canada condamne fermement la violation par la Russie de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine, y compris l'organisation de simulacres d'élections en Ukraine occupée;
2. Dénoncer les personnes prêtes à jouer un rôle dans l'administration illégale par la Russie des territoires ukrainiens occupés;
3. Imposer des coûts macroéconomiques supplémentaires à la Russie;
4. Saper la capacité de la Russie à mener son agression militaire contre l'Ukraine;
5. Harmoniser les mesures du Canada avec celles prises par ses partenaires internationaux.

### **Description**

Les modifications proposées ajoutent à l'annexe 1 du Règlement 30 personnes assujetties à une interdiction générale de transactions. Il s'agit de ressortissants russes qui se sont présentés au simulacre d'élections organisées par le Kremlin sur le territoire ukrainien occupé par la Russie du 8 au 10 septembre 2023.

### **Élaboration de la réglementation**

#### *Consultation*

Affaires mondiales Canada consulte régulièrement les intervenants pertinents, notamment des organisations de la société civile, des communautés culturelles et des représentants d'autres gouvernements d'optique commune pour discuter de la démarche suivie par le Canada pour appliquer des sanctions. Affaires mondiales Canada fonde son travail de recherche sur les analyses de mouvements prodémocratie en Russie et à l'extérieur de ce pays.

En ce qui concerne les modifications visant les particuliers et les entités, des consultations publiques ne seraient pas appropriées, compte tenu du risque de fuite des actifs et

these measures in response to the ongoing breach of international peace and security in Ukraine.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

An initial assessment of the geographical scope of the amendments was conducted and did not identify any modern treaty obligations, as the amendments do not take effect in a modern treaty area.

### *Instrument choice*

Regulations are the sole method to enact sanctions in Canada. No other instrument could be considered.

## **Regulatory analysis**

### *Benefits and costs*

Sanctions targeting specific individuals and entities have less impact on Canadian businesses than traditional broad-based economic sanctions, and have limited impact on the citizens of the country of the listed individuals and entities. It is likely that the newly listed individuals and entities have limited linkages with Canada, and therefore do not have business dealings that are significant to the Canadian economy.

Canadian banks and financial institutions are required to comply with sanctions. They will do so by adding the newly listed individuals and entities to their existing monitoring systems, which may result in a minor compliance cost.

### *Small business lens*

Likewise, the amendments could create additional costs for small businesses seeking permits that would authorize them to carry out specified activities or transactions that are otherwise prohibited. However, costs will likely be low, as it is unlikely that Canadian small businesses have or will have dealings with the newly listed individuals and entities. No significant loss of opportunities for small businesses is expected as a result of the Regulations.

### *One-for-one rule*

The permitting process for businesses meets the definition of “administrative burden” in the *Red Tape Reduction Act* and would need to be calculated and offset within 24 months. However, the amendments address an

de l’urgence d’imposer ces mesures en réponse à la violation continue de la paix et de la sécurité internationales en Ukraine.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Une évaluation initiale de la portée géographique des modifications a été effectuée et n’a révélé aucune obligation découlant des traités modernes, puisque les modifications ne prendront pas effet dans une région visée par un traité moderne.

### *Choix de l’instrument*

Au Canada, les règlements sont le seul instrument permettant d’appliquer des sanctions. Aucun autre instrument ne pourrait être considéré.

## **Analyse de la réglementation**

### *Avantages et coûts*

Les sanctions visant des entités et des particuliers précis ont moins d’incidence sur les entreprises canadiennes que les sanctions économiques habituelles à grande échelle, et ont des répercussions limitées sur les citoyens du pays des entités et particuliers visés. Il est probable que les entités et les particuliers nouvellement visés aient des liens limités avec le Canada et, par conséquent, qu’ils n’aient pas de relations d’affaires importantes pour l’économie canadienne.

Les banques et les institutions financières canadiennes sont tenues de se conformer aux sanctions. Elles le feront en ajoutant les nouvelles entités et les nouveaux particuliers désignés à leurs systèmes de surveillance existants, ce qui pourrait entraîner un coût de mise en conformité mineur.

### *Lentille des petites entreprises*

De même, les modifications pourraient entraîner des coûts supplémentaires pour les petites entreprises qui cherchent à obtenir des permis qui les autoriseraient à effectuer des activités ou des transactions précises qui sont autrement interdites. Cependant, les coûts seront probablement faibles, car il est peu probable que les petites entreprises canadiennes aient ou auront des relations avec les entités ou les particuliers nouvellement inscrits. Aucune perte notable d’occasions pour les petites entreprises n’est prévue en raison des modifications.

### *Règle du « un pour un »*

Le processus d’autorisation pour les entreprises correspond à la définition de « fardeau administratif » dans la *Loi sur la réduction de la paperasse* et devrait être calculé et compensé dans les 24 mois. Cependant, les

emergency circumstance and are therefore exempt from the requirement to offset administrative burden and regulatory titles under the one-for-one rule.

### *Regulatory cooperation and alignment*

While the amendments are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum, they align with actions taken by Canada's allies.

### *Strategic environmental assessment*

The Regulations are unlikely to result in important environmental effects. In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

### *Gender-based analysis plus (GBA+)*

The subject of economic sanctions has previously been assessed for effects on gender and diversity. Although intended to facilitate a change in behaviour through economic pressure on individuals and entities in foreign states, sanctions under SEMA can nevertheless have an unintended impact on certain vulnerable groups and individuals. Rather than affecting Russia as a whole, these targeted sanctions impact individuals believed to be engaged in activities that directly or indirectly support, provide funding for or contribute to a violation of the sovereignty or territorial integrity of Ukraine. Therefore, these sanctions are unlikely to have a significant impact on vulnerable groups as compared to traditional broad-based economic sanctions directed toward a state, and limit the collateral effects to those dependent on those targeted individuals and entities.

### *Rationale*

The amendments seek to impose a direct economic cost on Russia and signal Canada's strong condemnation of Russia's violation of Ukraine's sovereignty and territorial integrity, including the implementation of policies designed to instill fear and to suppress Ukrainian culture and identity. These include arbitrary detention, torture, forced deportations, including of minors, forced pass-  
portization, "filtration" (or filtration camps; a process during which Ukrainian civilians undergo compulsory interrogation and, in some cases, are tortured by Russian or Russian-backed forces at checkpoints on the Russia-Ukraine border, which can lead to their disappearance or

modifications répondent à une situation d'urgence et, par conséquent, elles sont exemptées de l'obligation de compenser le fardeau administratif et les titres réglementaires en vertu de la règle du « un pour un ».

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Bien que les modifications ne soient pas liées à un plan de travail ni à un engagement dans le cadre d'un mécanisme officiel de coopération en matière de réglementation, elles sont harmonisées avec les mesures prises par les alliés du Canada.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Il est peu probable que les modifications entraînent des effets importants sur l'environnement. Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas nécessaire.

### *Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)*

Le sujet des sanctions économiques a déjà fait l'objet d'une analyse des effets sur l'égalité des genres et la diversité dans le passé. Bien qu'elles visent à encourager un changement de comportement en exerçant une pression économique sur des particuliers et des entités à l'étranger, les sanctions prises en vertu de la LMES peuvent néanmoins avoir une incidence involontaire sur certains groupes et certaines personnes vulnérables. Or, les sanctions ciblées n'auront pas d'effet sur la Russie dans son ensemble, mais plutôt sur des individus soupçonnés de mener des activités qui soutiennent, facilitent ou financent, directement ou indirectement, une violation de la souveraineté ou de l'intégrité territoriale de l'Ukraine, ou y contribuent. Ainsi, par comparaison avec les sanctions économiques habituelles visant de manière générale un État étranger, les sanctions dont il est question ici n'auront probablement pas d'incidence importante sur les groupes vulnérables, et leurs effets collatéraux se limiteront aux personnes qui dépendent des entités et des particuliers ciblés.

### *Justification*

Les modifications visent à imposer un coût économique direct à la Russie, et montrent que le Canada condamne fermement la violation par la Russie de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine, y compris la mise en œuvre de politiques visant à instaurer la peur et à supprimer la culture et l'identité ukrainiennes. Il s'agit entre autres de la détention arbitraire, de la torture, des déportations forcées (notamment de mineurs), de la remise forcée de passeports, de la « filtration » (ou camps de filtration — processus au cours duquel des civils ukrainiens subissent des interrogatoires obligatoires et, dans certains cas, sont torturés par les forces russes ou celles soutenues

deportation), and the imposition of Russian law, media and education. The amendments target 30 Russian individuals who ran for the sham election of deputies of the Kherson Regional Duma of the First Convocation (a chamber of officials) in the Russian-occupied Kherson Oblast of Ukraine on September 8–10, 2023. By running for official public positions in the Russian-occupied territories of Ukraine, these individuals participate in processes that Russia is using to legitimize its illegal invasion of sovereign Ukraine territory. As candidates on political party lists in these sham elections, these individuals demonstrated that if elected, they will implement the Kremlin's pro-Russian policies in occupied Ukraine, including attempts to "russify" Ukrainians. These amendments expose who these individuals are and seek to degrade the ability of Russian military and civilian authorities to undertake Russia's illegal war and occupation activities. The U.K. recently used their sanctions to target individuals and entities involved in the sham elections organized by Russian authorities on the Russian-occupied territories of Ukraine (September 2023). These amendments keep Canada aligned with the efforts of our partners on this issue.

#### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

The amendments come into force on the day on which they are registered.

The names of the listed individuals and entities will be available online for financial institutions to review, and will be added to the Consolidated Canadian Autonomous Sanctions List. This will help to facilitate compliance with the Regulations.

Under the SEMA, both Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and Canada Border Services Agency (CBSA) officers have the power to enforce sanctions violations through their authorities, as defined under the *Customs Act*, the *Excise Act* or the *Excise Act, 2001*, and sections 487 to 490, 491.1 and 491.2 of the *Criminal Code*.

In accordance with section 8 of the SEMA, every person who knowingly contravenes or fails to comply with the Regulations is liable, upon summary conviction, to a fine of not more than \$25,000 or to imprisonment for a term of not more than one year, or to both; or, upon conviction on indictment, to imprisonment for a term of not more than five years.

par ces dernières aux points de contrôle à la frontière entre la Russie et l'Ukraine; ceci peut conduire à leur disparition ou à leur déportation), et de l'imposition du droit, des médias et de l'éducation russes. Les modifications visent 30 Russes qui se sont présentés, du 8 au 10 septembre 2023, aux simulacres d'élections des députés de la Douma régionale de Kherson à la Première convocation (chambre de représentants) dans l'oblast de Kherson occupé par la Russie en Ukraine. En se présentant à des postes publics officiels dans les territoires ukrainiens occupés par la Russie, ces personnes participent aux processus utilisés par la Russie pour légitimer son invasion illégale du territoire ukrainien souverain. En tant que candidats sur des listes de partis politiques lors de ces simulacres d'élections, ces personnes ont démontré que si elles étaient élues, elles mettraient en œuvre les politiques prorusses du Kremlin en Ukraine occupée, y compris les tentatives de « russification » des Ukrainiens. Les modifications proposées révèlent l'identité de ces personnes et visent à réduire la capacité des autorités militaires et civiles russes d'entreprendre des activités illégales de guerre et d'occupation. Le Royaume-Uni a récemment eu recours à des sanctions semblables pour cibler les personnes et les entités impliquées dans les simulacres d'élections organisées par les autorités russes dans les territoires ukrainiens occupés par la Russie (septembre 2023). Les modifications proposées permettraient donc au Canada de continuer d'harmoniser ses efforts avec ceux de ses partenaires à cet égard.

#### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

Les modifications entrent en vigueur le jour de leur enregistrement.

Les noms des entités et des individus inscrits seront accessibles en ligne pour que les institutions financières puissent en prendre connaissance et seront ajoutés à la Liste consolidée des sanctions autonomes canadiennes. Cela contribuera à faciliter le respect du Règlement.

Au titre de la LMES, les agents de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et ceux de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) peuvent imposer des sanctions en vertu des pouvoirs qui leur sont conférés par la *Loi sur les douanes*, la *Loi de 2001 sur l'accise* ainsi que les articles 487 à 490, 491.1 et 491.2 du *Code criminel*.

Conformément à l'article 8 de la LMES, quiconque contrevient sciemment au Règlement est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de 25 000 \$ ou d'une peine d'emprisonnement maximale d'un an, ou d'une combinaison des deux; ou encore, sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, d'une peine d'emprisonnement maximale de cinq ans.

**Contact**

Andreas Weichert  
Director  
Eastern Europe and Eurasia Relations Division  
Global Affairs Canada  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: 613-203-3603  
Email: [Andreas.Weichert@international.gc.ca](mailto:Andreas.Weichert@international.gc.ca)

**Personne-ressource**

Andreas Weichert  
Directeur  
Direction de l'Europe de l'Est et de l'Eurasie  
Affaires mondiales Canada  
125, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G2  
Téléphone : 613-203-3603  
Courriel : [Andreas.Weichert@international.gc.ca](mailto:Andreas.Weichert@international.gc.ca)

Registration  
SOR/2023-265 December 8, 2023

## CONTRAVENTIONS ACT

P.C. 2023-1212 December 8, 2023

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, makes the annexed *Regulations Amending the Contraventions Regulations (Transportation of Dangerous Goods Act, 1992)* under subsection 8(1)<sup>a</sup> of the *Contraventions Act*<sup>b</sup>.

## Regulations Amending the Contraventions Regulations (Transportation of Dangerous Goods Act, 1992)

### Amendment

**1 The portion of items 1 to 12 of Schedule XV to the *Contraventions Regulations*<sup>1</sup> in column III is replaced by the following:**

Column III	
Item	Fine (\$)
1	2000
2	2000
3	2000
4	2000
5	2500
6	2000
7	2000
8	2000
9	2000
10	4000
11	4000
12	4000

### Coming into Force

**2 These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 7, s. 4(1)

<sup>b</sup> S.C. 1992, c. 47

<sup>1</sup> SOR/96-313

Enregistrement  
DORS/2023-265 Le 8 décembre 2023

## LOI SUR LES CONTRAVENTIONS

C.P. 2023-1212 Le 8 décembre 2023

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu du paragraphe 8(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les contraventions*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions (Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses)*, ci-après.

## Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions (Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses)

### Modification

**1 Le passage des articles 1 à 12 de l'annexe XV du *Règlement sur les contraventions*<sup>1</sup> figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Colonne III	
Article	Amende (\$)
1	2 000
2	2 000
3	2 000
4	2 000
5	2 500
6	2 000
7	2 000
8	2 000
9	2 000
10	4 000
11	4 000
12	4 000

### Entrée en vigueur

**2 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 7, par. 4(1)

<sup>b</sup> L.C. 1992, ch. 47

<sup>1</sup> DORS/96-313



## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

The purpose of the amendments to the *Contraventions Regulations* (CR) is to ensure the effectiveness of the ticketing procedure established under the *Contraventions Act*, known as the Contraventions Regime. Amendments are required to increase the fine amounts for offences under the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* (TDGA). These increases are required as fine amounts have not been increased in over 15 years and are no longer sufficiently significant to deter potential offenders.

### Background

The *Contraventions Act* provides an alternative to the summary conviction procedure set out in the *Criminal Code* for the prosecution of certain federal offences. This procedure reflects the distinction between criminal offences and regulatory offences. It allows enforcement authorities to commence the prosecution of a contravention by means of a ticket with the option of voluntary payment of the prescribed fine, therefore avoiding the longer and more costly summary conviction procedure set out in the *Criminal Code*. This spares the offender from the legal ramifications of a *Criminal Code* conviction, such as a criminal record, while ensuring that court and criminal justice resources can be focussed on the prosecution of more serious offences. This ticketing procedure is a more reasonable and effective approach for regulatory offences and provides for fines that are proportionate to the seriousness of these offences.

Made under section 8 of the *Contraventions Act*, the CR identify which federal offences are designated as contraventions, provide a short-form description, and prescribe the amount of the fine for each of these offences. The CR are amended when a federal department proposes to designate a given regulatory offence “as a contravention” or when amendments to existing short-form descriptions or fine amounts are required.

The 2017 Evaluation of the *Contraventions Act* Program found the inherent value in a ticketing regime because it bridges the gap between non-binding warnings and the summary conviction procedure. The summary conviction procedure is inadequate in many scenarios involving relatively minor federal offences, as it involves steps, costs and

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

Les modifications apportées au *Règlement sur les contraventions* (RC) ont pour but d'augmenter le montant des amendes pour les infractions à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (LTMD). Ces augmentations sont nécessaires pour assurer l'efficacité du Régime de contraventions comme mesure de dissuasion puisque les montants des amendes n'ont pas été augmentés depuis 15 ans et, par conséquent, ne produisent plus l'effet dissuasif escompté auprès des contrevenants potentiels.

### Contexte

La *Loi sur les contraventions* offre une procédure alternative à la procédure sommaire établie par le *Code criminel* pour la poursuite de certaines infractions fédérales. Cette alternative reflète la distinction entre les infractions criminelles et les infractions réglementaires. Elle permet aux autorités chargées de l'application de la loi d'intenter une poursuite relativement à une contravention par voie de procès-verbal, lequel est assorti de l'option du paiement volontaire de l'amende prescrite, évitant ainsi les poursuites judiciaires par procédure sommaire plus longues et plus coûteuses prévues dans le *Code criminel*. Cela évite au contrevenant les ramifications juridiques d'une condamnation prononcée en vertu du *Code criminel*, comme un casier judiciaire, tout en garantissant que les ressources des tribunaux et de la justice pénale peuvent être consacrées à la poursuite d'infractions plus graves. Cette procédure de délivrance de contraventions est une approche plus raisonnable et plus efficace pour les infractions réglementaires, et elle prévoit des amendes proportionnelles à la gravité de ces infractions.

Pris en vertu de l'article 8 de la *Loi sur les contraventions*, le RC identifie les infractions fédérales qualifiées de contraventions, fournit une description abrégée et fixe le montant de l'amende à l'égard de chacune de ces contraventions. La description abrégée est reproduite sur le procès-verbal remis au contrevenant. Le RC est modifié lorsqu'un ministère fédéral propose de qualifier une infraction réglementaire de contravention ou lorsque des modifications doivent être apportées aux descriptions abrégées existantes ou aux montants des amendes.

L'Évaluation du Programme pour l'application de la *Loi sur les contraventions* de 2017 a mis en évidence la valeur inhérente d'un régime de contraventions, car il comble la différence entre les avertissements non contraignants et les poursuites judiciaires par procédure sommaire. Sans un régime de contraventions, les agents chargés de

consequences that may be disproportionate to the nature of these offences. Enforcement officers interviewed as part of the evaluation reported that, in the absence of a ticketing regime, they would routinely elect not to enforce many offences or turn to warnings.

One of the recommendations of the 2021 Evaluation of the *Contraventions Act* Program was that Justice Canada “should engage the relevant federal departments and agencies in a systemic review of fine levels to ensure that the *Contraventions Act* is achieving its intended impact on those who commit offences designated as contraventions.”

In response to this recommendation, the Department of Justice Canada has been engaging with departments, including Transport Canada, that use the *Contraventions Regime* to increase the existing fine amounts.

The TDGA imposes requirements for the transportation of dangerous goods, including proper classification and transportation in means of containment that meet applicable standards, for all modes of transport in Canada (rail, air, marine and road). In the case of offences under the TDGA that have been designated as contraventions, fines have remained the same since these offences were first included in the CR in 2007. In order to maintain their deterrent effect, the fines need to be updated to a level appropriate for 2023. In setting the new fine amounts, Transport Canada consulted inspectors, regional managers as well as the provinces and territories. Factors such as inflation, the reasonableness of the proposed amount and the level of risk associated with the offence were also considered.

### Objective

The objective of the amendments is to increase the fine amounts associated with designated offences under the TDGA to ensure the continued effectiveness of the *Contraventions Regime* as an appropriate enforcement tool.

As a result, the amendments aim to deter the commission of offences under the TDGA, therefore promoting public safety in the transportation of dangerous goods by all modes of transport regulated by Transport Canada.

### Description

The amendments increase the fine amounts for the 12 offences under the TDGA designated in Schedule XV of the CR. The amounts were multiplied by a factor of three to five, depending on the nature of the offence and

l'application de la loi interrogés ont déclaré qu'ils choisiraient couramment de ne pas faire respecter de nombreuses dispositions ou de recourir à des avertissements.

L'une des recommandations de l'Évaluation du Programme pour l'application de la *Loi sur les contraventions* de 2021 était que Justice Canada « devrait mobiliser les ministères et organismes fédéraux concernés dans le cadre d'un examen systémique des niveaux d'amende afin de s'assurer que la *Loi sur les contraventions* a l'effet souhaité sur les personnes qui commettent des infractions qualifiées de contraventions ».

En réponse à cette recommandation, le ministère de la Justice Canada s'est engagé à travailler avec les ministères, notamment Transports Canada, qui utilisent le Régime des contraventions pour augmenter le montant des amendes existantes.

La LTMD énonce les exigences applicables au transport des marchandises dangereuses, notamment en ce qui concerne la classification et le transport dans des contenants appropriés et conformes aux normes applicables, pour tous les moyens de transport au pays (ferroviaire, aérien, maritime et routier). Dans le cas des infractions à la LTMD qui ont été qualifiées de contraventions, les amendes sont demeurées inchangées depuis que ces infractions ont été inscrites dans le RC en 2007. Afin de maintenir leur effet dissuasif, les amendes doivent être mises à jour à un niveau pertinent pour 2023. Pour établir les nouveaux montants des amendes, Transports Canada a consulté des inspecteurs, des gestionnaires régionaux ainsi que les provinces et les territoires. Des facteurs tels que l'inflation, le caractère raisonnable du montant proposé et le niveau de risque associé à l'infraction ont également été pris en compte.

### Objectif

L'objectif de ces modifications est d'augmenter le montant des amendes associées aux infractions qualifiées de la LTMD afin d'assurer l'efficacité continue du Régime des contraventions en tant qu'outil d'application de la loi pertinent.

Par conséquent, les modifications visent à dissuader la commission d'infractions de la LTMD et donc à promouvoir la sécurité publique dans le cadre du transport de marchandises dangereuses par tous les modes de transport réglementés par Transports Canada.

### Description

Les modifications augmentent les montants des amendes pour les 12 infractions de la LTMD prévues à l'annexe XV du RC. Les montants ont été multipliés par un facteur de trois à cinq, en fonction de la nature de l'infraction

potential resulting prejudice. This results in fine amounts ranging from \$2,000 to \$4,000. For example, the offence under subsection 18(3) of the TDGA of “Failing to report loss or theft to prescribed person” has been increased from \$1,000 to \$4,000.

## **Regulatory development**

### *Consultation*

In February 2023, Transport Canada consulted internally with Transportation of Dangerous Goods (TDG) law enforcement personnel and TDG regional managers on the proposed fine amounts. These stakeholders were generally supportive of the initiative and agreed that it would enhance the deterrence of the Contraventions Regime. Internal consultations revealed that certain offences should incur higher fines because of their nature and potential prejudice. As a result, the fines for offences pertaining to safety and security requirements that apply to importing, offering for transport, handling or transporting dangerous goods (paragraph 5(a) and section 5.1 of the TDGA) have been increased to a greater degree.

In March 2023, Transport Canada consulted the National Compliance Working Group (NCWG) on the transportation of dangerous goods on this proposal. The NCWG provides a forum for provinces and territories to exchange information and seek clarification with the federal government on inspection and enforcement matters related to the transportation of dangerous goods. Comments received were supportive of the proposed changes. However, NCWG members expressed concerns that the proposed amounts, which at the time were closer to the maximum amount under the Contraventions Regime of \$5,000, would be substantially greater than those of some provinces, such as Ontario or Quebec. Of note, fine amounts for these provinces have not been increased since 2005 and 2011, respectively. In response to these concerns, however, fine amounts were recalculated based on the range currently in place in the other schedules of the CR before moving on to the next phase of consultation.

In July 2023, Transport Canada launched a 52-day consultation period to allow key stakeholders and the public to comment on the proposed fine amounts. Comments could be conveyed through Transport Canada’s consultation page or via email to TDG container facilities or the TDG General Policy Advisory Council. The Council, which comprises members of the Canadian Association of Fire Chiefs, the Canadian Association of Chiefs of Police, the Federation of Canadian Municipalities, labour unions,

et du préjudice potentiel qui peut en résulter. Ainsi, les montants des amendes varient de 2 000 \$ à 4 000 \$. Par exemple, le montant d’amende associé à l’infraction prévue au paragraphe 18(3) de la LTMD concernant le « Défaut de faire rapport d’une perte ou d’un vol à toute personne désignée » passe de 1 000 \$ à 4 000 \$.

## **Élaboration de la réglementation**

### *Consultation*

En février 2023, Transports Canada a réalisé des consultations internes auprès des agents chargés de l’application de la loi ainsi que des directeurs régionaux en matière de transport des marchandises dangereuses au sujet des montants d’amende proposés. Les intervenants étaient généralement favorables à l’initiative et ont convenu qu’elle renforcerait le caractère dissuasif du Régime des contraventions. Il ressort des consultations internes que certaines infractions devraient faire l’objet d’amendes plus élevées en raison de leur nature et du préjudice potentiel qu’elles peuvent causer. Par conséquent, les amendes pour les infractions relatives aux exigences de sûreté et de sécurité qui s’appliquent à l’importation, à l’offre de transport, à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses [alinéa 5a) et article 5.1 de la LTMD] ont été davantage majorées.

En mars 2023, Transports Canada a consulté le Groupe de travail sur la conformité nationale (GTCN) sur le transport des marchandises dangereuses au sujet de cette proposition. Le GTCN offre aux provinces et aux territoires un forum leur permettant d’échanger des informations et de demander des éclaircissements au gouvernement fédéral sur les questions d’inspection et d’application de la loi liées au transport des marchandises dangereuses. Les commentaires reçus étaient favorables aux changements proposés. Toutefois, les membres du GTCN ont fait part de leurs préoccupations quant au fait que les montants proposés, qui étaient à l’époque plus proches du montant maximal de 5 000 \$ prévu par le Régime des contraventions, seraient nettement plus élevés que dans certaines provinces, comme l’Ontario ou le Québec. Il convient de noter que les montants des amendes dans ces provinces n’ont pas été augmentés depuis 2005 et 2011, respectivement. Cependant, en réponse à ces préoccupations, les montants des amendes ont été recalculés à partir de la fourchette établie dans les autres annexes du RC avant de passer à la phase suivante de la consultation.

En juillet 2023, Transports Canada a lancé une période de consultation de 52 jours pour permettre aux principaux intervenants et au public de faire part de leurs commentaires sur les montants d’amendes proposés. Les commentaires pouvaient être transmis sur la plateforme en ligne de Transports Canada ou par courriel aux installations spécialistes des contenants pour le transport des marchandises dangereuses ou au Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises

and a variety of industry associations, provides Transport Canada with advice on all matters related to the transportation of dangerous goods. Most of the comments were in favour of the initiative, while one questioned the increase during difficult economic times. Given fines are only imposed when an offence has been committed, the general economic situation should not be factored in when establishing a fine amount.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

No impacts on modern treaties have been identified in relation to the CR. The amendments to the CR do not create new offences, nor do they impose any new restrictions or burdens.

### *Instrument choice*

In order to improve the impact of existing contraventions through increases to fine amounts, amendments to the CR are required. No other instrument is appropriate to allow enforcement officers to issue contraventions tickets with increased fine amounts. Therefore, no non-regulatory options were considered.

### **Regulatory analysis**

#### *Benefits and costs*

The costs and benefits of the Regulations have been assessed in accordance with the Treasury Board Secretariat's [Policy on Cost-Benefit Analysis](#) by comparing the baseline scenario against the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government of Canada does not implement the Regulations. The regulatory scenario provides information on the intended outcomes of the Regulations.

Of note, the costs related to the administration of the Contraventions Regime, as well as the Government of Canada revenues generated through the payment of fines, are not considered costs nor benefits, as they occur only in instances of non-compliance with the law.

#### **Baseline and regulatory scenarios**

In the baseline scenario, fine amounts for offences under the TDGA remain at the current level. As such, tickets under the Contraventions Regime could lose their effectiveness over time, as they may not be perceived as a proper deterrent, increasing risk to safety and security. In

dangereuses. Le Comité, qui comprend des membres de l'Association canadienne des chefs de pompiers, de l'Association canadienne des chefs de police, de la Fédération canadienne des municipalités, des syndicats et de diverses associations industrielles, offre à Transports Canada des conseils sur toutes les questions liées au transport des marchandises dangereuses. La majorité des commentaires reçus était favorable à l'augmentation. Toutefois, un intervenant s'est dit préoccupé de l'augmentation des montants lors d'une conjoncture économique défavorable. Puisqu'une amende n'est imposée que lorsqu'une infraction a été commise, la situation économique actuelle ne devrait pas être prise en compte pour la détermination des montants.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Aucun impact sur les traités modernes n'a été relevé en lien avec le RC. Les modifications apportées au RC ne créent pas de nouvelles infractions et n'imposent pas de nouvelles restrictions ou de nouvelles charges.

### *Choix de l'instrument*

Des modifications au RC sont nécessaires afin d'augmenter le montant des amendes. Aucun autre instrument n'est adapté pour permettre aux agents chargés de l'application de la loi de délivrer des procès-verbaux de contraventions assortis d'amendes plus élevées. Par conséquent, aucune option non réglementaire n'a été examinée.

### **Analyse de la réglementation**

#### *Avantages et coûts*

Les coûts et les avantages du Règlement ont été évalués conformément à la [Politique sur l'analyse coûts-avantages](#) du Secrétariat du Conseil du Trésor, en comparant le scénario de base et le scénario réglementaire. Le scénario de base décrit ce qui est susceptible de se produire dans l'avenir si le gouvernement du Canada ne met pas en œuvre le Règlement. Le scénario réglementaire apporte des informations sur les résultats escomptés du Règlement.

À noter que les coûts liés à l'administration du Régime des contraventions, ainsi que les recettes du gouvernement du Canada générées par le paiement des amendes, ne sont pas considérés comme des coûts ou des avantages dans le cadre de l'analyse réglementaire, puisqu'ils ne se produisent qu'en cas de non-respect de la loi.

#### **Scénario de référence et scénario réglementaire**

Dans le scénario de base, le montant des amendes pour les infractions à la LTMD reste au niveau actuel. Dans ce cas, les procès-verbaux délivrés dans le cadre du Régime des contraventions pourraient perdre de leur efficacité avec le temps puisqu'ils ne seraient plus perçus comme étant

the regulatory scenario, the CR are amended, establishing higher fine amounts.

### Benefits

The CR allow enforcement officers to bring regulated parties into compliance with a flexible and agile tool that addresses non-compliance in a proportionate way while diverting the treatment of these offences outside of the courts and the justice system. The CR will provide Transport Canada with an additional enforcement option to respond to and deter non-compliance. Tickets under the Contraventions Regime, in contrast to the existing prosecution option, are recognized to be a less resource-intensive and a more agile option to address instances of non-compliance. As such, the Contraventions Regime could reduce costs to the government and lead to greater efficiency in enforcing the TDGA. At the macro-level, the systematic review of fine amounts enhances the credibility of the regime as an enforcement tool of choice.

### Costs

While greater fine amounts will result in higher costs for entities and individuals, these costs are directly related to non-compliance with the TDGA and are therefore not considered costs for the purposes of the cost-benefit analysis.

Nominal implementation costs result from the labour necessary to update electronic court systems with new information in the provinces where the regime is implemented. Other costs may include processing costs for federal contraventions tickets issued, collecting revenues generated by voluntary payments of fines, managing unpaid fines and scheduling disputed ticket trials. Costs incurred by the provinces in the administration of federal contraventions are deducted from the revenues generated by the payment of fines, making management of the Contraventions Regime on behalf of the federal government cost-neutral.

### *Small business lens*

Analysis under the small business lens concluded that the regulatory amendments will not impose an administrative or compliance burden on Canadian small businesses. Contraventions are not considered an administrative or a compliance burden for the purpose of the small business lens.

suffisamment dissuasifs, augmentant ainsi le risque à la sûreté et la sécurité. Dans le scénario réglementaire, le RC est modifié de manière à établir des montants d'amendes plus élevés.

### Avantages

Le RC permet aux agents chargés de l'application de la loi de continuer à assurer la conformité des parties réglementées à l'aide d'un outil souple et adaptable qui répond à la non-conformité de manière proportionnée tout en évitant que le traitement de ces infractions ne soit confié aux tribunaux et au système judiciaire. Le RC continuera d'offrir à Transports Canada une option d'application de la loi supplémentaire pour répondre à la non-conformité et la décourager. Contrairement à l'option de poursuite existante, les procès-verbaux relevant du Régime des contraventions sont reconnus comme offrant une option exigeant moins de ressources et plus souple pour traiter les cas de non-conformité. De ce fait, le Régime des contraventions pourrait réduire les coûts pour le gouvernement et conduire à une plus grande efficacité dans l'application de la LTMD. D'un point de vue général, l'examen systématique du montant des amendes renforce la crédibilité du régime en tant qu'instrument privilégié pour l'application de la loi.

### Coûts

Bien que des amendes plus élevées entraînent des coûts plus élevés pour les entités et les personnes, ces coûts sont directement liés au non-respect de la LTMD et ne sont donc pas considérés comme des coûts aux fins de l'analyse coûts-avantages.

Des coûts administratifs nominaux résultent du travail nécessaire pour mettre à jour les systèmes judiciaires électroniques en fonction des nouvelles informations dans les provinces où le régime est mis en œuvre. Les coûts administratifs comprennent également le traitement des procès-verbaux de contraventions fédérales émis, la collecte des recettes générées par les paiements volontaires des amendes, la gestion des amendes impayées et la planification des procès relatifs aux procès-verbaux de contraventions contestés. Les coûts encourus par les provinces dans le cadre de l'administration des contraventions fédérales sont déduits des recettes générées par le paiement des amendes, ce qui rend la gestion du Régime des contraventions pour le compte du gouvernement fédéral neutre sur le plan des coûts.

### *Lentille des petites entreprises*

L'analyse sous la lentille des petites entreprises a permis de conclure que les modifications réglementaires n'imposeront pas de fardeau administratif ni d'exigences de conformité aux petites entreprises canadiennes. Les contraventions ne sont pas considérées comme un fardeau administratif ou une exigence de conformité aux fins de la lentille des petites entreprises.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply, as there is no incremental change in administrative burden on businesses, and no regulatory titles are repealed or introduced. Contraventions are not considered to be an administrative burden for the purpose of the one-for-one rule.

### *Regulatory cooperation and alignment*

These amendments are not related to a work plan or a commitment under a formal regulatory cooperation forum.

### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

### *Gender-based analysis plus (GBA+)*

No differential impacts are expected based on gender or other identity factors, as these amendments do not create new requirements or burdens on individuals.

It is important to note that the purpose of the *Contraventions Act* is to ensure that the enforcement of offences designated as contraventions will be less onerous on the offender and more proportionate and appropriate to the seriousness of the offence when compared to the procedure set out in the *Criminal Code*.

## **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

### *Implementation*

These amendments will come into force on the day on which they are registered.

### *Compliance and enforcement*

The amendments to the CR provide enforcement officers with an appropriate enforcement tool, allowing them to fulfil their mandate effectively and promote legislative and regulatory compliance.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas parce qu'il n'y a pas de changement supplémentaire quant au fardeau administratif des entreprises et qu'aucun règlement ne sera abrogé ou ajouté. Les contraventions ne sont pas considérées comme des charges administratives dans le cadre de la règle du « un pour un ».

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Ces modifications ne sont pas liées à un plan de travail ou à un engagement découlant d'un forum officiel sur la coopération réglementaire.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, un examen préliminaire a permis de conclure que l'évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

### *Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)*

Aucune répercussion différente en fonction du sexe ou d'autres facteurs identitaires n'est attendue, car ces modifications n'entraînent pas de nouvelles exigences ou de nouvelles charges pour les personnes.

Il est important de noter que la *Loi sur les contraventions* a pour objet de veiller à ce que l'application des infractions qualifiées de contraventions soit moins lourde pour le contrevenant et plus proportionnée et appropriée à l'égard de la gravité de l'infraction, par comparaison avec la procédure prévue par le *Code criminel*.

## **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

### *Mise en œuvre*

Ces modifications entrent en vigueur à la date de leur enregistrement.

### *Conformité et application*

Les modifications apportées au RC fournissent aux agents responsables de l'application de la loi un outil d'application adéquat, leur permettant de s'acquitter de leur mandat de manière efficace et de promouvoir la conformité législative et réglementaire.

**Contact**

Evelyne Borkowski-Parent  
Legal Counsel  
Programs Branch  
Legal Services Division  
Policy Sector  
Department of Justice Canada  
284 Wellington Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0H8

**Personne-ressource**

Evelyne Borkowski-Parent  
Conseillère juridique  
Division des services juridiques  
Direction générale des programmes  
Secteur des politiques  
Ministère de la Justice Canada  
284, rue Wellington  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0H8

Registration  
SOR/2023-266 December 8, 2023

## CONTRAVENTIONS ACT

P.C. 2023-1213 December 8, 2023

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, makes the annexed *Regulations Amending the Contraventions Regulations (Canadian Environmental Protection Act, 1999)* under section 8<sup>a</sup> of the *Contraventions Act*<sup>b</sup>.

## Regulations Amending the Contraventions Regulations (Canadian Environmental Protection Act, 1999)

### Amendments

**1** The portion of item 1 of Part 0.1 of Schedule I.3 to the *Contraventions Regulations*<sup>1</sup> in column III is replaced by the following:

Column III	
Item	Fine (\$)
1	1000

**2** Part I of Schedule I.3 to the Regulations is replaced by the following:

#### PART I

#### Asbestos Mines and Mills Release Regulations

Item	Column I Provision of <i>Asbestos Mines and Mills Release Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1	6(1)	Failure to submit the information required by the report	1000
2	6(3)	Failure to submit the report within the required time	1000
3	7(1)	Failure to submit the samples and related information within the required time	1000
4	8	Failure to submit the duly completed report within the required time	1000
5	9	Failure to submit the report, duly completed, and within the required time	1000

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 7, s. 4

<sup>b</sup> S.C. 1992, c. 47

<sup>1</sup> SOR/96-313

Enregistrement  
DORS/2023-266 Le 8 décembre 2023

## LOI SUR LES CONTRAVENTIONS

C.P. 2023-1213 Le 8 décembre 2023

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu de l'article 8<sup>a</sup> de la *Loi sur les contraventions*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions (Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999))*, ci-après.

## Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions (Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999))

### Modifications

**1** Le passage de l'article 1 de la partie 0.1 de l'annexe I.3 du *Règlement sur les contraventions*<sup>1</sup> figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :

Colonne III	
Article	Amende (\$)
1	1000

**2** La partie I de l'annexe I.3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 7, art. 4

<sup>b</sup> L.C. 1992, ch. 47

<sup>1</sup> DORS/96-313



**PARTIE I****Règlement sur le rejet d'amiante par les mines et usines d'extraction d'amiante**

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur le rejet d'amiante par les mines et usines d'extraction d'amiante</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
1	6(1)	Ne pas soumettre le rapport requis dûment rempli	1000
2	6(3)	Ne pas respecter le délai prévu pour soumettre le rapport	1000
3	7(1)	Ne pas soumettre les échantillons et les renseignements connexes dans le délai prévu	1000
4	8	Ne pas soumettre le rapport requis, dûment rempli, dans le délai prévu	1000
5	9	Ne pas soumettre le rapport requis, dûment rempli, dans le délai prévu	1000

**3 Part II of Schedule I.3 to the Regulations is replaced by the following:**

**3 La partie II de l'annexe I.3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

**PART II****Benzene in Gasoline Regulations**

Item	Column I Provision of <i>Benzene in Gasoline Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1	7(1)(b)	Failure to submit specified information within the required time	1000
2	7(3)	Failure to submit updated information within the required time	1000
3	8(1) and (2)(b)	Failure to submit the duly signed report within the required time	1000
4	10(b)	Failure to retain in Canada the specified records and related evidence for the specified period	1000
5	11	(a) Failure to make available to the Minister the specified sample, documents and information  (b) Failure to provide, upon request, the specified sample, documents and information in the specified manner	1000  1000
6	12(1) and (2)	Failure to provide the specified notice within the required time	1000
7	13(1)	Failure to record the specified information	1000
8	13(2)	Failure to provide the specified information	1000
9	13(3)(b)	Failure to record the specified information	1000
10	20	Failure to make a record of the specified information	1000
11	21(1) and (2)	Failure to put in place the specified compliance plan and to send it to the Minister	1000

	Column I	Column II	Column III
Item	Provision of <i>Benzene in Gasoline Regulations</i>	Short-Form Description	Fine (\$)
12	21(3)	Failure to submit an updated compliance plan within the required time	1000
13	22(3)	Failure to submit a report containing the specified information within the required time	1000

**PARTIE II****Règlement sur le benzène dans l'essence**

	Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Disposition du <i>Règlement sur le benzène dans l'essence</i>	Description abrégée	Amende (\$)
1	7(1)b)	Ne pas transmettre les renseignements à jour dans le délai prévu	1000
2	7(3)	Ne pas transmettre les renseignements à jour dans le délai prévu	1000
3	8(1) et (2)b)	Ne pas transmettre le rapport visé, dûment signé, dans le délai prévu	1000
4	10b)	Ne pas conserver au Canada tout renseignement visé et toute preuve connexe pour la période prévue	1000
5	11	a) Ne pas mettre à la disposition du ministre l'échantillon, les documents et les renseignements visés b) Ne pas envoyer, sur demande, l'échantillon, les documents et les renseignements visés de la manière indiquée	1000 1000
6	12(1) et (2)	Ne pas fournir l'avis visé dans le délai prévu	1000
7	13(1)	Ne pas consigner les renseignements visés	1000
8	13(2)	Ne pas fournir les renseignements visés	1000
9	13(3)b)	Ne pas consigner les renseignements visés	1000
10	20	Ne pas consigner les renseignements visés	1000
11	21(1) et (2)	Ne pas mettre en place le plan de conformité visé et ne pas l'envoyer au ministre	1000
12	21(3)	Ne pas transmettre le plan de conformité, mis à jour, dans le délai prévu	1000
13	22(3)	Ne pas transmettre le rapport contenant les renseignements visés dans le délai prévu	1000

**4 The portion of items 1 to 10 of Part VII of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

	Column III
Item	Fine (\$)
1	1000
2	1000
3	1000

**4 Le passage des articles 1 à 10 de la partie VII de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne III
Article	Amende (\$)
1	1000
2	1000
3	1000

Column III	
Item	Fine (\$)
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000
9	1000
10	1000

**5 The portion of items 1 to 5 of Part VIII of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Column III	
Item	Fine (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000

**6 Part IX of Schedule I.3 to the Regulations is replaced by the following:**

#### PART IX

##### Pulp and Paper Mill Effluent Chlorinated Dioxins and Furans Regulations

Column I	Column II	Column III	
Item	Provision of <i>Pulp and Paper Mill Effluent Chlorinated Dioxins and Furans Regulations</i>	Short-Form Description	Fine (\$)
1	6(2)	(a) Failure to report to the Minister the concentrations of specified substances  (b) Failure to report to the Minister the effluent flowrate of the final effluent	1000  1000
2	7(5)	Failure to submit the information required by the Reference Method	1000

#### PARTIE IX

##### Règlement sur les dioxines et les furannes chlorés dans les effluents des fabriques de pâtes et papiers

Colonne I	Colonne II	Colonne III	
Article	Disposition du <i>Règlement sur les dioxines et les furannes chlorés dans les effluents des fabriques de pâtes et papiers</i>	Description abrégée	Amende (\$)
1	6(2)	a) Ne pas communiquer au ministre les concentrations des substances énumérées  b) Ne pas communiquer au ministre le débit de l'effluent terminal	1000  1000

Colonne III	
Article	Amende (\$)
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000
9	1000
10	1000

**5 Le passage des articles 1 à 5 de la partie VIII de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Colonne III	
Article	Amende (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000

**6 La partie IX de l'annexe I.3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur les dioxines et les furannes chlorés dans les effluents des fabriques de pâtes et papiers</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
2	7(5)	Ne pas fournir les renseignements qu'exige la méthode de référence	1000

**7 Part X of Schedule I.3 to the Regulations is replaced by the following:**

**7 La partie X de l'annexe I.3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

#### **PART X**

##### **Secondary Lead Smelter Release Regulations**

Item	Column I Provision of <i>Secondary Lead Smelter Release Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1	9(1)	Failure to submit the duly completed report	1000
2	9(3)	Failure to submit the report within the required time	1000
3	12	Failure to submit the specified calculations within the required time	1000
4	13	Failure to submit the duly completed report within the required time	1000

#### **PARTIE X**

##### **Règlement sur le rejet de plomb de seconde fusion**

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur le rejet de plomb de seconde fusion</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
1	9(1)	Ne pas soumettre le rapport dûment rempli	1000
2	9(3)	Ne pas respecter le délai prévu pour soumettre le rapport	1000
3	12	Ne pas soumettre le calcul visé dans le délai prévu	1000
4	13	Ne pas soumettre le rapport, dûment rempli, dans le délai prévu	1000

**8 The portion of items 1 and 2 of Part XII of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

**8 Le passage des articles 1 et 2 de la partie XII de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Item	Column III Fine (\$)
1	1000
2	1000

Article	Colonne III Amende (\$)
1	1000
2	1000

**9 The portion of items 1 to 10 of Part XIII of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Column III	
Item	Fine (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000
9	1000
10	1000

**9 Le passage des articles 1 à 10 de la partie XIII de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Colonne III	
Article	Amende (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000
9	1000
10	1000

**10 The portion of items 1 to 4 of Part XIV of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Column III	
Item	Fine (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000

**10 Le passage des articles 1 à 4 de la partie XIV de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Colonne III	
Article	Amende (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000

**11 Part XV of Schedule I.3 to the Regulations is replaced by the following:**

**11 La partie XV de l'annexe I.3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

## PART XV

### Environmental Emergency Regulations, 2019

Item	Column I Provision of <i>Environmental Emergency Regulations, 2019</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1	3(1)	Failure to submit the specified notice regarding substances located at a facility within the required time	1000
2	3(5)	Failure to submit the specified notice of change within the required time	1000
3	5	Failure to submit the specified notice regarding the preparation of an environmental emergency plan within the required time	1000
4	6	(a) Failure to bring the environmental emergency plan into effect within the required time  (b) Failure to submit the specified notice within the required time	1000  1000

	Column I	Column II	Column III
Item	Provision of <i>Environmental Emergency Regulations, 2019</i>	Short-Form Description	Fine (\$)
5	7	Failure to conduct the specified simulation exercise within the required time	1000
6	8	Failure to prepare a record of a simulation exercise	1000
7	9	Failure to submit the specified notice regarding simulation exercises within the required time	1000
8	10	Failure to keep a record of the review of an environmental emergency plan	1000
9	11	Failure to make a copy of the environmental emergency plan readily available at a specified place	1000
10	13	Failure to submit the specified notice regarding substances located at a facility within the required time	1000
11	14	Failure to submit the specified notice regarding simulation exercises within the required time	1000
12	15	Failure to submit the specified notice regarding a change in quantity or capacity within the required time	1000
13	16	Failure to submit the specified notice regarding a cessation of operations within the required time	1000
14	17	Failure to submit the specified notice regarding the transfer of ownership of a facility within the required time	1000
15	19	Failure to provide a specified certification	1000
16	20(2) and (3)	Failure to submit the specified report in the specified manner	1000
17	21(1)	Failure to keep the specified records at the specified facility	1000
18	21(2)	Failure to keep the specified records for the specified period	1000

## PARTIE XV

### Règlement sur les urgences environnementales (2019)

	Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Disposition du <i>Règlement sur les urgences environnementales (2019)</i>	Description abrégée	Amende (\$)
1	3(1)	Ne pas présenter l'avis visé relatif aux substances qui se trouvent dans une installation dans le délai prévu	1000
2	3(5)	Ne pas présenter l'avis de changement visé dans le délai prévu	1000
3	5	Ne pas présenter l'avis visé relatif à l'élaboration d'un plan d'urgence environnementale dans le délai prévu	1000
4	6	a) Ne pas mettre en vigueur le plan d'urgence environnementale dans le délai prévu b) Ne pas présenter l'avis visé dans le délai prévu	1000 1000
5	7	Ne pas effectuer l'exercice de simulation visé dans le délai prévu	1000

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur les urgences environnementales (2019)</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
6	8	Ne pas dresser le bilan de l'exercice de simulation	1000
7	9	Ne pas présenter l'avis visé relatif aux exercices de simulation dans le délai prévu	1000
8	10	Ne pas conserver le document relatif à la révision du plan d'urgence environnementale	1000
9	11	Ne pas veiller à ce qu'une copie du plan d'urgence environnementale soit facilement accessible au lieu visé	1000
10	13	Ne pas présenter l'avis visé relatif aux substances qui se trouvent dans une installation dans le délai prévu	1000
11	14	Ne pas présenter l'avis visé relatif aux exercices de simulation dans le délai prévu	1000
12	15	Ne pas présenter l'avis de changement visé de quantité ou de capacité dans le délai prévu	1000
13	16	Ne pas présenter l'avis de cessation visé des activités dans le délai prévu	1000
14	17	Ne pas présenter l'avis visé de transfert de propriété de l'installation dans le délai prévu	1000
15	19	Ne pas fournir l'attestation visée	1000
16	20(2) et (3)	Ne pas transmettre le rapport visé de la manière prévue	1000
17	21(1)	Ne pas conserver les documents visés à l'installation visée	1000
18	21(2)	Ne pas conserver les documents visés pendant la période prévue	1000

**12 The portion of items 1 to 3 of Part XVI of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Column III	
Item	Fine (\$)
1	1000
2	1000
3	1000

**12 Le passage des articles 1 à 3 de la partie XVI de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne III Amende (\$)
1	1000
2	1000
3	1000

**13 Part XVIII of Schedule I.3 to the Regulations is replaced by the following:**

#### PART XVIII

##### PCB Regulations

Item	Column I Provision of <i>PCB Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1	22(2)	Failure to submit the specified information within the required time	1000
2	22(3)	Failure to notify the Minister within the required time of any changes to the information provided	1000

**13 La partie XVIII de l'annexe I.3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

Item	Column I Provision of <i>PCB Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
3	26	Failure to keep all points of access locked or guarded	1000
4	28(1)(a)	Failure to develop and implement the required plan	1000
5	28(1)(a)(i)	(a) Failure to update the required plan once per year	1000
		(b) Failure to test the required plan once per year	1000
6	28(1)(a)(ii)	Failure to keep a written copy of the latest plan at the designated location	1000
7	28(1)(a)(iii)	Failure to make a copy of the latest plan readily available to prescribed persons	1000
8	28(1)(b)	Failure to ensure that all authorized employees are familiar with the contents of the required plan	1000
9	28(1)(c)	(a) Failure to equip the site with a fire alarm system as described	1000
		(b) Failure to equip the site with the portable fire extinguishers or automatic fire suppression system as described	1000
10	28(1)(d)	(a) Failure to keep a copy of the specified records at the storage site	1000
		(b) Failure to make a copy of the specified records readily available to the prescribed persons	1000
11	28(1)(e)	Failure to ensure that specified employees are made aware of the hazards and have the required knowledge	1000
12	28(1)(f)	Failure to store absorbent materials required near the site	1000
13	29(1) and (4)	Failure to affix the required label in a readily visible location within the required time	1000
14	29(2) and (4)	Failure to affix the required label in a readily visible location	1000
15	29(3.1) and (4)	Failure to affix the required label in a readily visible location	1000
16	30(1)	Failure to affix the required label or place the required notice in the specified location	1000
17	30(2)	Failure to affix the required label on each dismantled part within the required time	1000
18	31(1)	Failure to affix the required label in a readily visible location on any specified product	1000
19	31(2)	Failure to affix the required label in a readily visible location on a fixed tank or specified products	1000
20	31(3)	Failure to place the required notice in a readily visible location at the entrance of the site	1000
21	32	Failure to ensure that a product or container bears the required label at all times	1000
22	39(1) and 42	Failure to submit the required report in the specified format and within the required time	1000
23	39(2) and 42	Failure to submit the required report in the specified format and within the required time	1000
24	41	Failure to keep a copy of the report at the principal place of business in Canada for five years	1000
25	43 and 45	Failure to maintain, as specified, the required information and documentation	1000



Item	Column I Provision of <i>PCB Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
26	44(1) and 45	Failure to maintain, as specified, the required record of inspections	1000
27	44(2) and 45	Failure to maintain, as specified, the required record of inspections conducted on equipment	1000

**PARTIE XVIII****Règlement sur les BPC**

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur les BPC</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
1	22(2)	Ne pas fournir les renseignements exigés dans le délai prévu	1000
2	22(3)	Ne pas aviser le ministre dans le délai prévu de toute modification apportée aux renseignements fournis	1000
3	26	Ne pas tenir chaque point d'accès verrouillé ou gardé	1000
4	28(1)a)	Ne pas élaborer et mettre en œuvre le plan requis	1000
5	28(1)a)(i)	a) Ne pas mettre à jour annuellement le plan requis b) Ne pas vérifier annuellement le plan requis	1000 1000
6	28(1)a)(ii)	Ne pas conserver une copie à jour du plan requis dans les lieux prévus	1000
7	28(1)a)(iii)	Ne pas rendre une copie du plan requis facilement accessible aux personnes visées	1000
8	28(1)b)	Ne pas veiller à ce que les employés autorisés connaissent le contenu du plan requis	1000
9	28(1)c)	a) Défaut de munir le dépôt d'un système d'alarme-incendie tel qu'il est indiqué b) Ne pas munir le dépôt d'extincteurs portatifs ou d'un réseau d'extinction automatique tel qu'il est indiqué	1000 1000
10	28(1)d)	a) Ne pas conserver au dépôt une copie des registres visés b) Ne pas rendre une copie des registres visés facilement accessible aux personnes visées	1000 1000
11	28(1)e)	Ne pas veiller à ce que les employés visés soient informés des dangers et aient les connaissances requises	1000
12	28(1)f)	Ne pas garder les matériaux absorbants visés près du dépôt	1000
13	29(1) et (4)	Ne pas apposer l'étiquette exigée à un endroit bien en vue dans le délai prévu	1000
14	29(2) et (4)	Ne pas apposer l'étiquette exigée à un endroit bien en vue	1000
15	29(3.1) et (4)	Ne pas apposer l'étiquette exigée à un endroit bien en vue tel qu'il est indiqué	1000
16	30(1)	Ne pas apposer l'étiquette exigée ou placer l'affiche exigée à l'endroit prévu	1000

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur les BPC</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
17	30(2)	Ne pas apposer l'étiquette exigée sur chaque partie désassemblée dans le délai prévu	1000
18	31(1)	Ne pas apposer l'étiquette exigée à un endroit bien en vue sur tout produit visé	1000
19	31(2)	Ne pas apposer l'étiquette exigée à un endroit bien en vue sur tout réservoir fixe ou produits visés	1000
20	31(3)	Ne pas placer l'affiche exigée à l'entrée du dépôt à un endroit bien en vue	1000
21	32	Ne pas veiller à ce que le produit ou le contenant porte l'étiquette requise en tout temps	1000
22	39(1) et 42	Ne pas présenter le rapport requis en la forme prescrite et dans le délai prévu	1000
23	39(2) et 42	Ne pas présenter le rapport requis en la forme prescrite et dans le délai prévu	1000
24	41	Ne pas conserver une copie du rapport à l'établissement principal au Canada pendant 5 ans	1000
25	43 et 45	Ne pas conserver, dans les conditions prévues, les renseignements et les documents exigés	1000
26	44(1) et 45	Ne pas tenir, dans les conditions prévues, le registre des inspections exigé	1000
27	44(2) et 45	Ne pas tenir, dans les conditions prévues, un registre des inspections de la pièce d'équipement exigé	1000

**14 Part XIX of Schedule I.3 to the Regulations is replaced by the following:**

**14 La partie XIX de l'annexe I.3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

**PART XIX**

**Chromium Electroplating, Chromium Anodizing and Reverse Etching Regulations**

Item	Column I Provision of <i>Chromium Electroplating, Chromium Anodizing and Reverse Etching Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1	3(2)(b) and (3) and 13	Failure to submit the required notice, dated and duly signed, within the required time	1000
2	3(4)	Failure to notify the Minister within the required time	1000
3	5(5)	Failure to give the required notice of intent within the required time	1000
4	6(4)(b)	Failure to keep a record containing the specified information	1000
5	7(3)	Failure to measure and record the surface tension as required	1000
6	9(3)(b)	Failure to keep a record containing the specified information	1000
7	10(5)	Failure to record the specified information	1000
8	11(1) and (4) and 13	Failure to submit a report within the required time, in the required form, dated, duly signed and containing the specified information	1000
9	11(2) and (4) and 13	Failure to submit the report, in the required form, within the required time, dated, duly signed and containing the specified information	1000
10	14	Failure to keep specified documents for five years at a place in Canada where they can be inspected	1000

**PARTIE XIX****Règlement sur l'électrodéposition du chrome, l'anodisation au chrome et la gravure inversée**

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur l'électrodéposition du chrome, l'anodisation au chrome et la gravure inversée</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
1	3(2)b) et (3) et 13	Ne pas transmettre dans le délai prévu l'avis exigé, daté et dûment signé	1000
2	3(4)	Ne pas aviser le ministre dans le délai prévu	1000
3	5(5)	Ne pas donner le préavis requis dans le délai prévu	1000
4	6(4)b)	Ne pas consigner dans un registre les renseignements exigés	1000
5	7(3)	Ne pas mesurer et enregistrer la tension superficielle tel qu'il est indiqué	1000
6	9(3)b)	Ne pas consigner dans un registre les renseignements exigés	1000
7	10(5)	Ne pas consigner dans un registre les renseignements exigés	1000
8	11(1) et (4) et 13	Ne pas transmettre, en la forme et dans le délai prévus, un rapport daté et dûment signé contenant les renseignements exigés	1000
9	11(2) et (4) et 13	Ne pas transmettre en la forme et dans le délai prévus, le rapport exigé daté et dûment signé contenant les renseignements exigés	1000
10	14	Ne pas conserver les documents visés pendant 5 ans en un lieu au Canada où ils peuvent être examinés	1000

**15 The portion of items 1 to 12 of Part XX of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Item	Column III Fine (\$)
1(a)	1000
(b)	1000
2(a)	1000
(b)	1000
3	1000
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000
9	1000
10	1000
11	1000
12	1000

**15 Le passage des articles 1 à 12 de la partie XX de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne III Amende (\$)
1a)	1000
b)	1000
2a)	1000
b)	1000
3	1000
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000
9	1000
10	1000
11	1000
12	1000

**16 The portion of items 1 to 8 of Part XXI of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Column III	
Item	Fine (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000

**17 The portion of items 1 to 5 of Part XXII of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Column III	
Item	Fine (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000

**18 (1) The portion of item 1 of Part XXIII of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Column III	
Item	Fine (\$)
1	1000

**(2) The portion of items 3 to 29 of Part XXIII of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Column III	
Item	Fine (\$)
3	1000
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000

**16 Le passage des articles 1 à 8 de la partie XXI de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Colonne III	
Article	Amende (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000

**17 Le passage des articles 1 à 5 de la partie XXII de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Colonne III	
Article	Amende (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000

**18 (1) Le passage de l'article 1 de la partie XXIII de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Colonne III	
Article	Amende (\$)
1	1000

**(2) Le passage des articles 3 à 29 de la partie XXIII de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Colonne III	
Article	Amende (\$)
3	1000
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000

Column III		Colonne III	
Item	Fine (\$)	Article	Amende (\$)
9	1000	9	1000
10	1000	10	1000
11	1000	11	1000
12	1000	12	1000
13	1000	13	1000
14	1000	14	1000
15	1000	15	1000
16	1000	16	1000
17	1000	17	1000
18	1000	18	1000
19	1000	19	1000
20	1000	20	1000
21	1000	21	1000
22	1000	22	1000
23	1000	23	1000
24	1000	24	1000
25	1000	25	1000
26	1000	26	1000
27	1000	27	1000
28	1000	28	1000
29	1000	29	1000

**19 Part XXIV of Schedule I.3 to the Regulations is replaced by the following:**

**19 La partie XXIV de l'annexe I.3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

**PART XXIV**

**New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)**

Item	Column I Provision of <i>New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1	5(1) and (2)	Failure to provide the specified information within the required time	1000
2	5(1) and (3)	Failure to provide the specified information within the required time	1000
3	5(1) and (4)	Failure to provide the specified information within the required time	1000
4	5(5)	Failure to provide the specified notification and information within the required time	1000
5	6	Failure to provide the specified information within the required time	1000
6	7	Failure to provide the specified information within the required time	1000
7	8(1)	Failure to provide the specified information within the required time	1000

Item	Column I Provision of <i>New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
8	10	Failure to provide the specified information within the required time	1000
9	11	Failure to provide the specified information within the required time	1000
10	12(1)	Failure to provide the specified information within the required time	1000
11	13	Failure to keep the specified information at the specified place for the specified period	1000
12	14(1)	Failure to include the required information and certification	1000
13	14(3)	Failure to identify a person resident in Canada that is authorized to act on one's behalf	1000

**PARTIE XXIV****Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)**

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
1	5(1) et (2)	Ne pas fournir les renseignements visés dans le délai prévu	1000
2	5(1) et (3)	Ne pas fournir les renseignements visés dans le délai prévu	1000
3	5(1) et (4)	Ne pas fournir les renseignements visés dans le délai prévu	1000
4	5(5)	Ne pas fournir l'avis et les renseignements visés dans le délai prévu	1000
5	6	Ne pas fournir les renseignements visés dans le délai prévu	1000
6	7	Ne pas fournir les renseignements visés dans le délai prévu	1000
7	8(1)	Ne pas fournir les renseignements visés dans le délai prévu	1000
8	10	Ne pas fournir les renseignements visés dans le délai prévu	1000
9	11	Ne pas fournir les renseignements visés dans le délai prévu	1000
10	12(1)	Ne pas fournir les renseignements visés dans le délai prévu	1000
11	13	Ne pas conserver les renseignements visés au lieu prévu pendant la période prévue	1000
12	14(1)	Ne pas fournir les renseignements et l'attestation visés	1000
13	14(3)	Ne pas désigner une personne qui est autorisée à agir en son nom et qui réside au Canada	1000

**20 Part XXV of Schedule I.3 to the Regulations is replaced by the following:**

**20 La partie XXV de l'annexe I.3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

**PART XXV**

**Products Containing Mercury Regulations**

Item	Column I Provision of <i>Products Containing Mercury Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1	8(1) to (4)	Failure to indicate the specified information in the specified manner	1000
2	9	Failure to indicate the symbol Hg in the specified manner	1000
3	12	Failure to submit the specified report within the required time	1000
4	13	Failure to submit the specified information in the specified manner	1000
5	14	Failure to maintain or keep books and records in the specified manner	1000
6	15	Failure to keep the specified documentation for the specified period	1000
7	16(1)	(a) Failure to keep the specified documentation at one of the specified places  (b) Failure to provide the specified address to the Minister	1000  1000
8	16(2)	Failure to notify the Minister of a change of address within the required time	1000

**PARTIE XXV**

**Règlement sur les produits contenant du mercure**

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur les produits contenant du mercure</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
1	8(1) à (4)	Ne pas indiquer les renseignements visés de la manière prévue	1000
2	9	Ne pas indiquer le symbole Hg de la manière prévue	1000
3	12	Ne pas présenter le rapport visé dans le délai prévu	1000
4	13	Ne pas transmettre de la manière prévue les renseignements visés	1000
5	14	Ne pas tenir ou conserver les registres et les documents de la manière prévue	1000
6	15	Ne pas conserver la documentation visée pendant la période prévue	1000
7	16(1)	a) Ne pas conserver la documentation visée à l'un des lieux visés  b) Ne pas informer le ministre de l'adresse visée	1000  1000
8	16(2)	Ne pas aviser le ministre du changement d'adresse dans le délai prévu	1000

**21 Part XXVI of Schedule I.3 to the Regulations is replaced by the following:**

**21 La partie XXVI de l'annexe I.3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

**PART XXVI**

**Prohibition of Asbestos and Products Containing Asbestos Regulations**

Item	Column I Provision of <i>Prohibition of Asbestos and Products Containing Asbestos Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1	9(2)	Failure to submit the specified report regarding the importation of military equipment within the required time	1000
2	10(3)(a)	Failure to prepare and implement the specified plan regarding the servicing of military equipment	1000
3	10(3)(b)	Failure to submit the specified report regarding the servicing of military equipment within the required time	1000
4	11(3)(a)	Failure to prepare and implement the specified plan regarding the servicing of equipment at a nuclear facility	1000
5	11(3)(b)	Failure to submit the specified report regarding the servicing of equipment at a nuclear facility within the required time	1000
6	12(2)(a)	Failure to prepare and implement the specified plan regarding a museum display	1000
7	12(2)(b)	Failure to submit the specified report regarding a museum display within the required time	1000
8	13(2)	Failure to prepare and implement the specified plan regarding laboratory use	1000
9	13(3)	Failure to submit the specified report regarding laboratory use within the required time	1000
10	14(3)	Failure to submit the specified report regarding use in a chlor-alkali facility within the required time	1000
11	14(4)	Failure to ensure that each container is labelled in the specified manner	1000
12	16(6) and 22	Failure to submit the specified report within the required time	1000
13	17(6) and 22	Failure to submit the specified report within the required time	1000
14	18(6) and 22	Failure to submit the specified report within the required time	1000
15	19(6) and 22	Failure to submit the specified report within the required time	1000
16	20(6) and 22	Failure to submit the specified report within the required time	1000
17	21(6) and 22	Failure to submit the specified report within the required time	1000
18	24	Failure to submit the specified documentation in the specified manner	1000
19	25(1)	Failure to keep a record containing the specified documentation for the specified period	1000



Item	Column I Provision of <i>Prohibition of Asbestos and Products Containing Asbestos Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
20	25(2)	Failure to keep a record containing the specified documentation for the specified period	1000
21	25(4)	Failure to notify the Minister of the new location of records within the required time	1000

**PARTIE XXVI****Règlement interdisant l'amiante et les produits contenant de l'amiante**

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement interdisant l'amiante et les produits contenant de l'amiante</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
1	9(2)	Ne pas soumettre le rapport visé relatif à l'importation d'équipement militaire dans le délai prévu	1000
2	10(3)a)	Ne pas préparer et mettre en œuvre le plan visé relatif à l'entretien d'équipement militaire	1000
3	10(3)b)	Ne pas soumettre le rapport visé relatif à l'entretien d'équipement militaire dans le délai prévu	1000
4	11(3)a)	Ne pas préparer et mettre en œuvre le plan visé relatif à l'entretien de l'équipement d'une installation nucléaire	1000
5	11(3)b)	Ne pas soumettre le rapport visé relatif à l'entretien de l'équipement d'une installation nucléaire dans le délai prévu	1000
6	12(2)a)	Ne pas préparer et mettre en œuvre le plan visé relatif à une présentation dans un musée	1000
7	12(2)b)	Ne pas soumettre le rapport visé relatif à une présentation dans un musée dans le délai prévu	1000
8	13(2)	Ne pas préparer et mettre en œuvre le plan visé relatif à l'utilisation en laboratoire	1000
9	13(3)	Ne pas soumettre le rapport visé relatif à l'utilisation en laboratoire dans le délai prévu	1000
10	14(3)	Ne pas soumettre le rapport visé relatif à l'utilisation dans une installation de chlore-alcali dans le délai prévu	1000
11	14(4)	Ne pas veiller à ce que chaque contenant soit étiqueté de la manière prévue	1000
12	16(6) et 22	Ne pas soumettre le rapport visé dans le délai prévu	1000
13	17(6) et 22	Ne pas soumettre le rapport visé dans le délai prévu	1000
14	18(6) et 22	Ne pas soumettre le rapport visé dans le délai prévu	1000
15	19(6) et 22	Ne pas soumettre le rapport visé dans le délai prévu	1000

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement interdisant l'amiante et les produits contenant de l'amiante</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
16	20(6) et 22	Ne pas soumettre le rapport visé dans le délai prévu	1000
17	21(6) et 22	Ne pas soumettre le rapport visé dans le délai prévu	1000
18	24	Ne pas soumettre la documentation visée de la manière prévue	1000
19	25(1)	Ne pas conserver la documentation visée dans un registre pendant la période prévue	1000
20	25(2)	Ne pas conserver la documentation visée dans un registre pendant la période prévue	1000
21	25(4)	Ne pas aviser le ministre du nouveau lieu de conservation du registre dans le délai prévu	1000

**22 The portion of items 1 to 7 of Part XXVII of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Item	Column III Fine (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4(a)	1000
(b)	1000
5	1000
6	1000
7	1000

**22 Le passage des articles 1 à 7 de la partie XXVII de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne III Amende (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4a)	1000
b)	1000
5	1000
6	1000
7	1000

**23 Part XXVIII of Schedule I.3 to the Regulations is replaced by the following:**

#### PART XXVIII

#### Regulations Limiting Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity

Item	Column I Provision of <i>Regulations Limiting Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1	16(2)	Failure to send the specified auditor's report in the specified manner	1000
2	21(1)	Failure to send the specified annual report within the required time	1000
3	21(3)	Failure to notify the Minister of a permanent cessation of electricity generation within the required time	1000

**23 La partie XXVIII de l'annexe I.3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

	Column I	Column II	Column III
Item	Provision of <i>Regulations Limiting Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity</i>	Short-Form Description	Fine (\$)
4	21(5)	Failure to notify the Minister of a change to the annual report within the required time	1000
5	22(1)	Failure to send the specified performance test report within the required time	1000
6	22(2)	Failure to send the specified performance test verifier's report within the required time	1000
7	24	Failure to make the specified record within the required time	1000
8	25	Failure to keep the specified documentation at the specified place for the specified period	1000

**PARTIE XXVIII****Règlement limitant les émissions de dioxyde de carbone provenant de la production d'électricité thermique au gaz naturel**

	Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Disposition du <i>Règlement limitant les émissions de dioxyde de carbone provenant de la production d'électricité thermique au gaz naturel</i>	Description abrégée	Amende (\$)
1	16(2)	Ne pas transmettre le rapport du vérificateur visé de la manière prévue	1000
2	21(1)	Ne pas transmettre le rapport annuel visé dans le délai prévu	1000
3	21(3)	Ne pas aviser le ministre dans le délai prévu de la cessation définitive de la production d'électricité	1000
4	21(5)	Ne pas aviser le ministre dans le délai prévu d'une modification au rapport annuel	1000
5	22(1)	Ne pas transmettre le rapport visé relatif à l'essai de rendement dans le délai prévu	1000
6	22(2)	Ne pas transmettre le rapport du vérificateur de l'essai de rendement visé dans le délai prévu	1000
7	24	Ne pas constituer le dossier visé dans le délai prévu	1000
8	25	Ne pas conserver la documentation visée au lieu prévu pendant la période prévue	1000

**24 Part XXIX of Schedule I.3 to the Regulations is replaced by the following:**

**24 La partie XXIX de l'annexe I.3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

**PART XXIX**

**Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector)**

Item	Column I <i>Provision of Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector)</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1	6	Failure to make the specified record in respect of conservation equipment	1000
2	8	Failure to make the specified record in respect of hydrocarbon gas	1000
3	10	Failure to make the specified record in respect of destruction equipment	1000
4	12	Failure to make the specified record in respect of hydraulic fracturing	1000
5	19(1)	Failure to make the specified record in respect of a compressor	1000
6	19(2)	Failure to make the specified record in respect of measurements made by a flow meter	1000
7	19(3)	Failure to make the specified record in respect of measurements made by a continuous monitoring device	1000
8	19(4)	Failure to make the specified record in respect of a corrective action	1000
9	21	Failure to make a record of the specified information	1000
10	22	Failure to make a record of the specified information	1000
11	25	Failure to make a record of the specified information	1000
12	27	Failure to make the specified record regarding volumes of hydrocarbon gas	1000
13	28(2)	Failure to make the specified record in respect of an equipment component	1000
14	29(2)	Failure to notify the Minister without delay of the establishment of an alternative leak detection and repair program	1000
15	36(1)	Failure to make the specified record in respect of a regulatory leak detection and repair program	1000
16	36(2)	Failure to make the specified record in respect of an alternative leak detection and repair program	1000
17	36(3)	Failure to keep a copy of the specified operation and maintenance documentation	1000
18	38	Failure to make the specified record in respect of a pneumatic controller	1000
19	39(2)	Failure to demonstrate the quantity of liquid pumped in the specified manner	1000

Item	Column I Provision of <i>Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector)</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
20	41	Failure to tag or make an entry regarding a pneumatic controller or pneumatic pump in the specified manner	1000
21	44	Failure to make a record of the specified information	1000
22	48(1)	Failure to make the specified record in respect of the annual volume of vented hydrocarbon gas	1000
23	48(2)	Failure to make the specified record in respect of vented hydrocarbon gas arising from an emergency situation	1000
24	51(a)	Failure to make the specified record concerning a specified compressor	1000
25	51(b)	Failure to make the specified record concerning a specified compressor	1000
26	53	Failure to make the specified record concerning the detection and repair of leaks	1000
27	54(1) and (2)	Failure to provide the specified registration report within the required time	1000
28	54(3)	Failure to send the specified notice within the required time	1000
29	56(1)	(a) Failure to make a specified record within the required time  (b) Failure to update a specified record within the required time	1000  1000
30	56(2)	Failure to keep a specified record for the specified period	1000
31	56(3)	Failure to keep a specified record for the specified period	1000
32	56(4)	Failure to keep a specified record for the specified period	1000
33	56(5)	Failure to keep a specified document for the specified period	1000

## PARTIE XXIX

### Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
1	6	Ne pas consigner les renseignements visés relatifs à l'équipement de conservation	1000
2	8	Ne pas consigner les renseignements visés relatifs aux gaz d'hydrocarbures	1000
3	10	Ne pas consigner les renseignements visés relatifs à l'équipement de destruction	1000

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
4	12	Ne pas consigner les renseignements visés relatifs à la fracturation hydraulique	1000
5	19(1)	Ne pas consigner les renseignements visés relatifs au compresseur	1000
6	19(2)	Ne pas consigner les renseignements visés relatifs à une mesure prise par débitmètre	1000
7	19(3)	Ne pas consigner les renseignements visés relatifs à une mesure prise par un dispositif de surveillance continue	1000
8	19(4)	Ne pas consigner les renseignements visés relatifs à une mesure corrective	1000
9	21	Ne pas consigner les renseignements visés	1000
10	22	Ne pas consigner les renseignements visés	1000
11	25	Ne pas consigner les renseignements visés	1000
12	27	Ne pas consigner les renseignements visés relatifs aux volumes de gaz d'hydrocarbures	1000
13	28(2)	Ne pas consigner la mention visée relative à un composant d'équipement	1000
14	29(2)	Ne pas aviser le ministre sans délai de l'établissement d'un programme alternatif de détection et de réparation des fuites	1000
15	36(1)	Ne pas consigner les renseignements visés relatifs à un programme réglementaire de détection et de réparation des fuites	1000
16	36(2)	Ne pas consigner les renseignements visés relatifs à un programme alternatif de détection et de réparation des fuites	1000
17	36(3)	Ne pas conserver copie des documents visés relatifs à l'utilisation et à l'entretien	1000
18	38	Ne pas consigner les renseignements visés relatifs au régulateur pneumatique	1000
19	39(2)	Ne pas démontrer de la manière prévue la quantité de liquide pompé	1000
20	41	Ne pas étiqueter le régulateur ou la pompe pneumatiques ou inscrire une mention de la manière prévue	1000
21	44	Ne pas consigner les renseignements visés	1000
22	48(1)	Ne pas consigner les renseignements visés relatifs au volume annuel de gaz d'hydrocarbures évacué	1000
23	48(2)	Ne pas consigner les renseignements visés relatifs au volume de gaz d'hydrocarbures évacué en raison d'une situation d'urgence	1000
24	51a)	Ne pas consigner les renseignements visés concernant un compresseur visé	1000
25	51b)	Ne pas consigner les renseignements visés concernant un compresseur visé	1000
26	53	Ne pas consigner les renseignements visés concernant la détection et la réparation de fuites	1000

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
27	54(1) et (2)	Ne pas faire parvenir le rapport d'enregistrement visé dans le délai prévu	1000
28	54(3)	Ne pas fournir l'avis visé dans le délai prévu	1000
29	56(1)	a) Ne pas consigner les renseignements visés dans le délai prévu b) Ne pas mettre à jour les renseignements visés dans le délai prévu	1000 1000
30	56(2)	Ne pas conserver un renseignement visé pendant la période prévue	1000
31	56(3)	Ne pas conserver un renseignement visé pendant la période prévue	1000
32	56(4)	Ne pas conserver un renseignement visé pendant la période prévue	1000
33	56(5)	Ne pas conserver un document visé pendant la période prévue	1000

**25 Part XXX of Schedule I.3 to the Regulations is replaced by the following:**

**25 La partie XXX de l'annexe I.3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

**PART XXX**

**Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations**

Item	Column I Provision of <i>Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations</i>	Column II Short-Form Description	Column III Fine (\$)
1	4(1)	Failure to register a new unit in the specified manner within the required time	1000
2	4(3)	Failure to send the specified notice regarding a change of information or decommissioning within the required time	1000
3	11	Failure to provide the specified implementation report within the required time	1000
4	12	Failure to send the specified notice without delay	1000
5	15	Failure to send the specified annual report within the required time	1000
6	17	Failure to make a specified record within the required time	1000
7	18(1)	(a) Failure to keep the specified documentation at a specified place for the specified period (b) Failure to provide the Minister with the specified address	1000 1000
8	18(2)	Failure to notify the Minister of a change in address within the required time	1000
9	26(4)	Failure to send the specified auditor's report with the annual report	1000

**PARTIE XXX****Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone — secteur de l'électricité thermique au charbon**

Article	Colonne I Disposition du <i>Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone — secteur de l'électricité thermique au charbon</i>	Colonne II Description abrégée	Colonne III Amende (\$)
1	4(1)	Ne pas enregistrer un groupe nouveau de la manière et dans le délai prévus	1000
2	4(3)	Ne pas transmettre l'avis de modification des renseignements ou de mise hors service dans le délai prévu	1000
3	11	Ne pas fournir le rapport de mise en œuvre visé dans le délai prévu	1000
4	12	Ne pas transmettre sans délai l'avis visé	1000
5	15	Ne pas transmettre le rapport annuel visé dans le délai prévu	1000
6	17	Ne pas verser aux dossiers les renseignements et documents visés dans le délai prévu	1000
7	18(1)	a) Ne pas conserver la documentation visée en un lieu visé pendant la période prévue b) Ne pas informer le ministre de l'adresse visée	1000 1000
8	18(2)	Ne pas aviser le ministre d'un changement d'adresse dans le délai prévu	1000
9	26(4)	Ne pas transmettre le rapport visé du vérificateur avec le rapport annuel	1000

**26 The portion of items 1 to 3 of Part XXXI of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Column III	
Item	Fine (\$)
1	1000
2	1000
3	1000

**26 Le passage des articles 1 à 3 de la partie XXXI de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Colonne III	
Article	Amende (\$)
1	1000
2	1000
3	1000

**27 The portion of items 1 to 42 of Part XXXII of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Column III	
Item	Fine (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000

**27 Le passage des articles 1 à 42 de la partie XXXII de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Colonne III	
Article	Amende (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000



<b>Column III</b>		<b>Colonne III</b>	
<b>Item</b>	<b>Fine (\$)</b>	<b>Article</b>	<b>Amende (\$)</b>
6	1000	6	1000
7	1000	7	1000
8	1000	8	1000
9	1000	9	1000
10	1000	10	1000
11	1000	11	1000
12	1000	12	1000
13	1000	13	1000
14	1000	14	1000
15	1000	15	1000
16	1000	16	1000
17	1000	17	1000
18	1000	18	1000
19	1000	19	1000
20	1000	20	1000
21	1000	21	1000
22	1000	22	1000
23	1000	23	1000
24	1000	24	1000
25	1000	25	1000
26	1000	26	1000
27	1000	27	1000
28	1000	28	1000
29	1000	29	1000
30	1000	30	1000
31	1000	31	1000
32	1000	32	1000
33	1000	33	1000
34	1000	34	1000
35	1000	35	1000
36	1000	36	1000
37	1000	37	1000
38	1000	38	1000
39	1000	39	1000
40	1000	40	1000
41	1000	41	1000
42	1000	42	1000

**28 The portion of items 1 to 9 of Part XXXIII of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Column III	
Item	Fine (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000
9	1000

**29 The portion of items 1 to 19 of Part XXXIV of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Column III	
Item	Fine (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000
9	1000
10	1000
11	1000
12	1000
13	1000
14	1000
15	1000
16	1000
17	1000
18	1000
19	1000

**28 Le passage des articles 1 à 9 de la partie XXXIII de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Colonne III	
Article	Amende (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000
9	1000

**29 Le passage des articles 1 à 19 de la partie XXXIV de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Colonne III	
Article	Amende (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000
9	1000
10	1000
11	1000
12	1000
13	1000
14	1000
15	1000
16	1000
17	1000
18	1000
19	1000

**30 The portion of items 1 to 3 of Part XXXV of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Column III	
Item	Fine (\$)
1	1000
2	1000
3	1000

**31 The portion of items 1 to 15 of Part XXXVI of Schedule I.3 to the Regulations in column III is replaced by the following:**

Column III	
Item	Fine (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000
9	1000
10	1000
11	1000
12	1000
13	1000
14	1000
15	1000

## Coming into Force

**32 These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Issues

The purpose of the amendments to Schedule I.3 to the *Contraventions Regulations* (CR) is to ensure the effectiveness and consistency of the ticketing procedure established under the *Contraventions Act*, known as the

**30 Le passage des articles 1 à 3 de la partie XXXV de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Colonne III	
Article	Amende (\$)
1	1000
2	1000
3	1000

**31 Le passage des articles 1 à 15 de la partie XXXVI de l'annexe I.3 du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :**

Colonne III	
Article	Amende (\$)
1	1000
2	1000
3	1000
4	1000
5	1000
6	1000
7	1000
8	1000
9	1000
10	1000
11	1000
12	1000
13	1000
14	1000
15	1000

## Entrée en vigueur

**32 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Enjeux

L'objectif des modifications à l'annexe I.3 au *Règlement sur les contraventions* (Règlement) est d'assurer l'efficacité et la cohérence de la procédure de délivrance de procès-verbaux établie par la *Loi sur les contraventions*,

Contraventions Regime. Amendments are required to increase fine amounts identified for each contravention designated under Schedule I.3 to the CR to ensure the Regime's effectiveness as a deterrent. Technical amendments are also required to ensure the accuracy and consistency related to the designation of offences as contraventions under the Contraventions Regime.

## Background

The *Contraventions Act* provides an alternative to the summary conviction procedure set out in the *Criminal Code* for the prosecution of certain federal offences. This procedure reflects the distinction between criminal offences and regulatory offences. It allows enforcement authorities to commence the prosecution of a contravention by means of a ticket with the option of voluntary payment of the prescribed fine, therefore avoiding the longer and more costly summary conviction procedure set out in the *Criminal Code*. This spares the offender from the legal ramifications of a *Criminal Code* conviction (such as a criminal record) while ensuring that court and criminal justice resources can be focussed on the prosecution of more serious offences. This ticketing procedure is a more reasonable and effective approach for regulatory offences and provides for fines that are proportionate to the seriousness of these offences.

Made under section 8 of the *Contraventions Act*, the CR identify the federal offences designated as contraventions, provide a short-form description, and prescribe the amount of the fine for each of these offences. The CR is amended when a federal department proposes to designate a given regulatory offence under its jurisdiction as a "contravention" or when amendments to existing short-form descriptions or fine amounts are required.

The 2021 *Evaluation of the Contraventions Act Program* (2021 Evaluation) confirmed that leaving enforcement officers with no other option than to enforce certain federal offences by way of summary conviction creates strong disincentives to enforce these offences. The summary conviction procedure is inadequate in many scenarios involving relatively minor federal offences, as it involves steps, costs and consequences that may be disproportionate to the nature of these offences. Enforcement officers interviewed as part of the evaluation have stated that, in the absence of a ticketing regime, they would routinely elect not to enforce many offences or turn to warnings, which have no legal strength. Additionally, the 2021 Evaluation recommended that relevant federal departments and agencies be engaged in a systemic review of fine levels to ensure that the *Contraventions Act* is achieving its

appelée le régime des contraventions. Des modifications sont requises afin d'accroître le montant des amendes établies pour chaque contravention prévue à l'annexe I.3 au Règlement et d'assurer l'efficacité du régime comme moyen de dissuasion. Des modifications techniques sont également requises afin de veiller à ce que les infractions soient qualifiées de contraventions de manière exacte et cohérente dans le cadre du régime des contraventions.

## Contexte

La *Loi sur les contraventions* offre une alternative à la procédure sommaire établie dans le *Code criminel* pour la poursuite de certaines infractions fédérales. Cette solution reflète la distinction entre les infractions criminelles et les infractions réglementaires. Elle permet aux autorités d'application de la loi d'intenter une poursuite relativement à une contravention par voie de procès-verbal, lequel est assorti d'une amende prescrite que le contrevenant peut payer volontairement, et permet donc d'éviter la procédure sommaire plus longue et plus coûteuse prévue au *Code criminel*. Elle épargne ainsi au contrevenant les conséquences juridiques liées à une déclaration de culpabilité relative à une infraction prévue au *Code criminel* (comme avoir un casier judiciaire), tout en veillant à ce que les tribunaux et les ressources du système de justice pénale puissent se concentrer sur les infractions plus graves. La procédure de délivrance de procès-verbaux constitue une approche plus raisonnable et plus efficace pour les infractions réglementaires, et elle prévoit des amendes qui sont proportionnelles à la gravité des infractions.

Pris en vertu de l'article 8 de la *Loi sur les contraventions*, le Règlement identifie les infractions fédérales qualifiées de contraventions, offre une description abrégée, et fixe le montant de l'amende pour chacune de ces contraventions. Le Règlement est modifié lorsqu'un ministère fédéral propose de qualifier de « contravention » une infraction réglementaire relevant de sa compétence ou lorsque des modifications doivent être apportées aux descriptions abrégées ou aux montants des amendes.

L'*Évaluation du Programme pour l'application de la Loi sur les contraventions de 2021* (l'évaluation de 2021) a permis de confirmer que lorsque les agents d'application de la loi n'ont d'autre choix que d'utiliser la procédure sommaire pour intenter des poursuites relativement à certaines infractions fédérales, ils ont beaucoup moins envie de punir ces infractions. La procédure sommaire est inadéquate dans de nombreuses situations impliquant des infractions fédérales relativement mineures, car elle nécessite des étapes et entraîne des coûts et des conséquences qui peuvent être disproportionnés par rapport à la nature des infractions. Les agents d'application de la loi interrogés dans le cadre de l'évaluation ont déclaré que sans un régime de délivrance de procès-verbaux, ils choisiraient systématiquement de ne pas appliquer un grand nombre de ces infractions ou de donner des avertissements

intended impact on those who commit offences designated as contraventions.

Justice Canada agreed with the recommendation and has been engaging with departments that use the Contraventions Regime, such as Environment and Climate Change Canada (ECCC). In the case of offences under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999) and the regulations made under it, the existing fine amounts under Schedule I.3 to the CR have not been increased since they were first set over 20 years ago. Increasing the fine amount ensures that the Contraventions Regime is achieving its intended impact on compliance to protect human and environmental health by reducing exposure to carcinogens and restricting the importation or manufacture of certain substances and organisms.

### Objective

The objective of the amendments is to increase the fine amounts associated with designated offences under CEPA 1999 and its regulations to ensure the continued effectiveness of the Contraventions Regime as an appropriate enforcement tool. The objective of the related technical amendments is to ensure that the CR accurately reflects the offences contained under the substantive regulations by repealing offences designated as contraventions and adjusting relevant short form descriptions.

As a result, the amendments aim to ensure the continued accuracy, consistency, and effectiveness of the Contraventions Regime as an appropriate enforcement tool in deterring the commission of offences under CEPA 1999 and its regulations, therefore contributing to the protection of the environment and to the rule of law in Canada.

### Description

The amendments increase fine amounts identified for each contravention designated under Schedule I.3 of the CR from \$500 to \$1,000. The offences are provided under CEPA 1999 as well as the following 30 regulations:

- *Asbestos Mines and Mills Release Regulations*
- *Benzene in Gasoline Regulations*
- *Ozone-depleting Substances and Halocarbon Alternatives Regulations*
- *Pulp and Paper Mill Defoamer and Wood Chip Regulations*

qui n'ont aucune force juridique. En outre, l'évaluation de 2021 a recommandé que les ministères et organismes fédéraux concernés participent à un examen systématique des amendes afin de veiller à ce que la *Loi sur les contraventions* impose les répercussions voulues sur ceux qui commettent des infractions qualifiées de contraventions.

Le ministère de la Justice du Canada a approuvé cette recommandation et collabore avec les ministères qui utilisent le régime des contraventions, tel qu'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC). Dans le cas des infractions prévues à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE(1999)] et à ses règlements, les montants des amendes actuellement établis à l'annexe I.3 au Règlement n'ont pas augmenté depuis qu'ils ont été fixés pour la première fois il y a 20 ans. L'augmentation du montant des amendes permet de veiller à ce que le régime des contraventions impose les répercussions voulues afin de protéger la santé humaine et la santé de l'environnement en réduisant l'exposition aux produits cancérigènes et en limitant l'importation ou la fabrication de certaines substances et certains organismes.

### Objectif

Les modifications ont pour objectif d'augmenter le montant des amendes associées aux infractions qualifiées de contraventions de la LCPE (1999) et des règlements pris en vertu de celle-ci afin d'assurer l'efficacité continue du régime des contraventions en tant qu'outil d'application de la loi. L'objectif des modifications techniques connexes est de veiller à ce que le Règlement tienne compte avec exactitude des infractions prévues dans le règlement de fond en abrogeant certaines infractions qualifiées de contraventions et en modifiant les descriptions abrégées qui y sont associées.

Par conséquent, les modifications visent à assurer l'exactitude, la cohérence et l'efficacité continues du régime des contraventions en tant qu'outil d'application de la loi permettant de décourager la perpétration des infractions prévues à la LCPE (1999) et à ses règlements, contribuant ainsi à la protection de l'environnement et à la primauté du droit au Canada.

### Description

Les modifications ont pour effet d'augmenter le montant des amendes établies pour chaque contravention énoncée à l'annexe I.3 au Règlement de 500 \$ à 1 000 \$. Les infractions visées sont énoncées dans la LCPE (1999) ainsi que dans les 30 règlements suivants :

- *Règlement sur le rejet d'amiante par les mines et usines d'extraction d'amiante*
- *Règlement sur le benzène dans l'essence*
- *Règlement sur les substances appauvrissant la couche d'ozone et les halocarbures de remplacement*

- *Pulp and Paper Mill Effluent Chlorinated Dioxins and Furans Regulations*
- *Secondary Lead Smelter Release Regulations*
- *Contaminated Fuel Regulations*
- *Tetrachloroethylene (Use in Dry Cleaning and Reporting Requirements) Regulations*
- *Solvent Degreasing Regulations*
- *Environmental Emergency Regulations, 2019*
- *2-Butoxyethanol Regulations*
- *PCB Regulations*
- *Chromium Electroplating, Chromium Anodizing and Reverse Etching Regulations*
- *Volatile Organic Compound (VOC) Concentration Limits for Automotive Refinishing Products Regulations*
- *Volatile Organic Compound (VOC) Concentration Limits for Architectural Coatings Regulations*
- *Export of Substances on the Export Control List Regulations*
- *Multi-Sector Air Pollutants Regulations*
- *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*
- *Products Containing Mercury Regulations*
- *Prohibition of Asbestos and Products Containing Asbestos Regulations*
- *Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2012*
- *Regulations Limiting Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity*
- *Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector)*
- *Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations*
- *Tributyltetradecylphosphonium Chloride Regulations*
- *Formaldehyde Emissions from Composite Wood Products Regulations*
- *New Substances Notification Regulations (Organisms)*
- *Reduction in the Release of Volatile Organic Compounds Regulations (Petroleum Sector)*
- *Single-use Plastics Prohibition Regulations*
- *Volatile Organic Compound Concentration Limits for Certain Products Regulations*
- *Règlement sur les additifs antimousse et les copeaux de bois utilisés dans les fabriques de pâtes et papiers*
- *Règlement sur les dioxines et les furannes chlorés dans les effluents des fabriques de pâtes et papiers*
- *Règlement sur le rejet de plomb de seconde fusion*
- *Règlement sur les combustibles contaminés*
- *Règlement sur le tétrachloroéthylène (utilisation pour le nettoyage à sec et rapports)*
- *Règlement sur les solvants de dégraissage*
- *Règlement sur les urgences environnementales (2019)*
- *Règlement sur le 2-butoxyéthanol*
- *Règlement sur les BPC*
- *Règlement sur l'électrodéposition du chrome, l'anodisation au chrome et la gravure inversée*
- *Règlement limitant la concentration en composés organiques volatils (COV) des produits de finition automobile*
- *Règlement limitant la concentration en composés organiques volatils (COV) des revêtements architecturaux*
- *Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée*
- *Règlement multisectoriel sur les polluants atmosphériques*
- *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*
- *Règlement sur les produits contenant du mercure*
- *Règlement interdisant l'amiante et les produits contenant de l'amiante*
- *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2012)*
- *Règlement limitant les émissions de dioxyde de carbone provenant de la production d'électricité thermique au gaz naturel*
- *Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)*
- *Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon*
- *Règlement sur le chlorure de tributyltétradécylphosphonium*
- *Règlement sur les émissions de formaldéhyde provenant des produits de bois composite*
- *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (organismes)*

The amendments also repeal as contraventions from Schedule I.3 to the CR 15 offences contained in the following 13 regulations:

- *Asbestos Mines and Mills Release Regulations*
- *Benzene in Gasoline Regulations*
- *Pulp and Paper Mill Effluent Chlorinated Dioxins and Furans Regulations*
- *Secondary Lead Smelter Release Regulations*
- *Environmental Emergency Regulations, 2019*
- *PCB Regulations*
- *Chromium Electroplating, Chromium Anodizing and Reverse Etching Regulations*
- *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*
- *Products Containing Mercury Regulations*
- *Prohibition of Asbestos and Products Containing Asbestos Regulations*
- *Regulations Limiting Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity*
- *Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector)*
- *Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations*

The repealed contraventions relate primarily to administrative requirements involving the preparation of reports or the regular presentation of information. In some cases, the substantive provision designated is an unenforceable offence, either because there is no offender identified in the provision or the provision in question is no longer relevant. In other cases, it was determined that the offence may be otherwise enforced under another offence designated as a contravention. As such, repealing an item from Schedule I.3 to the CR does not mean that the conduct that was previously ticketable is permitted or no longer enforceable. Examples of contraventions to be repealed include:

- *Asbestos Mines and Mills Release Regulations*
  - *Section 10: Failure to have the report duly signed*

- *Règlement sur la réduction des rejets de composés organiques volatils (secteur pétrolier)*
- *Règlement interdisant les plastiques à usage unique*
- *Règlement limitant la concentration en composés organiques volatils de certains produits*

Les modifications abrogent également, à titre de contraventions énoncées à l'annexe I.3 au Règlement, 15 infractions contenues dans les 13 règlements suivants :

- *Règlement sur le rejet d'amiante par les mines et usines d'extraction d'amiante*
- *Règlement sur le benzène dans l'essence*
- *Règlement sur les dioxines et les furannes chlorés dans les effluents des fabriques de pâtes et papiers*
- *Règlement sur le rejet de plomb de seconde fusion*
- *Règlement sur les urgences environnementales (2019)*
- *Règlement sur les BPC*
- *Règlement sur l'électrodéposition du chrome, l'anodisation au chrome et la gravure inversée*
- *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*
- *Règlement sur les produits contenant du mercure*
- *Règlement interdisant l'amiante et les produits contenant de l'amiante*
- *Règlement limitant les émissions de dioxyde de carbone provenant de la production d'électricité thermique au gaz naturel*
- *Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)*
- *Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon*

Les contraventions abrogées concernent principalement les exigences administratives liées à la préparation de rapports ou à la présentation régulière de renseignements. Dans certains cas, la disposition de fond qualifiée est une infraction non applicable, soit parce qu'aucun contrevenant n'est identifié dans la disposition, soit parce que la disposition en question n'est plus pertinente. Dans d'autres cas, il a été déterminé que l'infraction pouvait être appliquée autrement sous la forme d'une autre infraction qualifiée de contravention. Par conséquent, l'abrogation d'une contravention à l'annexe I.3 au Règlement ne veut pas dire que la conduite qui était auparavant condamnée est maintenant autorisée ou n'est plus applicable. Voici quelques exemples de contraventions à abroger :

- *Règlement sur le rejet d'amiante par les mines et usines d'extraction d'amiante*
  - *Article 10 : Ne pas faire dûment signer le rapport visé*

- *Benzene in Gasoline Regulations*
  - *Section 8.1: Failure to send the specified information or documentation in the specified manner*
- *PCB Regulations*
  - *Subsection 17(4): Failure to notify the Minister within the required time of any change to the information provided*
  - *Subsection 40(2): Failure to include the specified information in the report*

Finally, due to the repeal of certain provisions, two short-form descriptions in Schedule I.3 to the CR are amended for accuracy and consistency.

## **Regulatory development**

### *Consultation*

ECCC consulted on the increase of fine amounts as part of a 60-day public consultation that took place between December 9, 2022, and February 6, 2023, via the Consulting with Canadians website. In its invitation to share views and ideas, ECCC indicated that the fine amounts in Schedule I.3 were being reviewed and were expected to be increased to \$1,000 to reflect inflation.

Of the four comments received, one participant specifically addressed the fine increase component, and recommended that ECCC double the fine amounts because the current fine amount is too low to appropriately provide the required protection of Canadian resources. This is in line with the regulatory amendment. ECCC considered all the comments and maintains that the current fine increase to \$1,000 is appropriate to reflect inflation and ensure deterrence.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

An initial assessment examined the geographical scope and subject matter of the initiative in relation to modern treaties in effect and did not identify any potential modern treaty impacts. The Contraventions Regime allows enforcement authorities to use ticketing as an alternate tool to promote compliance with existing statutory and regulatory offences. While national in scope and related to the subject matter of law enforcement generally, the initiative is unlikely to engage treaty impacts given that it does not create new offences, nor is it intended to take effect within any modern treaty area pursuant to the administration of the *Contraventions Act*.

- *Règlement sur le benzène dans l'essence*
  - *Article 8.1 : Ne pas transmettre les renseignements et la documentation visés de la manière indiquée*
- *Règlement sur les BPC*
  - *Paragraphe 17(4) : Ne pas aviser le ministre dans le délai prévu de tout changement apporté aux renseignements fournis*
  - *Paragraphe 40(2) : Ne pas inclure dans le rapport les renseignements exigés*

Enfin, vu l'abrogation de certaines dispositions, deux descriptions abrégées à l'annexe I.3 au Règlement sont modifiées afin d'en assurer l'exactitude et la cohérence.

## **Élaboration de la réglementation**

### *Consultation*

ECCC a mené des consultations publiques de 60 jours sur l'augmentation des montants des amendes entre le 9 décembre 2022 et le 6 février 2023, par l'intermédiaire du site Web « Consultations auprès des Canadiens ». Dans son invitation à transmettre des opinions et des idées, ECCC a indiqué que le montant des amendes prévues à l'annexe I.3 faisait l'objet d'une révision et qu'ils allaient augmenter jusqu'à 1 000 \$ afin de tenir compte de l'inflation.

Parmi les quatre commentaires reçus, un des répondants a précisément soulevé l'augmentation du montant des amendes et a recommandé qu'ECCC double les montants d'amende parce que les amendes actuelles sont trop basses pour assurer de façon adéquate la protection requise des ressources canadiennes. Ceci reflète la modification réglementaire. ECCC a considéré tous les commentaires et maintient que l'augmentation de l'amende actuelle à 1 000 \$ est appropriée pour tenir compte de l'inflation et comme moyen de dissuasion.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Une évaluation initiale a examiné la portée géographique et l'objet de l'initiative ont été évalués par rapport aux traités modernes en vigueur, mais il a été déterminé qu'il n'y aurait aucune répercussion sur les traités modernes. Le régime des contraventions permet aux autorités d'application de la loi d'utiliser des procès-verbaux comme outil de rechange pour promouvoir le respect des lois et des règlements. Bien qu'elle ait une portée nationale et soit liée à l'application de la loi en général, il est peu probable que l'initiative ait des répercussions sur les traités étant donné qu'elle ne crée pas de nouvelles infractions et qu'elle ne devrait pas être en vigueur dans une zone visée par un traité moderne selon l'administration de la *Loi sur les contraventions*.



### *Instrument choice*

No non-regulatory options have been considered. In order to improve the impact of existing contraventions through increases to fine amounts, amendments to the CR are required. No other instrument is appropriate to allow enforcement officers to issue contraventions tickets with increased fine amounts.

### **Regulatory analysis**

#### *Benefits and costs*

The costs and benefits for this regulatory proposal have been assessed in accordance with the Treasury Board Secretariat's *Policy on Cost-Benefit Analysis* by comparing the baseline against the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government of Canada does not implement the Regulations. The regulatory scenario provides information on the intended outcomes of the Regulations.

To note, the costs related to the administration of the Contraventions Regime, as well as the revenues generated through the payment of fines, are not considered costs nor benefits within the scope of the regulatory analysis since they occur only in instances of non-compliance with the law.

#### **Baseline and regulatory scenarios**

For the purposes of this analysis, the baseline scenario is one where fine amounts for offences under CEPA 1999, currently set around 20 years ago, remain at the current level. As such, tickets under the Contraventions Regime could lose their effectiveness over time as they may not be perceived as a proper deterrent. In the regulatory scenario, Schedule I.3 to the CR would be amended, establishing higher fine amounts.

#### **Benefits**

The CR allows enforcement officers to continue to bring regulated parties into compliance with a flexible and agile tool that addresses non-compliance in a proportionate way whilst diverting the treatment of these offences outside of the courts and the justice system. The CR will provide ECCC with an additional enforcement option to respond to and deter non-compliance. Tickets under the Contraventions Regime, in contrast to the existing prosecution option, are recognized to be a less resource-intensive and a more agile option to address instances of non-compliance. As such, the Contraventions Regime could reduce costs to government and lead to greater efficiency in enforcing CEPA 1999 and the regulations made under it. At the macro-level, the systematic review of fine

### *Choix de l'instrument*

Aucune option non réglementaire n'a été envisagée. Afin d'améliorer l'impact des contraventions existantes en augmentant le montant des amendes, des modifications au Règlement sont nécessaires. Aucun autre instrument n'est approprié pour permettre aux agents d'application de la loi de délivrer des procès-verbaux assortis d'amendes plus sévères.

### **Analyse de la réglementation**

#### *Avantages et coûts*

Les coûts et les avantages de ce projet réglementaire ont été évalués conformément à la *Politique sur l'analyse coûts-avantages* du Secrétariat du Conseil du Trésor en comparant le scénario de référence et le scénario réglementaire. Le scénario de référence prévoit ce qui est susceptible de se produire si le gouvernement du Canada ne met pas le Règlement en œuvre. Le scénario réglementaire fournit de l'information sur les résultats attendus des modifications réglementaires.

Il est à noter que les coûts liés à l'administration du régime des contraventions ainsi que les revenus découlant du paiement des amendes ne sont pas considérés comme des coûts ou des avantages dans le cadre de l'analyse réglementaire, car ils sont générés seulement dans des cas de non-conformité à la loi.

#### **Scénarios de référence et réglementaire**

Aux fins de cette analyse, le scénario de référence est celui selon lequel les montants des amendes pour les infractions prévues à la LCPE (1999), fixés il y a environ 20 ans, restent au même niveau. Par conséquent, les procès-verbaux délivrés dans le cadre du régime pourraient perdre de leur efficacité au fil du temps, car ils pourraient ne pas être perçus comme un moyen de dissuasion approprié. Dans le scénario réglementaire, l'annexe I.3 au Règlement serait modifiée pour établir des montants d'amende plus élevés.

#### **Avantages**

Le Règlement permet aux agents d'application de la loi de continuer à veiller à ce que les parties réglementées respectent la loi grâce à un outil souple et agile qui permet d'appliquer des mesures proportionnelles en cas de non-conformité tout en détournant le traitement de ces infractions des tribunaux et du système de justice. Le Règlement offre à ECCC une option d'application de la loi supplémentaire pour intervenir et décourager le non-respect de la loi. Les procès-verbaux délivrés dans le cadre du régime des contraventions, comparativement à l'option actuelle des poursuites, sont reconnus comme une option plus souple qui nécessite moins de ressources en cas de non-conformité. Par conséquent, le régime des contraventions pourrait réduire les coûts au gouvernement et améliorer

amounts enhances the credibility of the regime as an enforcement tool of choice.

### Costs

While greater fine amounts will result in higher costs for entities and individuals, these costs are directly related to non-compliance with the federal offences under CEPA 1999 and the regulations made under it and are therefore not considered costs for the purposes of the cost-benefit analysis.

Nominal implementation costs result from the labour necessary to update electronic court systems with new information in the provinces where the regime is implemented. Other costs may include processing costs for federal contraventions tickets, collecting revenues generated by voluntary payments of fines, managing unpaid fines, and scheduling disputed ticket trials. Costs incurred by the provinces in the administration of federal contraventions are deducted from the revenues generated by the payment of fines, making management of the Contraventions Regime on behalf of the federal government cost neutral.

### *Small business lens*

Analysis under the small business lens concluded that the regulatory amendments will not impose administrative or compliance burden on Canadian small businesses. Contraventions are not considered to be an administrative or a compliance burden for the purpose of the small business lens.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply as there is no incremental change in administrative burden on businesses and no regulatory titles are repealed or introduced. Contraventions are not considered to be administrative burden for the purpose of the one-for-one rule.

### *Regulatory cooperation and alignment*

These amendments are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum.

### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program*

l'efficacité dans la mise en application de la LCPE (1999) et des règlements pris en vertu de celle-ci. Sur le plan général, l'examen systématique des montants des amendes renforce la crédibilité du régime à titre d'outil d'application de la loi de choix.

### Coûts

Bien que des amendes plus élevées puissent entraîner des coûts plus élevés pour les entités et les particuliers, ces coûts sont directement liés au non-respect de la LCPE (1999) et de ses règlements et ne sont donc pas considérés comme des coûts aux fins de l'analyse coûts-avantages.

Des coûts nominaux de mise en œuvre découlent du travail nécessaire pour mettre à jour les systèmes électroniques des tribunaux pour y inclure les nouveaux renseignements dans les provinces où le régime est mis en place. Les autres coûts comprennent les coûts reliés au traitement des procès-verbaux de contraventions fédérales, la collecte des revenus générés par le paiement volontaire des amendes, la gestion des amendes impayées, et la planification des procès pour les procès-verbaux contestés. Les coûts engagés par les provinces pour l'administration des contraventions fédérales sont déduits des revenus générés par le paiement des amendes; ainsi, la gestion du régime de contraventions au nom du gouvernement fédéral n'a aucune incidence financière.

### *Lentille des petites entreprises*

L'analyse sous la lentille des petites entreprises a permis de conclure que les modifications réglementaires n'imposeront pas de fardeau administratif ni d'exigences de conformité aux petites entreprises canadiennes. Les contraventions ne sont pas considérées comme un fardeau administratif ou une exigence de conformité aux fins de la lentille des petites entreprises.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car il n'y a pas de changement marginal au fardeau administratif et aucun titre réglementaire n'est abrogé ou introduit. Les contraventions ne sont pas considérées comme un fardeau administratif aux fins de la règle du « un pour un ».

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Ces modifications ne sont pas liées à un plan de travail ou à un engagement s'inscrivant dans un cadre officiel de coopération en matière de réglementation.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et*

*Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

#### *Gender-based analysis plus (GBA+)*

No differential impacts are expected on the basis of gender or other identity factors. These amendments do not create new requirements or burdens on individuals.

In fact, the purpose of the *Contraventions Act* is to ensure that the enforcement of offences designated as contraventions will be less onerous on the offender and more proportionate and appropriate to the seriousness of the offence when compared to the procedure set out in the *Criminal Code*.

#### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

##### *Implementation*

These amendments will come into force on the day on which they are registered.

##### *Compliance and enforcement*

The amendments to the CR provide enforcement officers an appropriate enforcement tool, allowing them to fulfil their mandate effectively and promote legislative and regulatory compliance.

#### **Contact**

Olivia Gile  
Legal Counsel  
Programs Branch Legal Services Division  
Policy Sector  
Department of Justice Canada  
284 Wellington Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0H8

*de programmes*, une évaluation préliminaire a conclu qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)*

Les modifications ne devraient pas avoir de répercussions différentes en fonction du sexe ou d'autres facteurs d'identité. Elles ne créent pas de nouvelles exigences ou de nouveaux fardeaux pour les particuliers.

En fait, l'objectif de la *Loi sur les contraventions* est de veiller à ce que l'application des infractions qualifiées de contraventions soit moins lourde pour le contrevenant et plus proportionnée et appropriée, eu égard à la gravité de l'infraction, par comparaison avec la procédure établie dans le *Code criminel*.

#### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

##### *Mise en œuvre*

Ces modifications entreront en vigueur à la date de leur enregistrement.

##### *Conformité et application*

Les modifications apportées au Règlement offrent aux agents d'application de la loi un outil approprié qui leur permet de remplir leur mandat efficacement et de promouvoir l'observation des lois et des règlements.

#### **Personne-ressource**

Olivia Gile  
Avocate  
Division des services juridiques de la Direction générale  
des programmes  
Secteur des politiques  
Ministère de la Justice du Canada  
284, rue Wellington  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0H8

Registration  
SOR/2023-267 December 8, 2023

## EMPLOYMENT EQUITY ACT

P.C. 2023-1214 December 8, 2023

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Labour, makes the annexed *Regulations Amending the Employment Equity Regulations* under subsection 41(1) of the *Employment Equity Act*<sup>a</sup>.

## Regulations Amending the Employment Equity Regulations

### Amendments

**1 (1) The portion of items 2 to 4 of Schedule II to the *Employment Equity Regulations*<sup>1</sup> in column II is replaced by the following:**

Column II	
Item	Unit Groups
2	Financial managers
	Human resources managers
	Purchasing managers
	Other administrative services managers
	Insurance, real estate and financial brokerage managers
	Banking, credit and other investment managers
	Advertising, marketing and public relations managers
	Other business services managers
	Telecommunication carriers managers
	Postal and courier services managers
	Engineering managers
	Architecture and science managers
	Computer and information systems managers
	Managers in health care

Enregistrement  
DORS/2023-267 Le 8 décembre 2023

## LOI SUR L'ÉQUITÉ EN MATIÈRE D'EMPLOI

C.P. 2023-1214 Le 8 décembre 2023

Sur recommandation du ministre du Travail et en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'équité en matière d'emploi*, ci-après.

## Règlement modifiant le Règlement sur l'équité en matière d'emploi

### Modifications

**1 (1) Le passage des articles 2 à 4 de l'annexe II du *Règlement sur l'équité en matière d'emploi*<sup>1</sup> figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Groupes de base
2	Directeurs financiers/directrices financières
	Directeurs/directrices des ressources humaines
	Directeurs/directrices des achats
	Directeurs/directrices d'autres services administratifs
	Directeurs/directrices des assurances, de l'immobilier et du courtage financier
	Directeurs/directrices de banque, du crédit et d'autres services de placements
	Directeurs/directrices de la publicité, du marketing et des relations publiques
	Directeurs/directrices d'autres services aux entreprises
	Directeurs/directrices d'entreprises de télécommunications
	Directeurs/directrices des services postaux et de messageries
	Directeurs/directrices des services de génie
	Directeurs/directrices des services d'architecture et de sciences
	Gestionnaires des systèmes informatiques
	Directeurs/directrices des soins de santé

<sup>a</sup> S.C. 1995, c. 44

<sup>1</sup> SOR/96-470

<sup>a</sup> L.C. 1995, ch. 44

<sup>1</sup> DORS/96-470

<b>Column II</b>		<b>Colonne II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>	<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
	Government managers - health and social policy development and program administration		Gestionnaires de la fonction publique - élaboration de politiques et administration de programmes sociaux et de santé
	Government managers - economic analysis, policy development and program administration		Gestionnaires de la fonction publique - analyse économique, élaboration de politiques et administration de programmes
	Government managers - education policy development and program administration		Gestionnaires de la fonction publique - élaboration de politiques en matière d'éducation et administration de programmes
	Other managers in public administration		Autres gestionnaires de la fonction publique
	Administrators - post-secondary education and vocational training		Administrateurs/administratrices - enseignement postsecondaire et formation professionnelle
	School principals and administrators of elementary and secondary education		Directeurs/directrices d'école et administrateurs/administratrices de programmes d'enseignement aux niveaux primaire et secondaire
	Managers in social, community and correctional services		Directeurs/directrices des services sociaux, communautaires et correctionnels
	Commissioned police officers and related occupations in public protection services		Officiers/officières de direction des services de police et professions connexes des services de la protection du public
	Fire chiefs and senior firefighting officers		Chefs et officiers supérieurs/officières supérieures des services d'incendie
	Commissioned officers of the Canadian Armed Forces		Officiers/officières de direction des Forces armées canadiennes
	Library, archive, museum and art gallery managers		Directeurs/directrices de bibliothèques, des archives, de musées et de galeries d'art
	Managers - publishing, motion pictures, broadcasting and performing arts		Directeurs/directrices - édition, cinéma, radiotélédiffusion et arts de la scène
	Recreation, sports and fitness program and service directors		Directeurs/directrices de programmes et de services de sports, de loisirs et de conditionnement physique
	Corporate sales managers		Directeurs/directrices des ventes corporatives
	Retail and wholesale trade managers		Directeurs/directrices - commerce de détail et de gros
	Restaurant and food service managers		Directeurs/directrices de la restauration et des services alimentaires
	Accommodation service managers		Directeurs/directrices des services d'hébergement
	Managers in customer and personal services		Directeurs/directrices du service à la clientèle et des services personnels
	Construction managers		Directeurs/directrices de la construction
	Home building and renovation managers		Gestionnaires en construction et rénovation domiciliaire
	Facility operation and maintenance managers		Directeurs/directrices de l'exploitation et de l'entretien d'immeubles
	Managers in transportation		Directeurs/directrices des transports
	Managers in natural resources production and fishing		Directeurs/directrices de l'exploitation des ressources naturelles et de la pêche
	Managers in agriculture		Gestionnaires en agriculture
	Managers in horticulture		Gestionnaires en horticulture
	Managers in aquaculture		Gestionnaires en aquaculture
	Manufacturing managers		Directeurs/directrices de la fabrication
	Utilities managers		Directeurs/directrices des services d'utilité publique

<b>Column II</b>		<b>Colonne II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>	<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
<b>3</b>	Financial auditors and accountants	<b>3</b>	Vérificateurs/vérificatrices et comptables
	Financial and investment analysts		Analystes financiers/analystes financières et analystes en placements
	Securities agents, investment dealers and brokers		Agents/agentes en valeurs, agents/agentes en placements et négociateurs/négociatrices en valeurs
	Financial advisors		Conseillers financiers/conseillères financières
	Other financial officers		Autres agents financiers/agentes financières
	Human resources professionals		Professionnels/professionnelles en ressources humaines
	Professional occupations in business management consulting		Professionnels/professionnelles des services-conseils en gestion aux entreprises
	Professional occupations in advertising, marketing and public relations		Professionnels/professionnelles en publicité, en marketing et en relations publiques
	Physicists and astronomers		Physiciens/physiciennes et astronomes
	Chemists		Chimistes
	Geoscientists and oceanographers		Géoscientifiques et océanographes
	Meteorologists and climatologists		Météorologues et climatologues
	Other professional occupations in physical sciences		Autres professionnels/professionnelles des sciences physiques
	Biologists and related scientists		Biologistes et personnel scientifique assimilé
	Forestry professionals		Professionnels/professionnelles des sciences forestières
	Agricultural representatives, consultants and specialists		Agronomes, conseillers/conseillères et spécialistes en agriculture
	Civil engineers		Ingénieurs civils/ingénieures civiles
	Mechanical engineers		Ingénieurs mécaniciens/ingénieures mécaniciennes
	Electrical and electronics engineers		Ingénieurs électriciens et électroniciens/ingénieures électriciennes et électroniciennes
	Chemical engineers		Ingénieurs chimistes/ingénieures chimistes
	Industrial and manufacturing engineers		Ingénieurs/ingénieures d'industrie et de fabrication
	Metallurgical and materials engineers		Ingénieurs/ingénieures métallurgistes et des matériaux
	Mining engineers		Ingénieurs miniers/ingénieures minières
	Geological engineers		Ingénieurs/ingénieures géologiques
	Petroleum engineers		Ingénieurs/ingénieures de l'extraction et du raffinage du pétrole
	Aerospace engineers		Ingénieurs/ingénieures en aérospatiale
	Computer engineers (except software engineers and designers)		Ingénieurs informaticiens/ingénieures informaticiennes (sauf ingénieurs/ingénieures et concepteurs/conceptrices en logiciel)
	Other professional engineers		Autres ingénieurs/ingénieures
	Architects		Architectes
	Landscape architects		Architectes paysagistes
	Urban and land use planners		Urbanistes et planificateurs/planificatrices de l'utilisation des sols
	Land surveyors		Arpenteurs-géomètres/arpenteuses-géomètres

<b>Column II</b>		<b>Colonne II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>	<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
	Mathematicians, statisticians and actuaries		Mathématiciens/mathématiciennes, statisticiens/statisticiennes et actuaire
	Data scientists		Scientifiques de données
	Cybersecurity specialists		Spécialistes de la cybersécurité
	Business systems specialists		Spécialistes des systèmes commerciaux
	Information systems specialists		Spécialistes en informatique
	Database analysts and data administrators		Analystes de bases de données et administrateurs/administratrices de données
	Software engineers and designers		Ingénieurs/ingénieures et concepteurs/conceptrices en logiciel
	Computer systems developers and programmers		Développeurs/développeuses et programmeurs/programmeuses de systèmes informatiques
	Software developers and programmers		Développeurs/développeuses et programmeurs/programmeuses de logiciels
	Web designers		Concepteurs/conceptrices Web
	Web developers and programmers		Développeurs/développeuses et programmeurs/programmeuses Web
	Nursing coordinators and supervisors		Coordonnateurs/coordonnatrices et superviseurs/superveuses des soins infirmiers
	Registered nurses and registered psychiatric nurses		Infirmiers autorisés/infirmières autorisées et infirmiers psychiatriques autorisés/infirmières psychiatriques autorisées
	Specialists in clinical and laboratory medicine		Spécialistes en médecine clinique et de laboratoire
	Specialists in surgery		Spécialistes en chirurgie
	General practitioners and family physicians		Omnipraticiens/omnipraticiennes et médecins en médecine familiale
	Dentists		Dentistes
	Veterinarians		Vétérinaires
	Optometrists		Optométristes
	Chiropractors		Chiropraticiens/chiropraticiennes
	Nurse practitioners		Infirmiers praticiens/infirmières praticiennes
	Physician assistants, midwives and allied health professionals		Adjoints au médecin, sages-femmes et professionnels paramédicaux
	Other professional occupations in health diagnosing and treating		Autres professionnels/professionnelles en diagnostic et en traitement de la santé
	Pharmacists		Pharmaciens/pharmaciennes
	Dietitians and nutritionists		Diététistes et nutritionnistes
	Audiologists and speech-language pathologists		Audiologistes et orthophonistes
	Physiotherapists		Physiothérapeutes
	Occupational therapists		Ergothérapeutes
	Kinesiologists and other professional occupations in therapy and assessment		Kinésologues et autres professionnels/professionnelles en thérapie et en diagnostic
	Therapists in counselling and related specialized therapies		Thérapeutes en counseling et thérapies spécialisées connexes
	University professors and lecturers		Professeurs/professeuses et chargés/chargées de cours au niveau universitaire

<b>Column II</b>		<b>Colonne II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>	<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
	Post-secondary teaching and research assistants		Assistants/assistantes d'enseignement et de recherche au niveau postsecondaire
	College and other vocational instructors		Enseignants/enseignantes au niveau collégial et autres instructeurs/institutrices en formation professionnelle
	Secondary school teachers		Enseignants/enseignantes au niveau secondaire
	Elementary school and kindergarten teachers		Enseignants/enseignantes aux niveaux primaire et préscolaire
	Educational counsellors		Conseillers/conseillères en information scolaire
	Judges		Juges
	Lawyers and Quebec notaries		Avocats/avocates (partout au Canada) et notaires (au Québec)
	Psychologists		Psychologues
	Social workers		Travailleurs sociaux/travailleuses sociales
	Religious leaders		Chefs religieux
	Probation and parole officers		Agents/agentes de probation et de libération conditionnelle
	Career development practitioners and career counsellors (except education)		Conseillers/conseillères en développement de carrière et conseillers/conseillères en orientation (sauf éducation)
	Natural and applied science policy researchers, consultants and program officers		Recherchistes, experts-conseils/expertes-conseils et agents/agentes de programmes, en sciences naturelles et appliquées
	Economists and economic policy researchers and analysts		Économistes, recherchistes et analystes des politiques économiques
	Business development officers and marketing researchers and consultants		Agents/agentes de développement économique et recherchistes et analystes en marketing
	Social policy researchers, consultants and program officers		Recherchistes, experts-conseils/expertes-conseils et agents/agentes de programmes en politiques sociales
	Health policy researchers, consultants and program officers		Recherchistes, experts-conseils/expertes-conseils et agents/agentes de programmes en politiques de la santé
	Education policy researchers, consultants and program officers		Recherchistes, experts-conseils/expertes-conseils et agents/agentes de programmes en politiques de l'enseignement
	Recreation, sports and fitness policy researchers, consultants and program officers		Recherchistes, experts-conseils/expertes-conseils et agents/agentes de programme en sports, en loisirs et en conditionnement physique
	Program officers unique to government		Agents/agentes de programmes propres au gouvernement
	Other professional occupations in social science		Autres professionnels/professionnelles des sciences sociales
	Librarians		Bibliothécaires
	Conservators and curators		Restaureurs/restauratrices et conservateurs/conservatrices
	Archivists		Archivistes
	Authors and writers (except technical)		Auteurs/auteures, écrivains/écrivaines et rédacteurs/rédactrices (sauf techniques)
	Technical writers		Rédacteurs/rédactrices techniques
	Editors		Réviseurs/réviseuses, rédacteurs-réviseurs/rédactrices-réviseuses et chefs du service des nouvelles



<b>Column II</b>		<b>Colonne II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>	<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
	Journalists		Journalistes
	Translators, terminologists and interpreters		Traducteurs/traductrices, terminologues et interprètes
	Producers, directors, choreographers and related occupations		Producteurs/productrices, réalisateurs/réalisatrices, chorégraphes et personnel assimilé
	Conductors, composers and arrangers		Chefs d'orchestre, compositeurs/compositrices et arrangeurs/arrangeuses
	Musicians and singers		Musiciens/musiciennes et chanteurs/chanteuses
	Public and environmental health and safety professionals		Professionnels/professionnelles de la santé et sécurité publique et environnementale
	Police investigators and other investigative occupations		Enquêteurs/enquêteuses de police et autres professions d'enquête
<b>4</b>	Chemical technologists and technicians	<b>4</b>	Technologues et techniciens/techniciennes en chimie
	Geological and mineral technologists and technicians		Technologues et techniciens/techniciennes en géologie et en minéralogie
	Biological technologists and technicians		Technologues et techniciens/techniciennes en biologie
	Agricultural and fish products inspectors		Inspecteurs/inspectrices des produits agricoles et de la pêche
	Forestry technologists and technicians		Technologues et techniciens/techniciennes en sciences forestières
	Conservation and fishery officers		Techniciens/techniciennes du milieu naturel et de la pêche
	Landscape and horticultural technicians and specialists		Techniciens/techniciennes et spécialistes de l'aménagement paysager et de l'horticulture
	Civil engineering technologists and technicians		Technologues et techniciens/techniciennes en génie civil
	Mechanical engineering technologists and technicians		Technologues et techniciens/techniciennes en génie mécanique
	Industrial engineering and manufacturing technologists and technicians		Technologues et techniciens/techniciennes en génie industriel et en génie de fabrication
	Construction estimators		Estimateurs/estimatrices en construction
	Electrical and electronics engineering technologists and technicians		Technologues et techniciens/techniciennes en génie électrique et électronique
	Electronic service technicians (household and business equipment)		Électroniciens/électroniciennes d'entretien (biens domestiques et commerciaux)
	Industrial instrument technicians and mechanics		Techniciens/techniciennes et mécaniciens/mécaniciennes d'instruments industriels
	Aircraft instrument, electrical and avionics mechanics, technicians and inspectors		Mécaniciens/mécaniciennes, techniciens/techniciennes et contrôleurs/contrôleuses d'avionique et d'instruments et d'appareillages électriques d'aéronefs
	Architectural technologists and technicians		Technologues et techniciens/techniciennes en architecture
	Industrial designers		Designers industriels/designers industrielles
	Drafting technologists and technicians		Technologues et techniciens/techniciennes en dessin
	Land survey technologists and technicians		Technologues et techniciens/techniciennes en arpentage
	Technical occupations in geomatics and meteorology		Personnel technique en géomatique et en météorologie
	Non-destructive testers and inspectors		Vérificateurs/vérificatrices et inspecteurs/inspectrices des essais non destructifs

<b>Column II</b>		<b>Colonne II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>	<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
	Engineering inspectors and regulatory officers		Inspecteurs/inspectrices d'ingénierie et officiers/officières de réglementation
	Occupational health and safety specialists		Spécialistes de l'hygiène et de la sécurité au travail
	Construction inspectors		Inspecteurs/inspectrices en construction
	Air pilots, flight engineers and flying instructors		Pilotes, navigateurs/navigatrices et instructeurs/institutrices de pilotage du transport aérien
	Air traffic controllers and related occupations		Contrôleurs aériens/contrôleuses aériennes et personnel assimilé
	Deck officers, water transport		Officiers/officières de pont du transport par voies navigables
	Engineer officers, water transport		Officiers mécaniciens/officières mécaniciennes du transport par voies navigables
	Railway traffic controllers and marine traffic regulators		Contrôleurs/contrôleuses de la circulation ferroviaire et régulateurs/régulatrices de la circulation maritime
	Computer network and web technicians		Techniciens/techniciennes de réseau informatique et Web
	User support technicians		Agents/agentes de soutien aux utilisateurs
	Information systems testing technicians		Évaluateurs/évaluatrices de systèmes informatiques
	Medical laboratory technologists		Technologues de laboratoires médicaux
	Animal health technologists and veterinary technicians		Technologues en santé animale et techniciens/techniciennes vétérinaires
	Respiratory therapists, clinical perfusionists and cardiopulmonary technologists		Inhalothérapeutes, perfusionnistes cardiovasculaires et technologues cardiopulmonaires
	Medical radiation technologists		Technologues en radiation médicale
	Medical sonographers		Technologues en échographie
	Cardiology technologists and electrophysiological diagnostic technologists		Technologues en cardiologie et technologues en électrophysiologie diagnostique
	Pharmacy technicians		Techniciens/techniciennes en pharmacie
	Other medical technologists and technicians		Autres technologues et techniciens/techniciennes des sciences de la santé
	Denturists		Denturologistes
	Dental hygienists and dental therapists		Hygiénistes et thérapeutes dentaires
	Dental technologists and technicians		Technologues et techniciens/techniciennes dentaires
	Opticians		Opticiens/opticiennes d'ordonnances
	Traditional Chinese medicine practitioners and acupuncturists		Praticiens/praticiennes en médecine traditionnelle chinoise et acupuncteurs/acupunctrices
	Other practitioners of natural healing		Autres praticiens/praticiennes des médecines douces
	Licensed practical nurses		Infirmiers auxiliaires/infirmières auxiliaires
	Paramedical occupations		Personnel ambulancier et paramédical
	Massage therapists		Massothérapeutes
	Other technical occupations in therapy and assessment		Autre personnel technique en thérapie et en diagnostic
	Paralegal and related occupations		Techniciens/techniciennes juridiques et personnel assimilé
	Social and community service workers		Travailleurs/travailleuses des services sociaux et communautaires

<b>Column II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>
	Early childhood educators and assistants
	Instructors of persons with disabilities
	Religion workers
	Police officers (except commissioned)
	Firefighters
	Specialized members of the Canadian Armed Forces
	Library and public archive technicians
	Film and video camera operators
	Graphic arts technicians
	Broadcast technicians
	Audio and video recording technicians
	Other technical and coordinating occupations in motion pictures, broadcasting and the performing arts
	Announcers and other broadcasters
	Graphic designers and illustrators
	Interior designers and interior decorators
	Dancers
	Actors, comedians and circus performers
	Painters, sculptors and other visual artists

**(2) The portion of items 6 to 14 of Schedule II to the Regulations in column II is replaced by the following:**

<b>Column II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>
<b>6</b>	Contractors and supervisors, machining, metal forming, shaping and erecting trades and related occupations
	Contractors and supervisors, electrical trades and telecommunications occupations
	Contractors and supervisors, pipefitting trades
	Contractors and supervisors, carpentry trades
	Contractors and supervisors, other construction trades, installers, repairers and servicers

<b>Colonne II</b>	
<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
	Éducatrices/éducateurs et aides-éducatrices/aides-éducatrices de la petite enfance
	Instructeurs/institutrices pour personnes ayant une déficience
	Travailleurs/travailleuses de la religion
	Policiers/policières (sauf cadres supérieurs)
	Pompiers/pomprières
	Membres spécialisés des Forces armées canadiennes
	Techniciens/techniciennes dans les bibliothèques et les services d'archives publiques
	Cadreur/cadreuses de films et cadreur/cadreuses vidéo
	Techniciens/techniciennes en graphisme
	Techniciens/techniciennes en radiotélédiffusion
	Techniciens/techniciennes en enregistrement audio et vidéo
	Autre personnel technique et personnel de coordination du cinéma, de la radiotélédiffusion et des arts de la scène
	Annonces/annonceuses et autres communicateurs/communicatrices
	Designers graphiques et illustrateurs/illustratrices
	Designers d'intérieur et décorateurs/décoratrices d'intérieur
	Danseurs/danseuses
	Acteurs/actrices, comédiens/comédiennes et artistes de cirque
	Peintres, sculpteurs/sculpteuses et autres artistes des arts visuels

**(2) Le passage des articles 6 à 14 de l'annexe II du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :**

<b>Colonne II</b>	
<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
<b>6</b>	Entrepreneurs/entrepreneuses et contremaîtres/contremaîtresses des machinistes et du personnel des métiers du formage, du profilage et du montage des métaux et personnel assimilé
	Entrepreneurs/entrepreneuses et contremaîtres/contremaîtresses en électricité et en télécommunications
	Entrepreneurs/entrepreneuses et contremaîtres/contremaîtresses en tuyauterie
	Entrepreneurs/entrepreneuses et contremaîtres/contremaîtresses en charpenterie
	Entrepreneurs/entrepreneuses et contremaîtres/contremaîtresses des autres métiers de la construction et des services de réparation et d'installation

<b>Column II</b>		<b>Colonne II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>	<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
	Contractors and supervisors, mechanic trades		Entrepreneurs/entrepreneuses et contremaîtres/contremaîtresses en mécanique
	Contractors and supervisors, heavy equipment operator crews		Entrepreneurs/entrepreneuses et contremaîtres/contremaîtresses des équipes d'opérateurs d'équipement lourd
	Supervisors, printing and related occupations		Surveillants/surveillantes de l'imprimerie et du personnel assimilé
	Supervisors, railway transport operations		Surveillants/surveillantes des opérations du transport ferroviaire
	Supervisors, motor transport and other ground transit operators		Surveillants/surveillantes du transport routier et du transport en commun
	Supervisors, logging and forestry		Surveillants/surveillantes de l'exploitation forestière
	Supervisors, mining and quarrying		Surveillants/surveillantes de l'exploitation des mines et des carrières
	Contractors and supervisors, oil and gas drilling and services		Entrepreneurs/entrepreneuses et surveillants/surveillantes du forage et des services reliés à l'extraction de pétrole et de gaz
	Agricultural service contractors and farm supervisors		Entrepreneurs/entrepreneuses de services agricoles et surveillants/surveillantes d'exploitations agricoles
	Contractors and supervisors, landscaping, grounds maintenance and horticulture services		Entrepreneurs/entrepreneuses et superviseurs/superveuses des services de l'aménagement paysager, de l'entretien des terrains et de l'horticulture
	Supervisors, mineral and metal processing		Surveillants/surveillantes dans la transformation des métaux et des minerais
	Supervisors, petroleum, gas and chemical processing and utilities		Surveillants/surveillantes dans le raffinage du pétrole, dans le traitement du gaz et des produits chimiques et dans les services d'utilité publique
	Supervisors, food and beverage processing		Surveillants/surveillantes dans la transformation des aliments et des boissons
	Supervisors, plastic and rubber products manufacturing		Surveillants/surveillantes dans la fabrication de produits en caoutchouc et en plastique
	Supervisors, forest products processing		Surveillants/surveillantes dans la transformation des produits forestiers
	Supervisors, textile, fabric, fur and leather products processing and manufacturing		Surveillants/surveillantes dans la transformation et la fabrication de produits textiles, de tissus, de fourrure et de cuir
	Supervisors, motor vehicle assembling		Surveillants/surveillantes dans la fabrication de véhicules automobiles
	Supervisors, electronics and electrical products manufacturing		Surveillants/surveillantes dans la fabrication de matériel électronique et d'appareils électriques
	Supervisors, furniture and fixtures manufacturing		Surveillants/surveillantes dans la fabrication de meubles et d'accessoires
	Supervisors, other mechanical and metal products manufacturing		Surveillants/surveillantes dans la fabrication d'autres produits métalliques et de pièces mécaniques
	Supervisors, other products manufacturing and assembly		Surveillants/surveillantes dans la fabrication et le montage de produits divers
<b>7</b>	Administrative officers	<b>7</b>	Agents/agentes d'administration
	Executive assistants		Adjoints/adjointes de direction
	Human resources and recruitment officers		Agents/agentes des ressources humaines et de recrutement
	Property administrators		Agents/agentes de gestion immobilière

<b>Column II</b>		<b>Colonne II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>	<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
	Procurement and purchasing agents and officers		Agents/agentes en approvisionnement et aux achats
	Conference and event planners		Planificateurs/planificatrices de congrès et d'événements
	Employment insurance and revenue officers		Agents/agentes d'assurance-emploi et du revenu
	Administrative assistants		Adjointes administratifs/adjointes administratives
	Legal administrative assistants		Adjointes administratifs juridiques/adjointes administratives juridiques
	Medical administrative assistants		Adjointes administratifs médicaux/adjointes administratives médicales
	Court reporters, medical transcriptionists and related occupations		Sténographes judiciaires, transcrip-teurs médicaux/transcrip-trices médicales et personnel assimilé
	Health information management occupations		Personnel en gestion de l'information sur la santé
	Records management technicians		Techniciens/techniciennes à la gestion des documents
	Statistical officers and related research support occupations		Agents/agentes de statistiques et professions connexes du soutien de la recherche
	Accounting technicians and bookkeepers		Techniciens/techniciennes en comptabilité et teneurs/teneuses de livres
	Insurance adjusters and claims examiners		Experts/expertes en sinistres et rédacteurs/rédactrices sinistres
	Insurance underwriters		Assureurs/assureures
	Assessors, business valuers and appraisers		Estimateurs/estimatrices, évalueurs/évaluatrices d'entreprise et autres évalueurs/évaluatrices
	Customs, ship and other brokers		Courtiers/courtrières en douanes, courtiers maritimes/courtrières maritimes et autres courtiers/courtrières
	Payroll administrators		Administrateurs/administratrices de la paye
	Production and transportation logistics coordinators		Coordonnateurs/coordonnatrices de la logistique de la production et du transport
<b>8</b>	Technical sales specialists - wholesale trade	<b>8</b>	Spécialistes des ventes techniques - commerce de gros
	Retail and wholesale buyers		Acheteurs/acheteuses des commerces de détail et de gros
	Insurance agents and brokers		Agents/agentes et courtiers/courtrières d'assurance
	Real estate agents and salespersons		Agents/agentes et vendeurs/vendeuses en immobilier
	Financial sales representatives		Représentants/représentantes des ventes financières
	Chefs		Chefs
	Cooks		Cuisiniers/cuisinières
	Butchers - retail and wholesale		Bouchers/bouchères - commerce de gros et de détail
	Bakers		Boulangers-pâtis-siers/boulangères-pâtis-sières
	Hairstylists and barbers		Coiffeurs/coiffeuses et barbiers
	Shoe repairers and shoemakers		Cordonniers/cordonnières et fabricants/fabricantes de chaussures
	Jewellers, jewellery and watch repairers and related occupations		Bijoutiers/bijoutières, réparateurs/réparatrices de bijoux, horlogers-rhabilleurs/horlogères-rhabilleuses et personnel assimilé
	Upholsterers		Tapissiers-garnisseurs/tapissières-garnisseuses
	Funeral directors and embalmers		Directeurs/directrices de funérailles et embaumeurs/embaumeuses

<b>Column II</b>		<b>Colonne II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>	<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
	Medical laboratory assistants and related technical occupations		Assistants/assistantes de laboratoires médicaux et professions techniques connexes
	Pharmacy technical assistants and pharmacy assistants		Assistants techniques/assistantes techniques en pharmacie et assistants/assistantes en pharmacie
	Dental assistants and dental laboratory assistants		Assistants/assistantes dentaires et auxiliaires dans les laboratoires dentaires
	Other instructors		Autres instructeurs/institutrices
	Sheriffs and bailiffs		Shérifs et huissiers/huissières de justice
	Correctional service officers		Agents/agentes de services correctionnels
	By-law enforcement and other regulatory officers		Agents/agentes d'application de règlements municipaux et autres agents/agentes de réglementation
	Border services, customs, and immigration officers		Agents/agentes de services frontaliers, des douanes et de l'immigration
	Operations Members of the Canadian Armed Forces		Membres des opérations des Forces armées canadiennes
	Registrars, restorers, interpreters and other occupations related to museum and art galleries		Registres, restaurateurs/restauratrices, interprètes et autres travailleurs/travailleuses dans les domaines apparentés des musées et des galeries d'art
	Photographers		Photographes
	Motion pictures, broadcasting, photography and performing arts assistants and operators		Assistants/assistantes et opérateurs/opératrices du domaine du cinéma, de la radiotélédiffusion, de la photographie et des arts de la scène
	Theatre, fashion, exhibit and other creative designers		Ensembleurs/ensemblières de théâtre, dessinateurs/dessinatrices de mode, concepteurs/conceptrices d'expositions et autres concepteurs/conceptrices artistiques
	Patternmakers - textile, leather and fur products		Patronniers/patronnières de produits textiles et d'articles en cuir et en fourrure
	Athletes		Athlètes
	Coaches		Entraîneurs/entraîneuses
	Sports officials and referees		Arbitres et officiels/officielles de sports
<b>9</b>	<b>Machinists and machining and tooling inspectors</b>	<b>9</b>	<b>Machinistes et vérificateurs/vérificatrices d'usinage et d'outillage</b>
	Tool and die makers		Outils-ajusteurs/outilleuses-ajusteuses
	Sheet metal workers		Tôliers/tôlières
	Boilermakers		Chaudronniers/chaudronnières
	Structural metal and platework fabricators and fitters		Assembleurs/assembleuses et ajusteurs/ajusteuses de plaques et de charpentes métalliques
	Ironworkers		Monteurs/monteuses de charpentes métalliques
	Welders and related machine operators		Soudeurs/soudeuses et opérateurs/opératrices de machines à souder et à braser
	Electricians (except industrial and power system)		Électriciens/électriciennes (sauf électriciens industriels/électriciennes industrielles et de réseaux électriques)
	Industrial electricians		Électriciens industriels/électriciennes industrielles
	Power system electricians		Électriciens/électriciennes de réseaux électriques
	Electrical power line and cable workers		Monteurs/monteuses de lignes électriques et de câbles
	Telecommunications line and cable installers and repairers		Installateurs/installatrices et réparateurs/réparatrices de lignes et de câbles de télécommunications

Column II		Colonne II	
Item	Unit Groups	Article	Groupes de base
	Telecommunications equipment installation and cable television service technicians		Techniciens/techniciennes en installation de matériel de télécommunication et en services de câblodistribution
	Plumbers		Plombiers/plombières
	Steamfitters, pipefitters and sprinkler system installers		Tuyauteurs/tuyauteuses, monteurs/monteuses d'appareils de chauffage et poseurs/poseuses de gicleurs
	Gas fitters		Monteurs/monteuses d'installations au gaz
	Carpenters		Charpentiers-menuisiers/charpentières-menuisières
	Cabinetmakers		Ébénistes
	Bricklayers		Briqueurs-maçons/briqueuses-maçonnes
	Concrete finishers		Finisseurs/finisseuses de béton
	Tilesetters		Carreleurs/carreleuses
	Plasterers, drywall installers and finishers and lathers		Plâtriers/plâtrières, poseurs/poseuses et finisseurs/finisseuses de systèmes intérieurs et latteurs/latteuses
	Roofers and shinglers		Couvreurs/couvreuses et poseurs/poseuses de bardeaux
	Glaziers		Vitriers/vitrières
	Insulators		Calorifugeurs/calorifugeuses
	Painters and decorators (except interior decorators)		Peintres et décorateurs/décoratrices (sauf décorateurs/décoratrices d'intérieur)
	Floor covering installers		Poseurs/poseuses de revêtements d'intérieur
	Construction millwrights and industrial mechanics		Mécaniciens/mécaniciennes de chantier et mécaniciens industriels/mécaniciennes industrielles
	Heavy-duty equipment mechanics		Mécaniciens/mécaniciennes d'équipement lourd
	Heating, refrigeration and air conditioning mechanics		Mécaniciens/mécaniciennes en chauffage, réfrigération et climatisation
	Railway carmen/women		Réparateurs/réparatrices de wagons
	Aircraft mechanics and aircraft inspectors		Mécaniciens/mécaniciennes et contrôleurs/contrôleuses d'aéronefs
	Machine fitters		Ajusteurs/ajusteuses de machines
	Elevator constructors and mechanics		Constructeurs/constructrices et mécaniciens/mécaniciennes d'ascenseurs
	Automotive service technicians, truck and bus mechanics and mechanical repairers		Mécaniciens/mécaniciennes et réparateurs/réparatrices de véhicules automobiles, de camions et d'autobus
	Auto body collision, refinishing and glass technicians and damage repair estimators		Techniciens/techniciennes en collision, en carrosserie, en peinture et en glace de véhicule automobile et les estimateurs/estimatrices de dommages
	Oil and solid fuel heating mechanics		Installateurs/installatrices de brûleurs à l'huile et à combustibles solides
	Appliance servicers and repairers		Réparateurs/réparatrices et préposés/préposées à l'entretien d'appareils
	Electrical mechanics		Électromécaniciens/électromécaniciennes
	Motorcycle, all-terrain vehicle and other related mechanics		Mécaniciens/mécaniciennes de motocyclettes, de véhicules tout-terrain et personnel mécanicien assimilé
	Other small engine and small equipment repairers		Autres réparateurs/réparatrices de petits moteurs et de petits équipements
	Railway and yard locomotive engineers		Mécaniciens/mécaniciennes de locomotive et de cour de triage

<b>Column II</b>		<b>Colonne II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>	<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
	Railway conductors and brakemen/women		Chefs de train et serre-freins
	Crane operators		Grutiers/grutières
	Drillers and blasters - surface mining, quarrying and construction		Foreurs/foreuses et dynamiteurs/dynamiteuses de mines à ciel ouvert, de carrières et de chantiers de construction
	Water well drillers		Foreurs/foreuses de puits d'eau
	Printing press operators		Opérateurs/opératrices de presses à imprimer
	Other technical trades and related occupations		Autres métiers techniques et personnel assimilé
	Underground production and development miners		Mineurs/mineuses d'extraction et de préparation, mines souterraines
	Oil and gas well drillers, servicers, testers and related workers		Foreurs/foreuses et personnel de mise à l'essai et des autres services reliés à l'extraction de pétrole et de gaz
	Logging machinery operators		Conducteurs/conductrices de machines d'abattage d'arbres
	Fishing masters and officers		Capitaines et officiers/officières de bateaux de pêche
	Fishermen/women		Pêcheurs indépendants/pêcheseuses indépendantes
	Central control and process operators, mineral and metal processing		Opérateurs/opératrices de poste central de contrôle et de conduite de procédés industriels dans le traitement des métaux et des minerais
	Central control and process operators, petroleum, gas and chemical processing		Opérateurs/opératrices de salle de commande centrale et de conduite de procédés industriels dans le raffinage du pétrole et le traitement du gaz et des produits chimiques
	Pulping, papermaking and coating control operators		Opérateurs/opératrices au contrôle de la réduction en pâte des pâtes et papiers, de la fabrication du papier et du couchage
	Power engineers and power systems operators		Mécaniciens/mécaniciennes de centrales et opérateurs/opératrices de réseaux électriques
	Water and waste treatment plant operators		Opérateurs/opératrices d'installations du traitement de l'eau et des déchets
	General building maintenance workers and building superintendents		Préposés à l'entretien général et surintendants/surintendantes
	Artisans and craftspersons		Artisans/artisanes
<b>10</b>	General office support workers	<b>10</b>	Employés/employées de bureau - soutien général
	Receptionists		Réceptionnistes
	Personnel clerks		Commis des services du personnel
	Court clerks and related court services occupations		Commis des services judiciaires et autres professions des services judiciaires
	Data entry clerks		Commis à la saisie de données
	Desktop publishing operators and related occupations		Opérateurs/opératrices d'équipement d'édition et personnel assimilé
	Accounting and related clerks		Commis à la comptabilité et personnel assimilé
	Banking, insurance and other financial clerks		Commis de banque, d'assurance et d'autres services financiers
	Collection clerks		Commis de recouvrement
	Library assistants and clerks		Commis et assistants/assistantes dans les bibliothèques
	Correspondence, publication and regulatory clerks		Correspondanciers/correspondancières et commis aux publications et aux règlements



<b>Column II</b>		<b>Colonne II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>	<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
	Survey interviewers and statistical clerks		Intervieweurs/intervieweuses pour enquêtes et commis aux statistiques
	Postal services representatives		Représentants/représentantes des services postaux
	Mail and parcel sorters and related occupations		Trieurs/trieuses de courrier et de colis et professions connexes
	Letter carriers		Facteurs/factrices
	Couriers and messengers		Messagers/messagères
	Shippers and receivers		Expéditeurs/expéditrices et réceptionnaires
	Storekeepers and partspersons		Magasiniers/magasinières et commis aux pièces
	Production logistics workers		Travailleurs/travailleuses de la logistique de la production
	Purchasing and inventory control workers		Commis aux achats et au contrôle de l'inventaire
	Dispatchers		Répartiteurs/répartitrices
	Transportation route and crew schedulers		Horairistes de trajets et d'équipages
<b>11</b>	Nurse aides, orderlies and patient service associates	<b>11</b>	Aides-infirmiers/aides-infirmières, aides-soignants/aides-soignantes et préposés/préposées aux bénéficiaires
	Other assisting occupations in support of health services		Autre personnel de soutien des services de santé
	Home child care providers		Gardiens/gardiennes d'enfants en milieu familial
	Elementary and secondary school teacher assistants		Aides de maintien à domicile, aides familiaux/familiales et personnel assimilé
	Sales and account representatives - wholesale trade (non-technical)		Aides-enseignants/aides-enseignantes aux niveaux primaire et secondaire
	Retail salespersons and visual merchandisers		Représentants/représentantes des ventes et des comptes - commerce de gros (non-technique)
	Maîtres d'hôtel and hosts/hostesses		Vendeurs/vendeuses et décorateurs-étalagistes/décoratrices-étalagistes en commerce de détail
	Bartenders		Maîtres d'hôtel et hôtes/hôtesse
	Travel counsellors		Barmans/barmaids
	Pursers and flight attendants		Conseillers/conseillères en voyages
	Airline ticket and service agents		Commissaires et agents/agentes de bord
	Ground and water transport ticket agents, cargo service representatives and related clerks		Agents/agentes à la billetterie et aux services aériens
	Hotel front desk clerks		Agents/agentes à la billetterie, représentants/représentantes du service en matière de fret et personnel assimilé dans le transport routier et maritime
	Tour and travel guides		Réceptionnistes d'hôtel
	Outdoor sport and recreational guides		Guides touristiques et guides itinérants/guides itinérantes
	Casino workers		Guides d'activités récréatives et sportives de plein air
	Security guards and related security service occupations		Travailleurs/travailleuses dans les casinos
	Customer services representatives - financial institutions		Agents/agentes de sécurité et personnel assimilé des services de sécurité
	Other customer and information services representatives		Représentants/représentantes au service à la clientèle - institutions financières
			Autres préposés/préposées aux services d'information et aux services à la clientèle

<b>Column II</b>		<b>Colonne II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>	<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
	Image, social and other personal consultants		Conseillers/conseillères imagistes, conseillers mondains/conseillères mondaines et autres conseillers/conseillères en soins personnalisés
	Estheticians, electrologists and related occupations		Esthéticiens/esthéticiennes, électrolystes et personnel assimilé
	Primary combat members of the Canadian Armed Forces		Combattants de première ligne des Forces armées canadiennes
	Program leaders and instructors in recreation, sport and fitness		Animateurs/animateuses et responsables de programmes de sports, de loisirs et de conditionnement physique
	Tailors, dressmakers, furriers and milliners		Tailleurs/tailleuses, couturiers/couturières, fourreurs/fourreuses et modistes
<b>12</b>	Residential and commercial installers and servicers	<b>12</b>	Personnel d'installation, d'entretien et de réparation d'équipement résidentiel et commercial
	Utility maintenance workers		Personnel d'entretien des services publics
	Pest controllers and fumigators		Fumigateurs/fumigatrices et préposés/préposées au contrôle de la vermine
	Other repairers and servicers		Autres réparateurs/réparatrices et préposés/préposées à l'entretien
	Transport truck drivers		Conducteurs/conductrices de camions de transport
	Bus drivers, subway operators and other transit operators		Conducteurs/conductrices d'autobus et opérateurs/opératrices de métro et autres transports en commun
	Heavy equipment operators		Conducteurs/conductrices d'équipement lourd
	Public works maintenance equipment operators and related workers		Conducteurs/conductrices de machinerie d'entretien public et personnel assimilé
	Railway yard and track maintenance workers		Ouvriers/ouvrières de gares de triage et à l'entretien de la voie ferrée
	Water transport deck and engine room crew		Matelots de pont et matelots de salle des machines du transport par voies navigables
	Air transport ramp attendants		Agents/agentes de piste dans le transport aérien
	Automotive and heavy truck and equipment parts installers and servicers		Préposés/préposées à la pose et à l'entretien des pièces mécaniques d'automobiles et de camions et équipements lourds
	Underground mine service and support workers		Travailleurs/travailleuses d'entretien et de soutien des mines souterraines
	Oil and gas well drilling and related workers and services operators		Travailleurs/travailleuses du forage et de l'entretien des puits de pétrole et de gaz et personnel assimilé
	Chain saw and skidder operators		Opérateurs/opératrices de scies à chaîne et d'engins de débardage
	Silviculture and forestry workers		Ouvriers/ouvrières en sylviculture et en exploitation forestière
	Specialized livestock workers and farm machinery operators		Ouvriers spécialisés/ouvrières spécialisées dans l'élevage et opérateurs/opératrices de machineries agricoles
	Fishing vessel deckhands		Matelots de pont sur les bâtiments de pêche
	Machine operators, mineral and metal processing		Opérateurs/opératrices de machines dans le traitement des métaux et des minerais
	Foundry workers		Ouvriers/ouvrières de fonderies
	Glass forming and finishing machine operators and glass cutters		Opérateurs/opératrices de machines à former et à finir le verre et coupeurs/coupeuses de verre

<b>Column II</b>		<b>Colonne II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>	<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
	Concrete, clay and stone forming operators		Opérateurs/opératrices de machines dans le façonnage et la finition des produits en béton, en argile ou en pierre
	Inspectors and testers, mineral and metal processing		Contrôleurs/contrôleuses et essayeurs/essayeuses dans la transformation des métaux et des minerais
	Metalworking and forging machine operators		Opérateurs/opératrices de machines à forger et à travailler les métaux
	Machining tool operators		Opérateurs/opératrices de machines d'usinage
	Machine operators of other metal products		Opérateurs/opératrices de machines d'autres produits métalliques
	Chemical plant machine operators		Opérateurs/opératrices d'installations de traitement des produits chimiques
	Plastics processing machine operators		Opérateurs/opératrices de machines de traitement des matières plastiques
	Rubber processing machine operators and related workers		Opérateurs/opératrices de machines de transformation du caoutchouc et personnel assimilé
	Sawmill machine operators		Opérateurs/opératrices de machines à scier dans les scieries
	Pulp mill, papermaking and finishing machine operators		Opérateurs/opératrices de machines dans la fabrication et la finition du papier dans les usines de pâte à papier
	Other wood processing machine operators		Autres opérateurs/opératrices de machines dans la transformation du bois
	Paper converting machine operators		Opérateurs/opératrices de machines à façonner le papier
	Lumber graders and other wood processing inspectors and graders		Classeurs/classeuses de bois d'œuvre et autres vérificateurs/vérificatrices et classeurs/classeuses dans la transformation du bois
	Woodworking machine operators		Opérateurs/opératrices de machines à travailler le bois
	Textile fibre and yarn, hide and pelt processing machine operators and workers		Opérateurs/opératrices de machines et travailleurs/travailleuses de traitement des fibres et des fils textiles, du cuir et des peaux
	Weavers, knitters and other fabric making occupations		Tisseurs/tisseuses, tricoteurs/tricoteuses et autres opérateurs/opératrices de machines textiles
	Industrial sewing machine operators		Opérateurs/opératrices de machines à coudre industrielles
	Inspectors and graders, textile, fabric, fur and leather products manufacturing		Contrôleurs/contrôleuses et trieurs/trieuses dans la fabrication de produits textiles, de tissus, de fourrure et de cuir
	Process control and machine operators, food and beverage processing		Opérateurs/opératrices de machines et de procédés industriels dans la transformation des aliments et des boissons
	Industrial butchers and meat cutters, poultry preparers and related workers		Bouchers industriels/bouchères industrielles, dépeceurs-découpeurs/dépeceuses-découpeuses de viande, préparateurs/préparatrices de volaille et personnel assimilé
	Fish and seafood plant workers		Ouvriers/ouvrières dans les usines de transformation du poisson et de fruits de mer
	Testers and graders, food and beverage processing		Échantillonneurs/échantillonneuses et trieurs/trieuses dans la transformation des aliments et des boissons
	Plateless printing equipment operators		Opérateurs/opératrices d'équipement d'impression sans plaque

<b>Column II</b>		<b>Colonne II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>	<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
	Camera, platemaking and other prepress occupations		Photograpeurs-clicheurs/photograpeuses-clicheuses, photograpeurs-reporteurs/photograpeuses-reporteuses et autre personnel de prépresse
	Binding and finishing machine operators		Opérateurs/opératrices de machines à relier et de finition
	Photographic and film processors		Développeurs/développeuses de films et de photographies
	Aircraft assemblers and aircraft assembly inspectors		Monteurs/monteuses d'aéronefs et contrôleurs/contrôleuses de montage d'aéronefs
	Motor vehicle assemblers, inspectors and testers		Assembleurs/assembleuses, contrôleurs/contrôleuses et vérificateurs/vérificatrices de véhicules automobiles
	Electronics assemblers, fabricators, inspectors and testers		Assembleurs/assembleuses, monteurs/monteuses, contrôleurs/contrôleuses et vérificateurs/vérificatrices de matériel électronique
	Assemblers and inspectors, electrical appliance, apparatus and equipment manufacturing		Monteurs/monteuses et contrôleurs/contrôleuses dans la fabrication de matériel, d'appareils et d'accessoires électriques
	Assemblers, fabricators and inspectors, industrial electrical motors and transformers		Assembleurs/assembleuses, monteurs/monteuses et contrôleurs/contrôleuses dans la fabrication de transformateurs et de moteurs électriques industriels
	Mechanical assemblers and inspectors		Monteurs/monteuses et contrôleurs/contrôleuses de matériel mécanique
	Machine operators and inspectors, electrical apparatus manufacturing		Opérateurs/opératrices de machines et contrôleurs/contrôleuses dans la fabrication d'appareils électriques
	Furniture and fixture assemblers, finishers, refinishers and inspectors		Monteurs/monteuses, finisseurs/finisseuses, restaurateurs/restauratrices et contrôleurs/contrôleuses de meubles et d'accessoires
	Assemblers and inspectors of other wood products		Monteurs/monteuses et contrôleurs/contrôleuses d'autres produits en bois
	Plastic products assemblers, finishers and inspectors		Assembleurs/assembleuses, finisseurs/finisseuses et contrôleurs/contrôleuses de produits en plastique
	Industrial painters, coaters and metal finishing process operators		Peintres, enduiseurs/enduiseuses et opérateurs/opératrices de procédés dans le finissage du métal - secteur industriel
	Other products assemblers, finishers and inspectors		Monteurs/monteuses, finisseurs/finisseuses et contrôleurs/contrôleuses de produits divers
<b>13</b>	<b>Cashiers</b>	<b>13</b>	<b>Caissiers/caissières</b>
	Service station attendants		Préposés/préposées de stations-service
	Store shelf stockers, clerks and order fillers		Garnisseurs/garnisseuses de tablettes, commis et préposés/préposées aux commandes dans les magasins
	Other sales related occupations		Autre personnel assimilé des ventes
	Food counter attendants, kitchen helpers and related support occupations		Serveurs/serveuses au comptoir, aides de cuisine et personnel de soutien assimilé
	Support occupations in accommodation, travel and facilities set-up services		Personnel de soutien en services d'hébergement, de voyage et en services de montage d'installation
	Operators and attendants in amusement, recreation and sport		Opérateurs/opératrices et préposés/préposées aux sports, aux loisirs et dans les parcs d'attractions
	Light duty cleaners		Préposés/préposées à l'entretien ménager et au nettoyage - travaux légers
	Specialized cleaners		Nettoyeurs spécialisés/nettoyeuses spécialisées

<b>Column II</b>		<b>Colonne II</b>	
<b>Item</b>	<b>Unit Groups</b>	<b>Article</b>	<b>Groupes de base</b>
	Janitors, caretakers and heavy-duty cleaners		Concierges et nettoyeurs/nettoyeuses - gros travaux
	Dry cleaning, laundry and related occupations		Personnel de blanchisseries et d'établissements de nettoyage à sec et personnel assimilé
	Other service support occupations		Autre personnel de soutien en service
	Food and beverage servers		Serveurs/serveuses d'aliments et de boissons
	Pet groomers and animal care workers		Soigneurs/soigneuses d'animaux et travailleurs/travailleuses en soins des animaux
	Other support occupations in personal services		Autres professions de soutien dans les services personnels
	Taxi and limousine drivers and chauffeurs		Chauffeurs/chauffeuses de taxi, chauffeurs/chauffeuses de limousine et chauffeurs/chauffeuses
	Delivery service drivers and door-to-door distributors		Chauffeurs-livreurs/chauffeuses-livreuses de services de livraison et distributeurs/distributrices porte-à-porte
	Boat and cable ferry operators and related occupations		Opérateurs/opératrices de bateau à moteur, de bac à câble et personnel assimilé
	Student monitors, crossing guards and related occupations		Surveillants/surveillantes d'élèves, brigadiers/brigadières et autres professions connexes
	Other performers		Autres artistes de spectacle
<b>14</b>	Construction trades helpers and labourers	<b>14</b>	Aides de soutien des métiers et manœuvres en construction
	Other trades helpers and labourers		Autres manœuvres et aides de soutien de métiers
	Public works and maintenance labourers		Manœuvres à l'entretien des travaux publics
	Railway and motor transport labourers		Manœuvres dans le transport ferroviaire et routier
	Harvesting labourers		Manœuvres à la récolte
	Landscaping and grounds maintenance labourers		Manœuvres en aménagement paysager et en entretien des terrains
	Aquaculture and marine harvest labourers		Manœuvres de l'aquaculture et de la mariculture
	Mine labourers		Manœuvres des mines
	Oil and gas drilling, servicing and related labourers		Manœuvres de forage et d'entretien des puits de pétrole et de gaz, et personnel assimilé
	Logging and forestry labourers		Manœuvres de l'exploitation forestière
	Labourers in mineral and metal processing		Manœuvres dans le traitement des métaux et des minerais
	Labourers in metal fabrication		Manœuvres en métallurgie
	Labourers in chemical products processing and utilities		Manœuvres dans le traitement des produits chimiques et les services d'utilité publique
	Labourers in wood, pulp and paper processing		Manœuvres dans le traitement des pâtes et papiers et la transformation du bois
	Labourers in rubber and plastic products manufacturing		Manœuvres dans la fabrication des produits en caoutchouc et en plastique
	Labourers in textile processing and cutting		Manœuvres dans la fabrication et la coupe des produits du textile
	Labourers in food and beverage processing		Manœuvres dans la transformation des aliments et des boissons
	Labourers in fish and seafood processing		Manœuvres dans la transformation du poisson et des fruits de mer
	Other labourers in processing, manufacturing and utilities		Autres manœuvres des services de transformation, de fabrication et d'utilité publique

Column II	
Item	Unit Groups
	Longshore workers
	Material handlers
	Livestock labourers
	Nursery and greenhouse labourers
	Trappers and hunters
	Meat cutters and fishmongers - retail and wholesale

**2 The note at the end of Schedule II to the Regulations is repealed.**

## Coming into Force

**3 These Regulations come into force on January 1, 2024.**

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Issues

Under the *Employment Equity Act* (the Act), federally regulated private-sector employers are required to report data on “occupational groups.” To meet this requirement, employers rely on Schedule II of the *Employment Equity Regulations* (the Regulations). Schedule II provides “Employment Equity Occupational Groups” (EEOGs) in column I, each of which is made up of “Unit Groups” from the National Occupational Classification (NOC), which are provided in column II. The NOC was revised in 2021 and as a result, the unit groups in column II of Schedule II do not align with the 2021 NOC. This means that the federally regulated private-sector employers, subject to the Act, will face unnecessary difficulties in complying with their annual reporting obligations.

#### Background

The Act requires federally regulated private-sector employers to annually report on

- the representation rates and pay gaps of four designated groups in their workplaces; and
- the steps employers have taken to achieve full representation of these groups.

Colonne II	
Article	Groupes de base
	Débardeurs/débardeuses
	Manutentionnaires
	Manœuvres aux soins du bétail
	Manœuvres de pépinières et de serres
	Trappeurs/trappeuses et chasseurs/chasseuses
	Coupeurs/coupeuses de viande et poissonniers/poissonnières - commerce de gros et de détail

**2 La note qui figure à la fin de l’annexe II du même règlement est abrogée.**

## Entrée en vigueur

**3 Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024.**

### RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Enjeux

En vertu de la *Loi sur l’équité en matière d’emploi* (la Loi), les employeurs du secteur privé relevant de la compétence fédérale sont tenus de déclarer des données sur les « catégories professionnelles ». Pour satisfaire à cette obligation, les employeurs s’appuient sur l’annexe II du *Règlement sur l’équité en matière d’emploi* (le Règlement). L’annexe II identifie les « catégories professionnelles de l’équité en matière d’emploi » (CPÉME) dans la colonne I, chacune étant composée de « groupes de base » de la Classification nationale des professions (CNP), qui figurent dans la colonne II. La CNP a été révisée en 2021 et, par conséquent, les groupes de base figurant dans la colonne II de l’annexe II ne sont pas alignés avec la CNP de 2021. Cela signifie que les employeurs du secteur privé relevant de la compétence fédérale, assujettis à la Loi, feront face à des difficultés qui ne sont pas nécessaires en se conformant à leurs obligations de déclaration annuelle.

#### Contexte

La Loi exige des employeurs du secteur privé relevant de la compétence fédérale qu’ils déclarent chaque année :

- les taux de représentation et les écarts de rémunération de quatre groupes désignés dans leurs milieux de travail;
- les gestes que les employeurs ont posés pour parvenir à une pleine représentation de ces groupes.

The four designated groups are women, Indigenous peoples, persons with disabilities, and members of visible minorities. Federally regulated private-sector employers include employers from sectors such as banking and finance, telecommunications, road, air, maritime and rail transportation.

The Act requires employers to report on representation by “occupational group,” but does not define the term. The Regulations provide that private sector employers use the groups set out in Schedule II when reporting on occupational groups. The Employment Equity Occupational Groups listed in Schedule II of the Regulations are meant to be used as the “occupational groups” referenced in the Act; that is, employers are required to report separately for each of the 14 groups. The occupational group data reported by employers are analyzed to understand how equity changes across different jobs.

To help employers determine how to group employees based on their occupations, Schedule II of the Regulations sets out which unit groups in column II (which mirror the National Occupational Classification) are linked to each Employment Equity Occupational Group in column I. Unit groups are the most specific categories in the NOC. The 2016 NOC includes 500 unit groups, each with a corresponding four-digit code. For example, Schedule II shows that Employment Equity Occupational Group 3 represents Professionals, which includes civil engineers (NOC unit group 2131) and journalists (NOC unit group 5123). When an employer is completing their reporting under the Act and needs to report for Professionals, Schedule II tells them to include any civil engineers or journalists on their staff, alongside employees in the other unit groups listed for that particular EEOG. Employers are not required to perform these groupings manually. The Labour Program automatically classifies the NOC categories into the 14 Employment Equity Occupational Groups (EEOGs) through the Workplace Equity Information Management System (WEIMS) for employment equity reporting purposes. This process would be seamless for employers once the regulatory amendments are in place.

The NOC is Canada’s national classification system for describing occupations, developed by Employment and Social Development Canada (ESDC) and Statistics Canada (StatCan). It ensures that workforce statistics are collected and assembled in a standard way that will be meaningful to users. It is used to design programs, collect data, analyze the labour market, extract career information, and support labour market resources published by

Les quatre groupes désignés sont les femmes, les Autochtones, les personnes handicapées et les personnes qui font partie des minorités visibles. Les employeurs du secteur privé relevant de la compétence fédérale incluent des employeurs de secteurs d’activité tels que la banque et la finance, les communications, le transport routier, aérien, maritime et ferroviaire.

La Loi oblige les employeurs à déclarer la représentation par « catégorie professionnelle », mais ne définit pas ce terme. Le Règlement prescrit aux employeurs du secteur privé l’usage des groupes figurant à l’annexe II aux fins de la déclaration par catégorie professionnelle. Les catégories professionnelles de l’équité en matière d’emploi énumérées à l’annexe II du Règlement définissent les « catégories professionnelles » mentionnées dans la Loi, c’est-à-dire que les employeurs sont tenus de déclarer des données distinctes pour chacune des 14 catégories. Les données déclarées par catégorie professionnelle sont analysées pour comprendre comment l’équité varie entre les différents emplois.

Pour aider les employeurs à regrouper les salariés en se fondant sur leurs professions, l’annexe II du Règlement précise dans la colonne II les groupes de base (qui reflètent la Classification nationale des professions) qui sont associés à chaque catégorie professionnelle de l’équité en matière d’emploi de la colonne I. Les groupes de base sont les catégories les plus spécifiques de la CNP. La CNP de 2016 comprend 500 groupes de base, chacun ayant son propre code à quatre chiffres. Par exemple, l’annexe II indique que la catégorie professionnelle de l’équité en matière d’emploi 3 représente les professionnels, ce qui comprend les ingénieurs civils (groupe de base 2131 de la CNP) et les journalistes (groupe de base 5123 de la CNP). Lorsqu’un employeur remplit son rapport en vertu de la Loi et qu’il doit déclarer les professionnels, l’annexe II lui indique d’inclure les ingénieurs civils ou les journalistes dans son personnel, en plus des salariés appartenant aux autres groupes de base énumérés pour cette CPÉME en particulier. Les employeurs ne sont pas tenus d’effectuer ces regroupements manuellement. Afin de soutenir la déclaration sur l’équité en matière d’emploi, le Programme du travail classe automatiquement les catégories de la CNP dans les 14 catégories professionnelles de l’équité en matière d’emploi (CPÉME) grâce au Système de gestion de l’information de l’équité en milieu de travail (SGIEMT). Une fois que les modifications réglementaires seront en place, ce processus sera sans heurts pour les employeurs.

La CNP est le système national de classification du Canada pour décrire les professions, élaborée par Emploi et Développement social Canada (EDSC) et Statistique Canada (StatCan). Elle garantit que les statistiques sur la main-d’œuvre sont recueillies et assemblées d’une manière normalisée qui sera pertinente pour les utilisateurs. Elle est utilisée pour concevoir des programmes, recueillir des données, analyser le marché du travail, extraire des

the Government of Canada, including StatCan's monthly labour statistics.

The first NOC was released in 1992. Every five years, the NOC undergoes a structural revision (alternating between minor and major revisions) whereby the framework of the NOC and the existing occupations groups are reviewed. The 2021 revision was a major revision, in which the number of unit groups was expanded from 500 to 516. Furthermore, the 2021 NOC introduces a new five-digit codification system to replace the four-digit system of the 2016 NOC. This update is expected to improve consistency and accuracy and to increase flexibility of the classification structure. Employment and Social Development Canada (ESDC) released the 2021 NOC for data collection purposes on September 21, 2021, and as a result Schedule II of the Regulations is out of date.

With the implementation of the 2021 NOC, ESDC and StatCan began gathering information on occupations using the new codes, including monthly labour force statistics, census data on labour, and other federal data-gathering initiatives. The new NOC was implemented for these purposes and other data-gathering initiatives beginning in November 2022, in order to provide organizations and programs enough time to make the transition from the 2016 version to the 2021 version. For employment equity reporting, the new NOC will be implemented starting in January 2024.

### **Objective**

These Regulations will align the Regulations with the 2021 NOC revision, ensuring that federally regulated private-sector employers have the information they need to meet their reporting requirements for the 2024 calendar year and onwards.

### **Description**

This amendment would update the Unit Groups in Column II of Schedule II to reflect those in the 2021 NOC. The unit group titles that have not changed from the 2016 NOC to 2021 NOC have not been revised as part of this regulatory amendment. Only the unit group titles that have been modified as part of the 2021 NOC revision exercise have been included. The end result aligns all 516 Unit Groups from the 2021 NOC with the 14 Employment Equity Occupational Groups in Column I of the Regulations.

renseignements sur les carrières et soutenir les ressources sur le marché du travail publiées par le gouvernement du Canada, y compris les statistiques mensuelles sur le travail de StatCan.

La première CNP a été publiée en 1992. Tous les cinq ans, la CNP fait l'objet d'une révision structurelle (alternant entre révisions mineures et majeures) au cours de laquelle le cadre de la CNP et les catégories des professions existantes sont examinées. La révision de 2021 était une révision majeure, dans laquelle le nombre de groupes de base est passé de 500 à 516. De plus, la CNP de 2021 a inauguré un nouveau système de codification à cinq chiffres pour remplacer le système à quatre chiffres de la CNP de 2016. Cette mise à jour devrait permettre d'améliorer la cohérence et la précision de la structure de classification et d'en accroître la flexibilité. Emploi et Développement social Canada (EDSC) a publié la CNP 2021 à des fins de cueillette de données le 21 septembre 2021, ce qui a rendu l'annexe II du Règlement obsolète.

Avec la mise en œuvre de la CNP 2021, EDSC et StatCan ont commencé à recueillir des renseignements sur les professions à l'aide des nouveaux codes, y compris les statistiques mensuelles sur la population active, les données du recensement sur le travail et d'autres initiatives fédérales de collecte de données. La nouvelle CNP a été mise en œuvre à ces fins et pour d'autres initiatives de collecte de données à partir de novembre 2022, afin de donner aux organisations et aux programmes suffisamment de temps pour effectuer la transition de la version 2016 à la version 2021. Pour la déclaration sur l'équité en matière d'emploi, la nouvelle CNP sera mise en œuvre à partir de janvier 2024.

### **Objectif**

Ce règlement alignera le Règlement sur la révision de la CNP de 2021, garantissant que les employeurs du secteur privé relevant de la compétence fédérale disposent des renseignements dont ils ont besoin pour satisfaire à leurs obligations de déclaration à partir de l'année civile 2024.

### **Description**

Cette modification mettrait à jour les groupes de base de la colonne II de l'annexe II afin de refléter les groupes de base de CNP de 2021. Les titres des groupes de base qui n'ont pas changé entre la CNP de 2016 et celle de 2021 ne sont pas modifiés dans le cadre de cette modification réglementaire. Seuls les groupes de base qui ont changé dans le cadre de la révision de la CNP de 2021 sont inclus. Le résultat final aligne les 516 groupes de base de la CNP de 2021 avec les 14 catégories professionnelles de l'équité en matière d'emploi de la colonne I du Règlement.



## Regulatory development

### Consultation

No consultations were undertaken regarding this regulatory amendment, however, in developing each update of the NOC, ESDC undertakes a formal consultation process. The development of the 2021 NOC was driven by results of consultations, validations and occupational research undertaken by ESDC and StatCan. The consultations targeted

- federal, provincial, territorial, and municipal governments;
- non-governmental organizations;
- companies and industry associations;
- academics and researchers;
- career counselors and career planning specialists; and
- other interested persons.

ESDC maintained an online accessible venue for ongoing engagement with internal and external partners. In May 2017, the department reached out to more than 800 stakeholders who, in the past, had expressed interest in engaging on the NOC, seeking their input on the classification. In addition, from July 2018 to August 2020, a “NOC revision consultation period notice” was posted on ESDC’s website. A consultation guide was developed and made available online to support stakeholders in submitting comments and suggestions. Overall, more than 120 submissions were received and analyzed for the NOC 2021 revision. StatCan also advertised the renewal of the NOC in 2021 on their website. Furthermore, to help stakeholders adapt to the 2021 NOC, on November 5, 2020, StatCan released a 2021 NOC “notice of release” to inform stakeholders about upcoming key changes to the NOC, prior to its launch in September 2021.

The Regulations were not prepublished because the affected employers are already required to familiarize themselves with the NOC changes every five years in order to report on several Government of Canada programs for administrative reasons. For example, StatCan’s Labour Force Survey (LFS), ESDC programs such as the Temporary Foreign Worker Program, the Employment Insurance program, and Immigration, Refugee and Citizenship Canada’s temporary and permanent resident programs. Therefore, employers have already been made aware of the changes and have this coded into their HR systems prior to the employment equity reporting deadline.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

Aucune consultation n’a été tenue au sujet de cette modification réglementaire. Cependant, lors de l’élaboration de chaque mise à jour de la CNP, le EDSC entreprend une procédure de consultation formelle. L’élaboration de la CNP de 2021 a été influencée par les résultats des consultations, des validations et de la recherche sur les professions menées par EDSC et StatCan. Les consultations ont ciblé :

- les gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux et municipaux;
- les organisations non gouvernementales;
- les entreprises et les associations industrielles;
- les universitaires et les chercheurs;
- les conseillers d’orientation et les spécialistes de la planification de carrière;
- d’autres personnes intéressées.

ESDC a mis un site Web accessible à la disposition des partenaires internes et externes pour favoriser leur contribution. En mai 2017, le ministère a approché plus de 800 parties prenantes qui avaient exprimé un intérêt par le passé pour discuter de la CNP, en sollicitant leur avis sur la classification. De plus, de juillet 2018 à août 2020, un avis annonçant une période de consultation sur la révision de la CNP a été affiché sur le site Web d’EDSC. Un guide de consultation a été élaboré et rendu disponible en ligne pour soutenir la soumission de commentaires et de suggestions par les parties prenantes. En tout, plus de 120 soumissions ont été reçues et analysées dans le cadre de la révision de la CNP de 2021. StatCan a aussi annoncé le renouvellement de la CNP sur leur site Web en 2021. Enfin, pour aider les parties prenantes à s’adapter à la CNP de 2021, StatCan a publié le 5 novembre 2020 un « avis de publication » visant la CNP de 2021 informant les parties prenantes des principaux changements à venir dans la CNP, avant son lancement en septembre 2021.

Le Règlement n’a pas fait l’objet d’une publication préalable parce que les employeurs concernés sont déjà tenus de se familiariser avec les modifications de la CNP tous les cinq ans en vertu d’obligations administratives de déclaration liées à plusieurs programmes du gouvernement du Canada. Par exemple, l’Enquête sur la population active de StatCan, des programmes d’EDSC tels que le programme des travailleurs étrangers temporaires ou le régime d’assurance-emploi, et les programmes des résidents temporaires et permanents d’Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada. Par conséquent, les employeurs ont déjà été informés des changements et les ont codés dans leurs systèmes de ressources humaines avant la date limite de déclaration sur l’équité en matière d’emploi.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

These Regulations do not have any modern treaty implications.

#### *Instrument choice*

**No action:** Employers would need to report their data for 2023 using EEOGs based on the 2016 NOC, even as all other federal data-gathering moves to the 2021 NOC. This would create more administrative burden for employers. It would also produce inconsistent data which would make it difficult to implement the Act. Going forward, EEOGs based on the 2016 NOC would become less reflective of the Canadian economy, and data gathered under the Act would become less useful. All three of these issues — administrative burden, inconsistent data, and outdated EEOGs — would make it more difficult to monitor and promote employment equity outcomes among employers.

**Updating Schedule II of the Regulations:** Because the EEOGs are currently only defined in the Regulations, a regulatory amendment is the only instrument which can be used to update them.

#### **Regulatory analysis**

##### *Benefits and costs*

There are no costs to federally regulated private-sector employers nor to government. Updating the Unit Groups in Schedule II does not create any new requirements for employers under the Act. Employers will need to ensure their employees are each categorized according to the 2021 NOC before reporting for the 2024 calendar year, but many employers have already updated their unit groups for other federal reporting, and the changes have been communicated to them in advance.

##### *Small business lens*

The change to the Regulations does not create any new reporting or data-gathering requirements and therefore there are no impacts on small businesses.

##### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply, as there is no incremental change in administrative burden on business and no regulatory titles are repealed or introduced.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Ce règlement n'a pas d'incidence sur les traités modernes.

#### *Choix de l'instrument*

**Pas d'action :** Les employeurs devraient déclarer leurs données pour 2023 en utilisant les CPÉME basées sur la CNP de 2016, alors même que toutes les autres collectes de données fédérales passent à la CNP de 2021. Cela alourdirait la charge administrative des employeurs. Elle produirait également des données incohérentes, ce qui compliquerait la mise en œuvre de la Loi. À l'avenir, les CPÉME fondées sur la CNP de 2016 refléteraient moins bien l'économie canadienne, et les données recueillies en vertu de la Loi deviendraient moins utiles. Ces trois problèmes — fardeau administratif, données incohérentes et CPÉME désuètes — rendraient plus difficiles le suivi et la promotion de l'équité en matière d'emploi auprès des employeurs.

**Mise à jour de l'annexe II du Règlement :** Étant donné que les CPÉME ne sont actuellement définies que dans le Règlement, une modification réglementaire est le seul instrument pouvant être utilisé pour les mettre à jour.

#### **Analyse de la réglementation**

##### *Avantages et coûts*

Il n'y a aucun coût pour les employeurs du secteur privé relevant de la compétence fédérale ou pour le gouvernement. La mise à jour des groupes de base dans l'annexe II ne crée pas de nouvelles exigences pour les employeurs en vertu de la Loi. Les employeurs devront s'assurer que leurs salariés sont catégorisés selon la CNP de 2021 avant de faire rapport pour l'année civile 2024, mais de nombreux employeurs ont déjà mis à jour leurs groupes de base pour d'autres déclarations fédérales, et les changements leur ont été communiqués à l'avance.

##### *Lentille des petites entreprises*

La modification du Règlement ne crée pas de nouvelles exigences en matière de déclaration ou de cueillette de données et n'a donc pas d'incidence sur les petites entreprises.

##### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car il n'y a pas de modification nette du fardeau administratif imposé aux entreprises et aucun règlement n'est abrogé ou ajouté.

### *Regulatory cooperation and alignment*

These Regulations are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum.

### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

### *Gender-based analysis plus*

No gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for these Regulations.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

#### *Implementation*

These amendments will come into force on January 1, 2024.

The Labour Program will ensure that employers are notified in advance of the updated NOC unit groups in Schedule II by providing reference materials via direct email communications.

#### *Compliance and enforcement*

Compliance will be achieved by incorporating the updated column II of Schedule II in WEIMS. Thus, employers will be required to submit their annual reports using the updated Schedule II automatically. When Schedule II is updated, employers will need to assign employees to EEOGs based on unit groups from the 2021 NOC. Furthermore, the submitted reports will be validated by the Program Advisors to ensure compliance with the updated regulations. This is in line with the existing compliance process for employers covered by the Act which ensures that they report using the EEOGs in Schedule II.

### **Contacts**

Workplace Equity Division  
Labour Program  
Employment and Social Development Canada  
Email: [ee-eme@servicecanada.gc.ca](mailto:ee-eme@servicecanada.gc.ca)

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Ce règlement n'est pas lié à un plan de travail ou à un engagement dans le cadre d'un forum formel de coopération réglementaire.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet relative à l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'était pas nécessaire.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Aucun impact relevant de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été identifié pour ce règlement.

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

#### *Mise en œuvre*

Ces modifications entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024.

Le Programme du travail veillera à ce que les employeurs soient informés à l'avance de la mise à jour des groupes de base de la CNP dans l'annexe II en fournissant par courriel des documents de référence.

#### *Conformité et application*

La conformité sera réalisée grâce à l'incorporation de la colonne II modifiée de l'annexe II dans le SGIEMT. Ainsi, les employeurs devront soumettre leurs rapports annuels en utilisant automatiquement l'annexe II mise à jour. Quand l'annexe II sera mise à jour, les employeurs devront identifier les CPÉME des salariés en se fondant sur les groupes de base de la CNP de 2021. De plus, les rapports soumis seront vérifiés par les agents de programme pour s'assurer de leur conformité avec la réglementation mise à jour. Cela correspond au processus de conformité existant pour les employeurs couverts par la Loi, qui garantit qu'ils déclarent en utilisant les CPÉME de l'annexe II.

### **Personnes-ressources**

Direction de l'équité en milieu de travail  
Programme du travail  
Emploi et Développement social Canada  
Courriel : [ee-eme@servicecanada.gc.ca](mailto:ee-eme@servicecanada.gc.ca)

Gert Zagler  
Director  
Workplace Equity Division  
Labour Program  
Employment and Social Development Canada  
165 De l'Hôtel-de-Ville Street  
Place du Portage, Phase II, 11th Floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0J2  
Telephone: 613-618-2063  
Email: [gert.zagler@labour-travail.gc.ca](mailto:gert.zagler@labour-travail.gc.ca)

Gert Zagler  
Directrice  
Direction de l'équité en milieu de travail  
Programme du travail  
Emploi et Développement social Canada  
165, rue de l'Hôtel-de-Ville  
Place du Portage, Phase II, 11<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0J2  
Téléphone : 613-618-2063  
Courriel : [gert.zagler@labour-travail.gc.ca](mailto:gert.zagler@labour-travail.gc.ca)

Registration  
SOR/2023-268 December 8, 2023

CANADA PETROLEUM RESOURCES ACT

P.C. 2023-1215 December 8, 2023

Whereas His Majesty in right of Canada as represented by the Minister of Northern Affairs has, relating to frontier lands in respect of which the Minister has administrative responsibility for natural resources, the right to dispose of or to exploit those natural resources;

And whereas, following a review by Canada of its designation that all Canadian Arctic waters are to be indefinitely off limits to future offshore Arctic oil and gas licensing, the Governor in Council considers that it is in the national interest to extend the prohibition on those activities set out in the *Order Prohibiting Certain Activities in Arctic Offshore Waters, 2022*<sup>a</sup>;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Northern Affairs, makes the annexed *Order Amending the Order Prohibiting Certain Activities in Arctic Offshore Waters, 2022* under subsection 12(1)<sup>b</sup> of the *Canada Petroleum Resources Act*<sup>c</sup>.

### Order Amending the Order Prohibiting Certain Activities in Arctic Offshore Waters, 2022

## Amendment

**1** Section 2 of the *Order Prohibiting Certain Activities in Arctic Offshore Waters, 2022*<sup>1</sup> is replaced by the following:

**2** This Order is repealed on December 31, 2028.

## Coming into Force

**2** This Order comes into force on the day on which it is registered.

Enregistrement  
DORS/2023-268 Le 8 décembre 2023

LOI FÉDÉRALE SUR LES HYDROCARBURES

C.P. 2023-1215 Le 8 décembre 2023

Attendu que Sa Majesté du chef du Canada, représenté par le ministre des Affaires du Nord, a le droit d'aliéner ou d'exploiter, à l'égard des terres domaniales, les ressources naturelles placées sous la responsabilité administrative du ministre;

Attendu que, à la suite de l'examen de la désignation par le Canada de toutes les eaux arctiques canadiennes comme étant interdites d'accès indéfiniment aux futures concessions pétrolières et gazières extra-côtières, la gouverneure en conseil estime qu'il est dans l'intérêt national de prolonger l'interdiction des activités énoncées dans le *Décret interdisant certaines activités dans les eaux au large de l'Arctique (2022)*<sup>a</sup>,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires du Nord et en vertu du paragraphe 12(1)<sup>b</sup> de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*<sup>c</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret interdisant certaines activités dans les eaux au large de l'Arctique (2022)*, ci-après.

### Décret modifiant le Décret interdisant certaines activités dans les eaux au large de l'Arctique (2022)

## Modification

**1** L'article 2 du *Décret interdisant certaines activités dans les eaux au large de l'Arctique (2022)*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

**2** Le présent décret est abrogé le 31 décembre 2028.

## Entrée en vigueur

**2** Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

<sup>a</sup> SOR/2022-274

<sup>b</sup> S.C. 2019, c. 19, s. 85(1)

<sup>c</sup> R.S., c. 36 (2nd Suppl.)

<sup>1</sup> SOR/2022-274

<sup>a</sup> DORS/2022-274

<sup>b</sup> L.C. 2019, ch. 19, par. 85(1)

<sup>c</sup> L.R., ch. 36 (2<sup>e</sup> suppl.)

<sup>1</sup> DORS/2022-274

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

### Issues

The *Order Prohibiting Certain Activities in Arctic Offshore Waters*, pursuant to the *Canada Petroleum Resources Act*, was initially brought into force on July 30, 2019, with the aim to freeze the terms of existing oil and gas licences in the Arctic offshore and to suspend any oil and gas activities for the duration of the Arctic offshore oil and gas moratorium. The prohibition currently expires December 31, 2023. An extension through December 31, 2028, is needed to ensure that the 11 existing exploration licences in the Beaufort Sea continue to be frozen and all other oil and gas activities continue to be suspended while the Government of Canada co-develops a climate and marine science-based review of the moratorium with the governments of the Yukon, the Northwest Territories and Nunavut, and the Inuvialuit Regional Corporation and Nunavut Tunngavik Incorporated.

### Background

As part of the December 20, 2016, *United States-Canada Joint Arctic Leaders' Statement*, Canada announced an indefinite moratorium on the issuance of new oil and gas licences in Canada's Arctic waters. The Arctic offshore moratorium acknowledges the important balance between the traditional value of the Arctic waters for Indigenous Peoples and establishing a strong, sustainable Arctic economy and ecosystem supported by science-based management. While the moratorium suspends the issuance of new oil and gas licences in the Arctic offshore, it does not affect the rights of licence holders to explore for or develop oil and gas resources in relation to the 80 existing oil and gas licences in the western and eastern Arctic offshore.

Through the 2016 joint statement, the Government of Canada elected to assess the moratorium every five years through a climate and marine science-based review. The findings of the review would help to inform the Government's decision whether the moratorium should be maintained.

In 2017, Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada (CIRNAC) engaged with the Yukon Government, the Government of the Northwest Territories, the Government of Nunavut, the Inuvialuit Regional Corporation and Nunavut Tunngavik Incorporated (Northern partners), as well as environmental groups and industry on their future interests in the Arctic offshore.

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Décret.)

### Enjeux

Le Décret interdisant certaines activités dans les eaux au large de l'Arctique, en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, est entré en vigueur le 30 juillet 2019, dans le but de geler les modalités des permis pétroliers et gazières existants dans les zones extracôtières de l'Arctique et toute activité pétrolière et gazière pour la durée du moratoire sur le pétrole et le gaz de l'Arctique. L'interdiction prend fin le 31 décembre 2023. Il faut proroger ce Décret jusqu'au 31 décembre 2028 pour faire en sorte que les 11 permis pétroliers et gazières existants dans la mer de Beaufort continuent d'être interdits et que toutes les autres activités pétrolières et gazières continuent d'être suspendues pendant que le gouvernement du Canada prépare conjointement l'examen fondé sur des données scientifiques liées au climat et à la vie marine du moratoire avec les gouvernements du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut, ainsi que la Inuvialuit Regional Corporation et la Nunavut Tunngavik Incorporated.

### Contexte

Dans le cadre de la *Déclaration commune des dirigeants du Canada et des États-Unis sur l'Arctique* du 20 décembre 2016, le Canada a annoncé un moratoire d'une durée indéterminée sur l'obtention de nouveaux permis pétroliers et gazières dans les eaux arctiques du Canada. Le moratoire sur les activités extracôtières dans l'Arctique reconnaît l'équilibre important entre la valeur traditionnelle des eaux de l'Arctique pour les peuples autochtones et l'établissement d'une économie et d'un écosystème solides et durables dans l'Arctique appuyés par une gestion scientifique. Bien que le moratoire suspende l'obtention de nouveaux permis pétroliers et gazières dans la zone extracôtière de l'Arctique, il n'y a pas de répercussions sur les droits des titulaires de permis pétroliers et gazières par rapport aux 80 permis pétroliers et gazières existants dans la zone extracôtière de l'ouest et de l'est de l'Arctique.

Dans sa déclaration commune de 2016, le gouvernement du Canada a choisi de réévaluer le moratoire tous les cinq ans au moyen de l'examen fondé sur des données scientifiques liées au climat et à la vie marine. Les conclusions de l'évaluation aideraient à guider la décision du gouvernement de maintenir ou non le moratoire.

En 2017, Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada (RCAANC) a collaboré avec le gouvernement du Yukon, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, le gouvernement du Nunavut, la Inuvialuit Regional Corporation et la Nunavut Tunngavik Incorporated (partenaires du Nord), ainsi que les groupes environnementaux et l'industrie au sujet de leurs intérêts futurs dans la zone extracôtière de l'Arctique.

As a result of the engagements, in October 2018 the Government of Canada announced the “[Next Steps on Future Arctic Oil and Gas Development](#).” Canada agreed to co-develop with Northern partners a science-based review, incorporating Traditional and Local Knowledge and socio-economic assessments, in Canada’s Arctic waters every five years to assess the moratorium, to freeze the terms of the existing licences in the Arctic offshore and to negotiate an offshore oil and gas co-management agreement and revenue-sharing arrangement with the Yukon Government, the Government of the Northwest Territories and the Inuvialuit Regional Corporation.

Freezing the terms of the 11 existing exploration licences in the Beaufort Sea prevents the licences from expiring while the moratorium is in place. Exploration licences issued under the *Canada Petroleum Resources Act* have fixed, nine-year terms that require a licence holder to complete the drilling of an exploration well within the term of the licence. An exploration licence cannot be renewed. If an exploration well has not been started within the nine-year term, the licence is forfeit and the lands revert to the Crown. The nine-year term for a licence was meant to compel licence holders to actively explore for oil and gas in the Arctic, or otherwise remit the licence and the lands held thereunder.

On July 28, 2019, the Governor in Council made the [Order Prohibiting Certain Activities in Arctic Offshore Water, SOR/2019-280](#), under section 12(1) of the *Canada Petroleum Resources Act*, R.S.C. 1985, with an expiry date of December 31, 2021. The Order froze the terms of the 11 existing exploration licences in the Beaufort Sea to prevent them from expiring and suspended all oil and gas activities in the Arctic offshore. In effect, the Order froze the number of time remaining days associated on the licences, so they could not expire.

The 2019 *Order Prohibiting Certain Activities in Arctic Offshore Waters* was repealed and replaced by the [Order Prohibiting Certain Activities in Arctic Offshore Waters, 2022 \(SOR/2022-274\)](#), extending the term of the Order through December 31, 2023, to ensure that all oil and gas activities in the Arctic offshore would continue to be suspended and that the terms of the 11 existing exploration licences in the Beaufort Sea would continue to be frozen while CIRNAC and the Northern partners collaborated to finalize reports of the five-year science-based review.

Following consideration of the final reports of the five-year science-based review, the Government of Canada is maintaining the moratorium and is supporting a subsequent five-year science-based review. As a result, CIRNAC will

En octobre 2018, à la suite de cette collaboration, le gouvernement du Canada a annoncé les « [Prochaines étapes dans l’exploitation du pétrole et du gaz dans l’Arctique](#) ». Le Canada a convenu d’élaborer conjointement un examen quinquennal fondé sur des données scientifiques, intégrant le savoir traditionnel et local et les évaluations socio-économiques, dans les eaux arctiques du pays afin d’évaluer le moratoire, et de suspendre les conditions des permis d’exploration existants dans la zone extracôtière de l’Arctique et de négocier un accord de cogestion du pétrole et du gaz dans les zones extracôtières et un accord de partage des revenus avec le gouvernement du Yukon, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et la Inuvialuit Regional Corporation.

Geler les modalités des 11 permis d’exploration existants dans la mer de Beaufort empêche l’expiration des permis pendant la durée du moratoire. Les permis d’exploration émis sous la *Loi fédérale sur les hydrocarbures* ont une durée fixe de neuf ans, pendant laquelle le détenteur du permis est tenu de terminer le forage d’un puits d’exploration. Un permis d’exploration ne peut pas être renouvelé. Si le forage d’un puits d’exploration n’a pas débuté pendant la période de neuf ans, le permis est annulé, et les terres reviennent à la Couronne. La durée de neuf ans du permis avait pour but d’obliger les détenteurs de permis à faire de l’exploration pétrolière et gazière active dans l’Arctique, ou à remettre le permis et les terres détenues en vertu des présentes.

Le 28 juillet 2019, la gouverneure en conseil a pris le [Décret interdisant certaines activités dans les eaux au large de l’Arctique \(DORS/2019-280\)](#) en vertu du paragraphe 12(1) de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, L.R.C. 1985, qui devait arriver à échéance le 31 décembre 2021. Ce Décret a gelé les conditions des 11 permis d’exploration existants dans la mer de Beaufort afin de les empêcher d’expirer et a suspendu toutes les activités pétrolières et gazières dans les zones extracôtières de l’Arctique. En effet, le Décret suspend la quantité de temps restant associée au permis, de sorte qu’il ne peut pas expirer.

Le [Décret interdisant certaines activités dans les eaux au large de l’Arctique](#) de 2019 a été abrogé et remplacé par le [Décret interdisant certaines activités dans les eaux au large de l’Arctique \(2022\) \[SOR/2022-274\]](#), prolongeant la durée de l’ordonnance jusqu’au 31 décembre 2023, afin d’assurer que toutes les activités pétrolières et gazières au large de l’Arctique continuent d’être suspendues et que les conditions des 11 permis d’exploration existants dans la mer de Beaufort continuent d’être gelées pendant que RCAANC et les partenaires du Nord collaborent pour finaliser les rapports de l’examen quinquennal fondé sur des données scientifiques.

À la suite des rapports finaux de l’examen quinquennal fondé sur des données scientifiques, le gouvernement du Canada maintient le moratoire et supporte un examen quinquennal fondé sur des données scientifiques

continue to work with Northern partners to co-develop the climate and marine science-based review of the Arctic offshore oil and gas moratorium.

On August 10, 2023, the Government of Canada, the Inuvialuit Regional Corporation, Yukon Government and the Government of the Northwest Territories signed the Western Arctic – Tariuq (Offshore) Accord. The Accord establishes a collaborative system of managing and regulating the exploration for and development of oil and gas in the western Arctic offshore Accord area. The Order applies to the Accord Area.

### Objective

- To continue to suspend all oil and gas activities in Canada's Arctic waters;
- To continue to freeze the terms of the 11 existing exploration licences in the Beaufort Sea;
- To respond to the future oil and gas interests in the Arctic offshore of territorial government and Northern Indigenous Peoples and industry; and
- To address the economic development goals of the Arctic and Northern Policy Framework.

### Description

The proposal amends the *Order Prohibiting Certain Activities in Arctic Offshore Waters, 2022* made in December 2022 by extending the expiry date from December 31, 2023, to December 31, 2028.

The Order applies to Canada's Arctic waters for which the Minister of Northern Affairs is the responsible Minister. It continues to suspend all oil and gas activities in these waters and to freeze the terms — that is, preserve the time remaining on the 11 existing exploration licences in the Beaufort Sea — to prevent them from expiring.

### Regulatory development

#### Consultation

Following the announcement of the moratorium in 2016, CIRNAC engaged territorial governments, Northern Inuit organizations, environmental organizations and oil and gas licence holders on their future interests in the Arctic offshore.

To address the interests of the stakeholders that were engaged, the Government of Canada committed to freeze the terms of the 11 existing exploration licences in the Beaufort Sea and to suspend all oil and gas activities in

subséquent. Par conséquent, RCAANC continuera de travailler avec les partenaires du Nord à l'élaboration conjointe de l'examen fondé sur des données scientifiques liées au climat et à la vie marine du moratoire sur les activités pétrolières et gazières extracôtières dans l'Arctique.

Le 10 août 2023, le gouvernement du Canada, la Inuvialuit Regional Corporation, le gouvernement du Yukon et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest ont signé l'Accord de l'Arctique de l'Ouest – Tariuq (zone extracôtière). Cet accord établit un système de collaboration pour la gestion et la réglementation de la prospection et de l'exploitation du pétrole et du gaz dans la zone extracôtière de l'Arctique de l'Ouest visée par l'Accord. Le Décret s'applique à la zone couverte par l'Accord.

### Objectif

- Maintenir la suspension de toutes les activités pétrolières et gazières dans les eaux arctiques du Canada;
- Continuer de geler les conditions des 11 permis d'exploration existants dans la mer de Beaufort;
- Répondre aux intérêts pétroliers et gaziers futurs au large de l'Arctique des gouvernements territoriaux, des peuples autochtones du Nord et de l'industrie;
- Répondre aux objectifs de développement économique du Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord.

### Description

La proposition modifie le *Décret interdisant certaines activités dans les eaux au large de l'Arctique (2022)* pris en décembre 2022 en reportant la date d'expiration du 31 décembre 2023 au 31 décembre 2028.

Le Décret s'applique aux eaux arctiques du Canada pour lesquelles le ministre des Affaires du Nord est le ministre responsable. Le Décret maintient la suspension de toutes les activités pétrolières et gazières dans ces eaux, et gèle les conditions, c'est-à-dire préserver la quantité de temps restant sur les 11 permis d'exploration existants dans la mer de Beaufort pour éviter qu'ils n'arrivent à échéance.

### Élaboration de la réglementation

#### Consultation

Après l'annonce du moratoire de 2016, RCAANC a consulté les gouvernements territoriaux, les organisations inuites du Nord, les organisations environnementales et l'industrie et les titulaires de permis pétroliers et gaziers au sujet de leurs intérêts futurs dans la zone extracôtière de l'Arctique.

Pour tenir compte des intérêts des intervenants qui ont participé, le gouvernement du Canada s'est engagé à geler les modalités des 11 permis d'exploration pétroliers et gaziers existants dans la mer de Beaufort et toute activité



the offshore area for the duration of the Arctic offshore moratorium. CIRNAC continues to work closely with Northern partners to co-develop the climate and marine science-based review of the Arctic offshore oil and gas moratorium.

Oil and gas licence holders support a science-based approach to oil and gas in Canada's Arctic waters and the suspension of the terms of the existing oil and gas licences. The licence holders of the 11 existing exploration licences in the Beaufort Sea continue to be consulted on their future interests in the Arctic offshore.

Northern partners support the objective to continue to freeze the terms of the 11 existing exploration licences in the Beaufort Sea.

In October 2018, the Government of Canada announced [“Next Steps on Future Arctic Oil and Gas Development,”](#) committing to freeze the terms of the 11 existing exploration licences in the Beaufort Sea and to suspend any oil and gas activities for the duration of the moratorium.

CIRNAC and Northern partners finalized two reports of the review process in June 2022: “Science-based Assessment of the Risks and Benefits of Arctic Offshore Oil and Gas Exploration and Development” and “Committee on the Science-Based Assessment of Offshore Oil and Gas Exploration and Development in the Eastern and Central Arctic.”

Given ongoing engagement with oil and gas licence holders and Northern partners, and that the proposal is necessary to continue to suspend all oil and gas activities in Arctic offshore waters, as well as to freeze the terms of existing oil and gas licences, the proposal was not prepublished in the *Canada Gazette*, Part I.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

As required by the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an assessment of modern treaty implications was conducted on the Order in 2019. The assessment did not identify any modern treaty implications or obligations related to the 2019 Order or its renewal.

In 2017, Canada engaged extensively with territorial governments, the Inuvialuit Regional Corporation and

pétrolière et gazière dans la zone extracôtière pour la durée du moratoire sur le pétrole et le gaz de l'Arctique. RCAANC continue de travailler en étroite collaboration avec des partenaires du Nord à l'élaboration conjointement de l'examen fondé sur des données scientifiques liées au climat et à la vie marine du moratoire sur les activités pétrolières et gazières extracôtières dans l'Arctique.

Les détenteurs de permis supportent une approche du pétrole et du gaz fondée sur des données scientifiques dans les eaux arctiques canadiennes et la suspension des conditions existantes des permis pétroliers et gaziers. Les détenteurs des 11 permis d'exploration existants dans la mer de Beaufort continuent d'être consultés au sujet de leurs intérêts futurs dans la zone extracôtière de l'Arctique.

Les partenaires du Nord supportent l'objectif de continuer de geler les conditions des 11 permis d'exploration existants dans la mer de Beaufort.

En octobre 2018, le gouvernement du Canada a annoncé les [« Prochaines étapes dans l'exploitation du pétrole et du gaz dans l'Arctique pour la mise en valeur future »](#), en s'engageant à geler les modalités des 11 permis existants d'exploration dans la mer de Beaufort et à suspendre toutes les activités d'exploitation du pétrole et du gaz pendant la durée du moratoire.

RCAANC et ses partenaires du Nord ont finalisé les rapports du processus d'examen en mai 2022 : L'« Évaluation scientifique des risques et des avantages de l'exploration et de l'exploitation pétrolières et gazières extracôtières dans l'Arctique » et le « Comité de l'évaluation scientifique des risques et des avantages de l'exploration et de l'exploitation pétrolières et gazières extracôtières dans l'est et le centre de l'Arctique ».

Compte tenu de la collaboration continue avec les détenteurs de permis pétroliers et gaziers et les partenaires du Nord et du fait que la proposition est nécessaire pour continuer de suspendre toutes les activités pétrolières et gazières dans les eaux extracôtières de l'Arctique, ainsi que pour geler les modalités des permis pétroliers et gaziers existants, la proposition n'a pas été publiée au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Comme l'exige la *Directive du cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une évaluation des incidences des traités modernes a été menée dans le cadre du Décret de 2019. L'évaluation n'a pas déterminé d'incidences ou d'obligations en matière de traités modernes liées au Décret de 2019 ou à son renouvellement.

Au cours de l'année 2017, le Canada a mené de vastes consultations auprès des gouvernements territoriaux,

Nunavut Tunngavik Incorporated on their future interests in the Arctic offshore. In 2018, based on this engagement, Canada announced next steps on future Arctic Oil and Gas development, addressing the request by territorial government and Inuit leaders to freeze the terms of the 11 existing exploration licences in the Beaufort Sea for potential future development should the Government of Canada decide to lift the moratorium. The benefits inherent in the development of the licences are deferred to the future.

In further recognition of Indigenous Treaty rights in the North, section 3 of the *Canada Petroleum Resources Act* explicitly provides that nothing in the Act shall be construed as to abrogate or derogate from any existing Indigenous or treaty rights of Indigenous Peoples of Canada under section 35 of the *Constitution Act, 1982*.

#### *Instrument choice*

Extending the *Order Prohibiting Certain Activities in Arctic Offshore Waters* is the only option to freeze the terms of the 11 existing exploration licenses in the Beaufort Sea to prevent them from expiring. This approach also aligns with the intent of the moratorium and allows Canada to work with territorial and Northern Indigenous Peoples toward a science-based approach to oil and gas in the region.

#### **Regulatory analysis**

##### *Costs*

There are no anticipated costs of the extension of the Order to the licence holders. In particular, the extension of the Order is not anticipated to result in any impacts in the form of deferred benefits (that is, foregone profits from production in the license area) to the licence holders as well as Northern and Indigenous economies.

In 2014, the Beaufort Sea exploration licence holders voluntarily suspended work on their licences, stating the nine-year term of the licence was insufficient to safely carry out a drilling program in the Beaufort Sea. The *Canada Petroleum Resources Act* legislates a fixed nine-year term for an exploration licence. If a drilling program is not begun within this term, the licence is forfeit. The significant discovery licences issued in Canada's Arctic offshore date to the 1970s and 1980s. These licences have indefinite terms and commercial conditions have not been favourable since to exploit these rights.

de la Inuvialuit Regional Corporation et de la Nunavut Tunngavik Incorporated au sujet de leurs intérêts futurs dans la zone extracôtière de l'Arctique. En 2018, à la suite de ces consultations, le Canada a annoncé les prochaines étapes concernant l'exploitation future du pétrole et du gaz dans l'Arctique, en répondant à la demande des gouvernements territoriaux et des dirigeants inuits de geler les conditions des 11 permis d'exploration existants dans la mer de Beaufort en vue d'une exploitation potentielle, si le gouvernement du Canada devait décider de lever le moratoire. Les avantages inhérents à l'exploitation des permis sont reportés.

En guise de reconnaissance supplémentaire des droits des Autochtones issus de traités dans le Nord, l'article 3 de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures* prévoit explicitement que rien, dans la Loi, ne doit être interprété comme abrogeant ou dérogeant aux droits des Autochtones ou issus de traités des peuples autochtones du Canada en vertu de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*.

#### *Choix de l'instrument*

La prorogation du *Décret interdisant certaines activités dans les eaux au large de l'Arctique* est le seul moyen de geler les conditions des 11 permis d'exploration existants dans la mer de Beaufort afin d'éviter qu'ils n'expirent. Cette approche est également conforme à l'intention du moratoire, et permet au Canada de travailler en collaboration avec les peuples autochtones du Nord sur une approche du pétrole et du gaz fondée sur des données scientifiques dans la région.

#### **Analyse de la réglementation**

##### *Coûts*

Pour les titulaires de permis, la prorogation du Décret ne devrait entraîner aucun autre coût. En particulier, on ne s'attend pas à ce que la prorogation du Décret ait des répercussions sous forme d'avantages différés (c'est-à-dire les bénéfices perdus de la production dans la zone visée par le permis) pour les détenteurs de permis et pour les économies du Nord et des Autochtones.

En 2014, les titulaires de permis d'exploration de la mer de Beaufort ont volontairement suspendu les travaux prévus dans leur permis, déclarant que la durée de neuf ans du permis était insuffisante pour mener un programme de forage en toute sécurité dans la mer de Beaufort. La *Loi fédérale sur les hydrocarbures* prévoit une durée fixe de neuf ans pour un permis d'exploration. Si le forage d'un puits d'exploration n'a pas débuté pendant la période de neuf ans, le permis est annulé. Les attestations de découverte importante obtenues dans les zones extracôtières de l'Arctique canadien remontent aux années 1970 et 1980. Ces attestations de découverte importante sont valables à perpétuité et depuis ces années, les modalités commerciales n'ont pas été favorables à l'exploitation de ces droits.

In addition, based on an assessment of current economic conditions, as well as feedback received from oil and gas stakeholders, no measurable oil and gas production from the significant discovery licences was being planned in the near-term or mid-term.

### *Benefits*

The Order, and its extension, result in two important benefits. First, the continued suspension of all oil and gas activities in Canada's Arctic waters ensures the waters and marine environment are protected from the potential adverse impacts from oil and gas activities while the Government of Canada develops an ongoing science-based approach to oil and gas in the Arctic. Second, it continues to freeze the terms of the 11 existing exploration licences in the Beaufort Sea, which prevents their expiration and loss of rights to licence holders. The Northern partners and licence holders support the freezing of the terms of the 11 existing exploration licences in the Beaufort Sea while the moratorium remains in place and ongoing science-based review of Canada's Arctic waters as these would lead to informed climate and environmental outcomes.

### *Small business lens*

There are no associated impacts on small businesses as a result of this amendment.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply as there is no incremental change in administrative burden on business.

### *Regulatory cooperation and alignment*

The extended Order continues to comply with the December 2016 *United States-Canada Joint Arctic Leaders' Statement* to work with Northerners to preserve the Arctic offshore from the potential adverse impacts from oil and gas activities and to build Canada's marine and climate-based knowledge base to ensure that future oil and gas development in the region is evidence-based and meets Canada's domestic and international climate goals.

The Order and its extension directly advance United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples Article 3: Indigenous Peoples have the right to self-determination. It supports the Arctic and Northern Policy Framework Goal 3: Strong sustainable, diversified and inclusive local and regional economies, and Goal 8: Reconciliation supports self-determination and nurtures

En outre, d'après une évaluation des conditions économiques actuelles, ainsi que des commentaires reçus des parties prenantes du secteur pétrolier et gazier, aucune exploitation n'est prévue à court terme ou à moyen terme.

### *Avantages*

Le Décret et sa prorogation se traduisent par deux avantages importants. Tout d'abord, la suspension de toutes les activités pétrolières et gazières dans les eaux arctiques du Canada permet de protéger les eaux et le milieu marin contre les effets négatifs potentiels des activités pétrolières et gazières, pendant que le gouvernement du Canada développe une approche continue du pétrole et du gaz dans l'Arctique fondée sur des données scientifiques. Ensuite, il suspend les conditions des 11 permis d'exploration existants dans la mer de Beaufort, ce qui empêche leur expiration et la perte de droits pour les détenteurs de permis. Les partenaires du Nord et les détenteurs de permis soutiennent le gel des conditions des 11 permis d'exploration existants dans la mer de Beaufort pendant que le moratoire reste en place et l'examen continu fondé sur des données scientifiques des eaux arctiques du Canada, car ils permettront d'obtenir des résultats éclairés en matière de climat et d'environnement.

### *Lentille des petites entreprises*

Cette modification n'a pas d'incidence sur les petites entreprises.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car il n'y a pas de changement progressif de la charge administrative pour les entreprises.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Le Décret prorogé continue de se conformer à la *Déclaration conjointe des dirigeants des États-Unis et du Canada sur l'Arctique* de décembre 2016 pour travailler avec les habitants du Nord afin de préserver la zone extracôtière de l'Arctique des effets négatifs potentiels des activités pétrolières et gazières et de bâtir une base de connaissances pour veiller à ce que l'exploitation pétrolière et gazière future dans la région soit fondée sur des données probantes et réponde aux objectifs climatiques nationaux et internationaux du Canada.

Le Décret et sa prorogation font progresser directement l'article 3 de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones : les peuples autochtones ont le droit à l'autodétermination. Il soutient le but 3 du Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord : « Économies locales et régionales solides, durables, diversifiées et inclusives », et le but 8 : « Les mesures de réconciliation

mutually respectful relationships between Indigenous and non-Indigenous Peoples.

Arctic oil producing nations bordering Canada's maritime boundary have issued oil and gas moratoriums in their respective jurisdictions: the United States is a partner to the 2016 Joint Arctic Leaders' Statement and banned oil and gas activities in the United States Beaufort and Chukchi seas, and Greenland banned the issuance of new oil and gas rights in its territorial waters. In October 2021, the European Union issued an Arctic Strategy, which called for an Arctic-wide ban on new oil and gas development to protect the vulnerable Arctic environment.

#### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required as the extension of the Order supports the important impacts on the environment caused by the moratorium.

The ongoing five-year science-based review associated with the moratorium will include a strategic environmental assessment in the western and eastern Arctic offshore areas.

#### *Gender-based analysis plus*

When the initial Order was developed, a preliminary gender-based analysis plus (GBA+) assessment was undertaken to assess the impacts on diverse groups in society, with a focus on Northern and Indigenous residents. It was found that the Order does not represent significant or disproportionate impacts to minority groups, considering the offshore oil and gas activity in the region was already limited. Specific measures such as including future co-management of licenses with local governments and the Inuvialuit Regional Corporation were considered to help analyze and neutralize potential adverse impacts to minority populations from the implementation of the Order and reduced economic activities in the offshore.

The assessment drew on consultations with territorial and Northern Indigenous governments and industry on their future interests in the Arctic offshore and was informed through subsequent assessments related to the Sustainable Arctic Economy element of the Arctic and Northern Policy Framework. The Yukon Government, Northwest Territories Government, and Inuvialuit Regional

renforcent l'autodétermination et créent des relations mutuellement respectueuses entre les peuples autochtones et non autochtones ».

Les nations productrices de pétrole dans l'Arctique qui bordent la frontière maritime du Canada ont décrété des moratoires sur le pétrole et le gaz dans leurs territoires respectifs : les États-Unis, partenaires de la Déclaration commune du Canada et des États-Unis sur l'Arctique de 2016, ont interdit les activités pétrolières et gazières dans les mers de Beaufort et des Tchouktches, et le Groenland a interdit l'émission de nouveaux droits pétroliers et gazières dans ses eaux territoriales. En octobre 2021, l'Union européenne a publié une stratégie pour l'Arctique, qui appelle à une interdiction de toute nouvelle exploitation pétrolière et gazière dans l'ensemble de l'Arctique afin de protéger l'environnement arctique vulnérable.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a conclu qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise, puisque le Décret ne fait qu'appuyer les incidences importantes sur l'environnement qui résultent du moratoire.

L'examen quinquennal en cours, fondé sur des données scientifiques et associé au moratoire, comprendra une évaluation environnementale stratégique dans les zones extracôtières de l'ouest et de l'est de l'Arctique.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Lors de l'élaboration du Décret initial, une évaluation préliminaire de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été effectuée pour évaluer les incidences de ce Décret sur divers groupes de la société, en mettant l'accent sur les résidents du Nord et les Autochtones. Il a été constaté que le décret n'a pas d'incidence significative ou disproportionnée sur les groupes minoritaires, étant donné que les activités pétrolières et gazières extracôtières dans la région étaient déjà limitées. Des mesures spécifiques comme l'inclusion d'une future cogestion des permis avec les gouvernements locaux et la Inuvialuit Regional Corporation ont été envisagées pour aider à analyser et neutraliser les incidences potentielles aux populations minoritaires de la mise en œuvre de ce Décret et la réduction des activités économiques dans les zones extracôtières.

L'évaluation s'est appuyée sur des consultations menées auprès des gouvernements territoriaux et autochtones du Nord, et auprès de l'industrie sur leurs intérêts futurs dans la zone extracôtière de l'Arctique et a été éclairée par des évaluations subséquentes liées à l'élément « Économie durable de l'Arctique » du Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord. Le gouvernement du Yukon, le

Corporation support extending the Order as it allows for the ongoing freezing of the 11 existing exploration licences in the Beaufort Sea while the moratorium remains in place.

The extension of the Order does not affect the continued support for demographic and gender diversity through the mandatory affirmative action training programs and diversity hiring policies employed by the oil sector's human resources guidelines. These guidelines are consistent with federal policy to assure that disadvantaged individuals and businesses are able to participate in oil and gas development opportunities, as provided by the *Canada Oil and Gas Operations Act*, as well as by federal and territorial affirmative action programming for Indigenous Peoples and women.

Federal and territorial census data will be the primary approach to measure the performance and track the implementation of this Order and its amendments. CIR-NAC will continue to work in partnership with the territorial governments and Northern Indigenous organizations to implement a climate and marine science-based review approach to oil and gas in Canada's Arctic waters that includes Traditional and Local Knowledge and is cognizant of resource extraction industry impacts on safety of Indigenous Peoples, women and people in other minority groups.

The climate and marine science-based review focuses on planning for and co-developing with territorial and Northern Indigenous governments climate and marine-based assessment processes to develop new scientific information, to augment Traditional and Local Knowledge and to report the findings to Canada to inform next steps for the moratorium. The Order and its amendments fulfill the Prime Minister's announcement for a climate and marine-based assessment of the moratorium every five years to assess the risks and challenges of developing oil and gas resources in Canada's remote North. The amended Order builds on co-developed climate and marine-based research begun in 2019.

The membership of the committee established with territorial and Northern Indigenous governments to co-manage the assessment process is gender balanced and reflects the unique demographics of that Northern region. The climate and marine science-based review supports new research and Indigenous participation to collect information and conduct research to build Canada's knowledge base in the Northern offshore.

gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et l'Inuvialuit Regional Corporation sont favorables à la prorogation de l'ordonnance, car elle permet de continuer à geler les 11 permis d'exploration existants dans la mer de Beaufort pendant que le moratoire reste en vigueur.

La prorogation du Décret n'affecte pas le soutien continu à la diversité démographique et de genre grâce à des programmes de formation obligatoires sur l'action positive et à des politiques d'embauche de la diversité présentées dans les lignes directrices des ressources humaines du secteur pétrolier. Ces lignes directrices sont conformes à la politique fédérale visant à s'assurer que les personnes et les entreprises défavorisées sont en mesure de participer aux opportunités de développement du pétrole et du gaz, comme le prévoit la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada*, ainsi que les programmes fédéraux et territoriaux d'action positive pour les peuples autochtones et les femmes.

Les données du recensement fédéral et territorial constitueront la principale approche pour la mesure du rendement et pour le suivi de la mise en œuvre de ce Décret et de ses amendements. RCAANC continuera de travailler en partenariat avec les gouvernements territoriaux et les organisations autochtones du Nord pour mettre en œuvre une approche d'examen du pétrole et du gaz fondée sur des données scientifiques liées au climat et à la vie marine dans les eaux arctiques du Canada qui inclut le savoir traditionnel et local et qui tient compte des effets de l'industrie d'extraction des ressources sur la sécurité des populations autochtones, des femmes et des personnes appartenant à d'autres groupes minoritaires.

L'examen fondé sur des données scientifiques liées au climat et à la vie marine met l'accent sur la planification et sur l'élaboration, en collaboration avec les gouvernements autochtones territoriaux et du Nord, d'un processus d'évaluation du climat et du milieu marin en vue d'obtenir de nouvelles données scientifiques, d'enrichir le savoir traditionnel et local et de présenter les résultats au Canada afin d'éclairer les prochaines étapes du moratoire. Le Décret et ses amendements répondent à l'annonce faite par le premier ministre d'une évaluation quinquennale du moratoire axée sur le climat et sur le milieu marin, visant à évaluer les risques et les défis liés à l'exploitation des ressources pétrolières et gazières dans les régions éloignées du Nord canadien. Le Décret amendé s'appuie sur les recherches sur le climat et sur le milieu marin qui ont été élaborées en collaboration et entamées en 2019.

La composition du comité établi avec les gouvernements autochtones territoriaux et du Nord pour gérer le processus d'évaluation en collaboration est équilibrée entre les genres et reflète la démographie unique de cette région du Nord. L'examen fondé sur des données scientifiques liées au climat et à la vie marine soutient les nouvelles recherches et la participation des Autochtones à collecter des renseignements et à mener des recherches en vue de

**Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

The amendment comes into force on the date on which it is registered.

**Contact**

Mireille Lajoie  
Director  
Petroleum and Mineral Resources Management  
Directorate  
Northern Affairs  
Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs  
Canada  
25 Eddy Street, 10th floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H4  
Telephone: 613-889-9493  
Email: [mireille.lajoie@rcaanc-cirnac.gc.ca](mailto:mireille.lajoie@rcaanc-cirnac.gc.ca)

constituer la base de connaissances du Canada dans les zones extracôtières du Nord.

**Mise en œuvre, conformité et application, et normes de services**

Le Décret est entré en vigueur à la date de son enregistrement.

**Personne-ressource**

Mireille Lajoie  
Directrice  
Direction de la gestion des ressources pétrolières et minérales  
Affaires du Nord  
Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord  
Canada  
25, rue Eddy, 10<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H4  
Téléphone : 613-889-9493  
Courriel : [mireille.lajoie@rcaanc-cirnac.gc.ca](mailto:mireille.lajoie@rcaanc-cirnac.gc.ca)

Registration  
SOR/2023-269 December 8, 2023

FEDERAL PROMPT PAYMENT FOR CONSTRUCTION  
WORK ACT

P.C. 2023-1217 December 8, 2023

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Works and Government Services, pursuant to section 23 of the *Federal Prompt Payment for Construction Work Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Application to the Federal Prompt Payment for Construction Work Act Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)*.

**Federal Prompt Payment for Construction  
Work Regulations (Criteria, Time Limits,  
Interest and Circumstances)**

**Definition of Act**

**1** In these Regulations, **Act** means the *Federal Prompt Payment for Construction Work Act*.

**Criteria for designation**

**2** A province may be designated under subsection 6(1) of the Act if it has enacted, by its laws, provisions requiring

- (a) the submission of an invoice reasonably similar to a proper invoice, as set out in the Act;
- (b) payment of the invoice to the contractor and then to each lower level of the subcontracting chain, within time limits that are reasonably similar to those set out in the Act;
- (c) in the case of non-payment, the provision of a written notice that is reasonably similar to a notice of non-payment, as set out in the Act;
- (d) if a dispute over payment arises, the implementation of an adjudication process that will allow for a determination according to time limits that are reasonably similar to those set out in the *Regulations for the Federal Prompt Payment for Construction Work (Dispute Resolution)*; and
- (e) that the decision rendered under the process referred to in paragraph (d) is binding on the parties to the dispute unless they come to a written agreement or the determination is set aside by a court order or arbitral award.

<sup>a</sup> S.C. 2019, c. 29, s. 387

Enregistrement  
DORS/2023-269 Le 8 décembre 2023

LOI FÉDÉRALE SUR LE PAIEMENT RAPIDE DES  
TRAVAUX DE CONSTRUCTION

C.P. 2023-1217 Le 8 décembre 2023

Sur recommandation du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et en vertu de l'article 23 de la *Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)*, ci-après.

**Règlement fédéral sur le paiement rapide  
des travaux de construction (critères, délais,  
intérêts et circonstances)**

**Définition de Loi**

**1** Dans le présent règlement, **Loi** s'entend de la *Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction*.

**Critères de désignation**

**2** Une province peut être désignée en application du paragraphe 6(1) de la Loi si elle a adopté dans le cadre de son droit des dispositions exigeant :

- a) la fourniture d'une facture qui est raisonnablement semblable à la facture en règle prévue par la Loi;
- b) le paiement de la facture à l'entrepreneur et ensuite à chaque niveau inférieur de la chaîne de sous-traitance dans les délais qui sont raisonnablement semblables à ceux prévus par la Loi;
- c) en cas de non-paiement, la fourniture d'un avis écrit qui est raisonnablement semblable à l'avis de non-paiement prévu par la Loi;
- d) lorsqu'un différend survient concernant le paiement, la mise en place d'un processus de règlement des différends permettant de rendre une décision dans les délais qui sont raisonnablement semblables à ceux prévus par le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (règlement des différends)*;
- e) que la décision rendue dans le cadre du processus visé à l'alinéa d) lie les parties au différend, sauf si les parties concluent une entente écrite ou si une décision judiciaire ou arbitrale l'annule.

<sup>a</sup> L.C. 2019, ch. 29, art. 387

**Days to exclude**

**3** The following days and periods are excluded from the computation of time for the purposes of the time limits referred to in sections 9 to 11 of the Act:

- (a) any *holiday* as defined in subsection 35(1) of the *Interpretation Act*;
- (b) Saturdays;
- (c) the nine-day period beginning on December 24 and ending on January 1; and
- (d) any construction holiday that is recognized by any provincial government.

**Interest on unpaid amounts — computation**

**4 (1)** Interest awarded under subsection 14(2) of the Act is calculated as simple interest that is equivalent to the average bank rate plus 3% per year, from the due date until receipt of payment.

**Definitions**

**(2)** The following definitions apply in this section.

**average bank rate** means the simple arithmetic mean of the bank rates that are established during the month before the month in respect of which interest is being calculated. (*taux d'escompte moyen*)

**bank rate** means the rate of interest established periodically by the Bank of Canada as the minimum rate at which the Bank of Canada makes short term advances to members of the Canadian Payments Association. (*taux d'escompte*)

**Prescribed circumstances**

**5** An adjudicator is not required to determine a dispute in the following circumstances:

- (a) the dispute they were to determine has been consolidated with another dispute and another adjudicator has been appointed to determine the consolidated disputes;
- (b) their appointment is revoked by agreement of all the parties;
- (c) they have a conflict of interest; or
- (d) it has been determined, to the satisfaction of the Adjudicator Authority, that they are no longer able to adjudicate the dispute.

**Coming into force**

**6** These Regulations come into force on the day on which section 387 of the *Budget Implementation Act, 2019*,

**Jours à exclure**

**3** Sont exclus du calcul des délais pour l'application des délais prévus aux articles 9 à 11 de la Loi :

- a) les *jours fériés* au sens du paragraphe 35(1) de la *Loi d'interprétation*;
- b) les samedis;
- c) la période de neuf jours débutant le 24 décembre et se terminant le 1<sup>er</sup> janvier;
- d) les vacances de la construction reconnues par tout gouvernement provincial.

**Intérêts sur somme impayée — calcul**

**4 (1)** Les intérêts accordés au titre du paragraphe 14(2) de la Loi sont calculés sur la base d'intérêts simples équivalant au taux d'escompte moyen majoré de trois pour cent par an, lesquels intérêts courent à compter de la date d'échéance jusqu'à la date de réception du paiement.

**Définitions**

**(2)** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

**taux d'escompte** Taux d'intérêt fixé périodiquement par la Banque du Canada qui représente le taux minimum auquel elle consent des avances à court terme aux membres de l'Association canadienne des paiements. (*bank rate*)

**taux d'escompte moyen** Moyenne arithmétique simple des taux d'escompte fixés au cours du mois précédant celui visé par le calcul des intérêts. (*average bank rate*)

**Circonstances prévues par règlement**

**5** L'intervenant expert n'est pas tenu de statuer sur le différend dans les cas suivants :

- a) le différend sur lequel il devait statuer a été joint à un autre différend et un autre intervenant expert est nommé pour statuer sur les différends joints;
- b) sa nomination est révoquée avec l'accord de toutes les parties;
- c) il est en conflit d'intérêts;
- d) il est établi, à la satisfaction de l'autorité des intervenants experts, qu'il n'est plus en mesure de statuer sur le différend.

**Entrée en vigueur**

**6** Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 387 de la *Loi n° 1 d'exécution du*



No. 1, chapter 29 of the Statutes of Canada, 2019, comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

### Issues

The *Federal Prompt Payment for Construction Work Act* (the Act) received royal assent on June 21, 2019, as part of the *Budget Implementation Act, 2019, No. 1*. The proposed *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)* [the Regulations] would complement both the Act and the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Dispute Resolution)*.

### Background

The construction industry in Canada is a significant employer and driver of the Canadian economy. Approximately 7.5% of Canada's gross domestic product is related to construction, and the industry employs an estimated 1.4 million people.

In 2016, at the 50th annual joint meeting of the Canadian Construction Association and the federal government, industry stakeholders raised the long-standing issue of payment delays along the contracting chain of contractors to subcontractors for federal construction contracts. A 2015 survey available from the Canadian Construction Association indicated that approximately \$46 billion in payments remained unpaid after the conventional 30-day period, which represented about 16% of the estimated \$285 billion in construction contracts in Canada that year.

The federal government was asked to take a leadership role and engage in dialogue with construction industry stakeholders to identify, assess, and implement possible measures to address timeliness of payment, which was of particular concern to small and medium enterprises (SMEs) in the construction industry. To date, the avenue available to SMEs affected by delayed payments or non-payments has been to seek redress through the courts, which is not a viable option for most SMEs. It usually involves long timelines to reach a judicial decision and legal costs are high, often exceeding the amounts being sought. At the time, with the exception of the province of Ontario (the *Construction Act*), no jurisdiction in Canada had a broad legislated prompt payment regime in force with a relatively fast and low-cost dispute resolution and enforcement mechanism in place.

*budget de 2019*, chapitre 29 des Lois du Canada (2019), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

### Enjeux

La *Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction* (la Loi) a reçu la sanction royale le 21 juin 2019, dans le cadre de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019*. Le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)* [le Règlement] compléterait la Loi et le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (règlement des différends)*.

### Contexte

L'industrie de la construction au Canada est un important employeur et moteur de l'économie canadienne. Environ 7,5 % du produit intérieur brut du Canada est lié à la construction, et on estime que l'industrie emploie quelque 1,4 million de personnes.

En 2016, lors de la 50<sup>e</sup> réunion annuelle conjointe entre l'Association canadienne de la construction et le gouvernement fédéral, les intervenants de l'industrie ont soulevé l'enjeu de longue date concernant les retards de paiement tout au long de la chaîne contractuelle (des entrepreneurs aux sous-traitants) dans le cadre des contrats de construction fédéraux. Un sondage de 2015 disponible auprès de l'Association canadienne de la construction a révélé qu'environ 46 milliards de dollars en paiements sont restés impayés après la période normale de 30 jours, ce qui représentait environ 16 % de la valeur estimative des contrats de construction au Canada cette année-là, soit 285 milliards de dollars.

On a demandé au gouvernement fédéral d'assumer un rôle de leadership et d'entretenir un dialogue avec les intervenants de l'industrie de la construction pour cerner, évaluer et mettre en œuvre de possibles mesures visant à assurer le paiement en temps voulu, enjeu qui préoccupait particulièrement les petites et moyennes entreprises (PME) de l'industrie de la construction. À ce jour, le seul recours pour les PME touchées par un retard de paiement ou un non-paiement était de demander réparation devant les tribunaux, ce qui n'est pas une solution viable pour la plupart des PME. Cela suppose généralement de longs délais pour obtenir une décision judiciaire, et les frais juridiques sont élevés, dépassant souvent les montants demandés. À l'époque, à l'exception de la province de l'Ontario (*Loi sur la construction*), aucune administration au Canada ne disposait d'un régime général de paiement

While the federal government itself maintains a good payment record and pays on time for completed construction work and services as per Treasury Board policy, there remain inconsistent payment contract terms and payment delays further down the chain. This inconsistency drives the cost of federal construction up and ultimately does not support growth, innovation, and employment. For workers, delayed payment means fewer opportunities for apprenticeships or working for firms unable to invest in technology or future work. For Government, delayed payment throughout the payment chain on federal construction projects erodes its buying power, increases financial risks, and escalates costs for construction.

In 2017, the Prime Minister mandated the Minister of Public Works and Government Services to modernize practices to ensure the prompt payment of contractors and subcontractors that do business with the Government. To consider this issue, a government-industry working group was established, composed of Public Works and Government Services Canada (PWGSC), Defence Construction Canada and the Canadian Construction Association. The working group was established to consider ways to improve the speed of payment on federal construction jobs. In 2018, a [14-point action plan](#) was developed, which included a recommendation to develop legislation as a key action item. The legislation was deemed essential to ensure appropriate promptness of payment through all levels of the construction supply chain. The Regulations respond to that recommendation.

The Act addresses the timelines of payment down the construction supply chain. The Act stipulates that payment will be due from the federal government 28 days after receipt of a proper invoice from the contractor. The contractor will then have 7 days to pay its subcontractors, and those subcontractors will then have 7 days to pay their subcontractors, and so on down the chain.

To ensure greater consistency and ease to construction firms in the province where a reasonably similar prompt payment regime exists, the Act allows the Governor in Council to designate that provincial prompt payment legislation as applicable instead of the federal legislation, and the designation also requires that the provincial legislation include an adjudication regime that is similar to the one set out in the Act to handle cases of non-payment of contractors or subcontractors in the designated province.

rapide imposé par la loi et prévoyant un processus de résolution des conflits relativement rapide et peu coûteux et un mécanisme d'application.

Bien que le gouvernement fédéral lui-même ait un bon dossier de paiement et paye à temps les services rendus et les travaux de construction terminés conformément à la politique du Conseil du Trésor, les modalités des contrats relatives au paiement sont parfois incohérentes, et des retards de paiement subsistent toujours tout au long de la chaîne. Cette incohérence fait augmenter les coûts des projets de construction fédéraux et ne favorise pas la croissance, l'innovation et l'emploi. Pour les travailleurs, un retard de paiement signifie moins de possibilités d'apprentissage ou de travail au sein d'entreprises qui ne peuvent pas investir dans la technologie ou des travaux futurs. Pour le gouvernement, les retards de paiement tout au long de la chaîne de paiement des projets de construction fédéraux minent son pouvoir d'achat, augmentent le risque financier et font gonfler les coûts de construction.

En 2017, le premier ministre a confié à la ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux de l'époque le mandat de moderniser les pratiques afin d'assurer un paiement rapide aux entrepreneurs et aux sous-traitants qui font affaire avec le gouvernement. Pour examiner cet enjeu, un groupe de travail gouvernement-industrie, composé de représentants de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), de Construction de Défense Canada et de l'Association canadienne de la construction, a été mis sur pied. Son mandat consistait à examiner des moyens d'accélérer le paiement des travaux de construction fédéraux. En 2018, un [plan d'action en 14 points](#) a été établi; une des principales mesures qu'il recommandait concernait l'élaboration d'une législation. La législation a été jugée essentielle pour assurer l'opportunité du paiement à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement de la construction. Le Règlement répond à cette recommandation.

La Loi aborde les délais de paiement dans la chaîne d'approvisionnement de la construction. Elle stipule que le paiement sera dû par le gouvernement fédéral 28 jours après la réception d'une facture en règle de l'entrepreneur. L'entrepreneur disposera alors de sept jours pour payer ses sous-traitants, et ces sous-traitants disposeront à leur tour de sept jours pour payer leurs propres sous-traitants, et ainsi de suite.

À des fins d'uniformité et pour aider les entreprises de construction des provinces où il existe un régime de paiement rapide raisonnablement semblable, la Loi permet à la Gouverneure en conseil de désigner cette législation provinciale sur le paiement rapide comme applicable au lieu de la législation fédérale, dans la mesure où elle comprend également un mécanisme de règlement des différends semblable à celui défini dans la Loi aux fins des cas de non-paiement des entrepreneurs ou des sous-traitants dans la province désignée.

If there is a dispute between parties working on the construction project related to payment anywhere down the chain of payment, the Act introduces an adjudication process. Adjudication is a pragmatic, swift, and flexible dispute resolution mechanism. An adjudicator reviews evidence and arguments presented by opposing parties and arrives at a timely decision to determine the rights and obligations between the parties involved. Ultimately, adjudication allows a swift determination of a dispute, enabling a project to proceed and payments to flow through to lower tiers within the payment chain. The adjudicator's determination is binding on the parties to the dispute unless they come to a written agreement or the determination is set aside by a court order or arbitral award.

PWGSC is responsible for procuring the services of an Adjudicator Authority. The Adjudicator Authority will be responsible for establishing a training and certification program for adjudicators, as well as to establish a code of conduct for adjudicators and methods to ensure adherence to that code. The Adjudicator Authority will also be responsible for maintaining a national list of adjudicators that it has certified, and will make this list available to industry, so that a certified adjudicator can be identified to resolve a dispute amongst parties.

Finally, the Adjudicator Authority will be responsible for tracking information about the various adjudications and will publish statistics on an annual basis to enable industry to see the status of prompt payment adjudications related to federal construction projects. PWGSC will approve the format and content of the annual statistics prior to posting and address any performance issues raised by industry.

The Act has set out the adjudication process as a dispute resolution process. It identifies how the adjudication is to be started (with a notice of adjudication), that the adjudicator is to be chosen from a list of adjudicators established by an Adjudicator Authority, and that the determination of the adjudicator is binding, unless the disputing parties come to a written agreement, or the determination is set aside by a court order or arbitral award. The Act also stipulates that the two disputing parties must pay their own costs, and an equal portion of the adjudicator's fees, unless the adjudicator rules differently.

The Regulations aim to define key administrative aspects related to the designation of provinces and the adjudication process that allow the Act to function, namely

- The criteria for the designation of provinces that have enacted a reasonably similar prompt payment and adjudication regime (e.g. Ontario, Saskatchewan,

Si un différend survient entre les parties travaillant au projet de construction en ce qui a trait au paiement, n'importe où dans la chaîne de paiement, la Loi prévoit un processus de règlement des différends. Il s'agit d'un mécanisme de résolution des conflits pragmatique, rapide et souple. Un intervenant expert examine les éléments de preuve et les arguments présentés par chacune des parties et rend rapidement une décision à propos des droits et des obligations des parties concernées. Essentiellement, le mécanisme de règlement des différends permet de régler rapidement un conflit, ce qui permet l'avancement du projet et la distribution des paiements aux niveaux inférieurs de la chaîne. La décision prise par l'intervenant expert lie les parties au différend, sauf si celles-ci concluent une entente écrite ou si une décision judiciaire ou arbitrale l'annule.

TPSGC est responsable d'obtenir les services d'une autorité des intervenants experts. L'autorité des intervenants experts devra mettre en place un programme de formation et d'attestation à l'intention des intervenants experts, ainsi que d'établir un code de conduite pour les intervenants experts et d'appliquer des mesures pour assurer le respect de ce code. Elle devra également tenir, à l'échelle nationale, une liste des intervenants experts qu'elle a attestés et rendre cette liste accessible à l'industrie afin qu'il soit possible de faire appel à un intervenant expert attesté pour régler un différend entre des parties.

Enfin, l'autorité des intervenants experts devra faire le suivi de renseignements portant sur les divers processus de règlement des différends et publier des statistiques sur une base annuelle pour permettre à l'industrie de constater l'état des processus de règlement des différends liés au paiement rapide dans le cadre des projets de construction fédéraux. TPSGC approuvera le format et le contenu des statistiques annuelles avant leur publication et traitera tout enjeu lié au rendement soulevé par l'industrie.

La Loi établit le processus de règlement des différends en tant que méthode de résolution des conflits. Elle précise que le processus de règlement des différends doit être lancé au moyen d'un avis de renvoi, que l'intervenant expert doit être choisi dans la liste des intervenants experts établie par l'autorité des intervenants experts et que la décision rendue par l'intervenant expert lie les parties, sauf si celles-ci concluent une entente écrite ou si une décision judiciaire ou arbitrale l'annule. La Loi prévoit également que les deux parties au différend assument leurs propres frais ainsi qu'une part égale de la rétribution de l'intervenant expert, sauf si l'intervenant expert en décide autrement.

Le Règlement vise à définir les principaux aspects administratifs liés à la désignation des provinces et au processus de règlement des différends qui permettent à la Loi de remplir sa fonction, à savoir :

- Les critères pour la désignation des provinces qui ont adopté un régime de paiement rapide et un mécanisme

Alberta), so that any federal construction work in those provinces will, by default, be under their prompt payment regime;

- The days that are not to be counted towards timelines of payment in the adjudication process (e.g. holidays);
- How interest on unpaid amounts is to be computed; and
- The situations where adjudicators can be relieved of the requirement to adjudicate a specific dispute (due to consolidation, revocation of appointment, conflict of interest, circumstances beyond their control).

### Objective

- Enable implementation of the Act; and
- Detail and define the criteria for the designation of provinces as well as time limits, interest and circumstances of the adjudication process.

### Description

The *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)* [the Regulations] define the criteria for the designation of provinces that have enacted a reasonably similar prompt payment and adjudication regime as well as the time limits, interest and circumstances of the adjudication process. The criteria for the designation of provinces establishes that the following aspects of a provincial legislation would have to be reasonably similar to those of the federal regime set out in the Regulations:

- The submission of a proper invoice;
- Time limits for invoice payments to the contractor and subcontractors;
- In the case of non-payment, the provision of a written notice of non-payment;
- In the case of a payment dispute, an adjudication process that would allow a determination within certain time limits; and
- A binding determination, unless the parties come to a written agreement or the determination is set aside by a court order or arbitral award.

In addition, the Regulations outline the time limits, interest and circumstances of the adjudication process as follows:

- The days that are not to be counted towards timelines of payment in the adjudication process (e.g. holidays, Saturdays);

de règlement des différends raisonnablement semblables (comme l'Ontario, la Saskatchewan, l'Alberta), pour que tous les travaux de construction fédéraux dans ces provinces soient, par défaut, assujettis au régime de paiement rapide provincial;

- Les jours à exclure du calcul des délais pour l'application des délais prévus dans le cadre du processus de règlement des différends (comme les jours fériés);
- La façon de calculer les intérêts sur les sommes impayées;
- Les situations dans lesquelles les intervenants experts ne sont pas tenus de statuer sur un différend précis (différends joints, nomination révoquée, conflit d'intérêts ou circonstances indépendantes de leur contrôle).

### Objectif

- Autoriser la mise en œuvre de la Loi;
- Définir les critères pour la désignation des provinces, ainsi que les délais, les intérêts et les circonstances relatifs au processus de règlement des différends et fournir des détails connexes.

### Description

Le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)* [le Règlement] définit les critères pour la désignation des provinces qui ont adopté un régime de paiement rapide et un mécanisme de règlement des différends raisonnablement semblables, en plus de préciser les délais, les intérêts et les circonstances relatifs au processus de règlement des différends. Selon les critères pour la désignation des provinces, les aspects suivants d'une législation provinciale devraient être raisonnablement semblables à ceux du régime fédéral établi dans le Règlement :

- La fourniture d'une facture en règle;
- Les délais de paiement des factures aux entrepreneurs et aux sous-traitants;
- En cas de non-paiement, la fourniture d'un avis de non-paiement écrit;
- En cas de différend relatif au paiement, un processus de règlement des différends permettant de rendre une décision dans un certain délai;
- La décision rendue lie les parties au différend, sauf si celles-ci concluent une entente écrite ou si une décision judiciaire ou arbitrale l'annule.

De plus, le Règlement décrit les délais, les intérêts et les circonstances relatifs au processus de règlement des différends, comme suit :

- Les jours à exclure du calcul des délais pour l'application des délais prévus dans le cadre du processus de règlement des différends (comme les jours fériés et les samedis);

- How interest on unpaid amounts is to be computed as simple interest that is equivalent to the average bank rate plus 3% per year, from the due date until receipt of payment; and
- The situations where adjudicators can be relieved of the requirement to adjudicate a specific dispute (due to consolidation, revocation of appointment, conflict of interest, circumstances beyond their control).

## Regulatory development

### *Consultation*

Upon royal assent of the Act, PWGSC continued to engage an advisory group comprised of key representatives from real property construction associations (i.e. the Canadian Construction Association, the National Trade Contractors Coalition of Canada, and the General Contractors Alliance of Canada), construction law experts, and interested individuals to ensure continued support and to clarify items to be included in the proposed Regulations. This advisory group was established during the build-up to the development of the Act, with expert industry representatives selected by a third-party construction-focused legal firm. The advisory group provided its feedback on multiple occasions during 2020. All feedback that was received from the advisory group informed, and was integrated into, the regulatory policy position.

The Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on February 24, 2023, for a 30-day public consultation period, which ended on March 27, 2023. The 34 comments received were mainly from stakeholders interested in becoming the Adjudicator Authority. There were also comments from industry stakeholders that had been consulted over the years, reiterating previous feedback that had been taken into consideration prior to the drafting of the Regulations.

The comments were carefully considered in collaboration with the Department's legal counsel and the consensus was that there were no concerns that would require changes to the proposed Regulations. The majority of the items that these commenters felt needed to be addressed were deemed to be more appropriate to include in a contract, as they related to the Adjudicator Authority operations and were too detailed for legislation. There were also no comments and therefore no public concern about the criteria for the designation of provinces.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

PWGSC conducted an assessment to determine the implications of the legislation and resulting regulations on

- Les intérêts sur les sommes impayées sont calculés sur la base d'intérêts simples équivalant au taux d'escompte moyen majoré de trois pour cent par an, à compter de la date d'échéance jusqu'à la réception du paiement;
- Les situations dans lesquelles les intervenants experts ne sont pas tenus de statuer sur un différend précis (différends joints, nomination révoquée, conflit d'intérêts ou circonstances indépendantes de leur contrôle).

## Élaboration de la réglementation

### *Consultation*

Après que la Loi a reçu la sanction royale, TPSGC a continué à faire appel à un groupe consultatif composé de représentants clés des associations de construction immobilière (c'est-à-dire l'Association canadienne de la construction, la Coalition nationale des entrepreneurs spécialisés du Canada et l'Alliance des entrepreneurs généraux du Canada), d'experts en droit de la construction et de personnes intéressées afin d'assurer son soutien continu et de clarifier les éléments à inclure dans le Règlement proposé. Ce groupe consultatif a été créé pendant la phase de préparation à l'élaboration de la Loi, et les représentants de l'industrie ont été choisis par une société d'avocats indépendante spécialisée dans le domaine de la construction. Le groupe consultatif a formulé des commentaires à plusieurs reprises en 2020. Tous les commentaires reçus du groupe consultatif ont été pris en compte et intégrés dans la position stratégique réglementaire.

Le Règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 24 février 2023, pour une période de consultation publique de 30 jours qui a pris fin le 27 mars 2023. Les 34 commentaires reçus provenaient principalement de personnes intéressées au rôle d'autorité des intervenants experts. Des commentaires ont également été formulés par des intervenants de l'industrie qui avaient été consultés au fil des ans; ces commentaires faisaient écho à ceux qui avaient été pris en compte avant la rédaction du Règlement.

Leurs commentaires ont été examinés attentivement en collaboration avec le conseiller juridique du Ministère, et le consensus était qu'aucune préoccupation ne nécessitait la modification du Règlement proposé. Il a été jugé qu'il était préférable d'intégrer au contrat la majorité des points qui, de l'avis des auteurs des commentaires, devaient être abordés, car ils se rapportaient aux activités de l'autorité des intervenants experts et étaient trop détaillés pour la législation. Les critères de désignation des provinces n'ont fait l'objet d'aucun commentaire et n'ont donc pas suscité de préoccupations de la part du public.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

TPSGC a procédé à une évaluation pour déterminer les incidences de la législation et des règlements qui en

modern treaties. As the Act and Regulations deal with prompt payment for the delivery of federal construction projects on federal lands only when the contracting authority is a federal department or agency, the Regulations have no implications on modern treaties.

### *Instrument choice*

The Act establishes that the details of the adjudication process are to be included in the Regulations and they would become a fundamental element in the overall prompt payment regime. The Act assigns the details of the adjudication process to regulations because adjudications related to construction payments are new to the federal construction payment regime, and minor adjustments may be required to the process in the years following implementation. Adjustments can be more readily made to regulations compared to legislation.

## **Regulatory analysis**

### *Benefits and costs*

The costs to businesses as a result of the Regulations are seen to be neutral or potentially resulting in cost savings. Adjudication is likely to be a significant benefit as it allows for a quick and cost-effective way of obtaining a determination on amounts owing. Industry has stipulated that a real cost is incurred when payment is not completed promptly. In order to recover these amounts owing, firms must engage lawyers and seek determinations through the courts. This litigious process is expensive and often more costly than the amounts that are being sought, resulting in firms not collecting the amounts that are owing. Countries, such as Australia and the United Kingdom, have found that with the introduction of adjudication, payment practices significantly improve, and when adjudication does become necessary, it is faster and less expensive than proceeding with a court action.

The Regulations would not create additional costs to industry as they simply define the adjudication process to be followed as per the Act. Ultimately, adjudication costs are seen as regular dispute costs associated to the construction project itself as opposed to a government-wide cost. As costs related to mediation and arbitration are only accounted for at the individual project level, so too would any adjudication costs associated with Government of Canada payment disputes with the Contractor. As adjudication is seen as a quick and efficient method for settling disputes related to payment, it is likely that overall dispute costs will drop with the introduction of adjudication. Thus, no additional costs or funding have been identified for this element.

découlent sur les traités modernes. Comme la Loi et les règlements proposés concernent le paiement rapide des projets de construction fédéraux sur des terres fédérales seulement lorsque l'autorité contractante est un ministère ou organisme fédéral, les règlements n'ont aucune incidence sur les traités modernes.

### *Choix de l'instrument*

La Loi établit que le processus de règlement des différends doit être détaillé dans les règlements et qu'il deviendra un élément fondamental du régime de paiement rapide dans son ensemble. La Loi exige que le processus de règlement des différends soit défini dans les règlements étant donné que ce processus vient d'être intégré au régime de paiement en ce qui concerne les travaux de construction fédéraux et que des ajustements mineurs pourraient devoir être apportés au processus dans les années suivant la mise en œuvre. Un règlement peut être modifié plus facilement qu'une loi.

## **Analyse de la réglementation**

### *Avantages et coûts*

Pour les entreprises, on considère que le Règlement entraînera des coûts nuls, voire des économies de coûts. Le règlement des différends est susceptible de constituer un avantage important, car il permet d'obtenir une décision de manière rapide et économique à propos des montants dus. L'industrie a indiqué que tout paiement en retard comporte un coût réel. Afin de recouvrer les montants qui leur sont dus, les entreprises doivent embaucher des avocats et faire appel aux tribunaux. Cette méthode est coûteuse et, souvent, la facture est plus élevée que les montants qui sont demandés. Certaines entreprises n'obtiennent donc jamais les montants qui leur sont dus. Des pays comme l'Australie et le Royaume-Uni ont constaté qu'avec l'introduction d'un processus de règlement des différends, les pratiques de paiement s'améliorent grandement et, lorsqu'il est nécessaire de résoudre un conflit, le processus est plus rapide et moins coûteux qu'une poursuite en justice.

Le Règlement n'entraînerait pas de coûts supplémentaires pour l'industrie, car il définit simplement le processus de règlement des différends à suivre conformément à la Loi. Essentiellement, les frais liés au processus de règlement des différends sont considérés comme des coûts normaux associés à la résolution des conflits visant le projet de construction lui-même plutôt qu'un coût pangouvernemental. Comme les frais liés à la médiation et à l'arbitrage ne sont comptabilisés qu'au niveau du projet, il en serait de même pour les frais liés au règlement des différends entre le gouvernement du Canada et l'entrepreneur en ce qui concerne le paiement. Étant donné que le processus de règlement des différends est considéré comme une méthode rapide et efficace pour la résolution de conflits

### *Small business lens*

The Act and the Regulations are designed to support the construction industry which is made up of predominantly small businesses. The Canadian construction industry employs an estimated 1.4 million people. Over 99% of the firms are micro (1–4 employees), small (5–99 employees) and medium-sized (100–499 employees) enterprises. Large businesses with more than 500 people on the payroll account for 0.1% of establishments. Of the 382 437 construction businesses, 61% have four employees or less.

The Act, supported by the Regulations, articulates a payment regime that is to be followed throughout the construction supply chain on construction work on federal property, including that payment disputes should be addressed through adjudication, which is a quick, efficient and a relatively inexpensive way to resolve the dispute. Without the regime established by the Act and Regulations, businesses would be required to engage legal counsel and await a decision by the courts — ultimately resulting in a long and expensive process. The Regulations will produce a greater benefit to small businesses by speeding up payments and providing an effective method of resolving payment disputes quickly and efficiently, since going to court is even more cost prohibitive for them than it is for larger businesses.

The designation of provinces based on the criteria set out in the proposed Regulations will also benefit small businesses by allowing them to apply the provincial prompt payment legislation to all construction contracts instead of having to apply federal legislation for some contracts and provincial legislation for others.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply as there is no incremental change in the administrative burden on business.

The Regulations establish criteria to determine equivalency for provincial programs, ensuring consistency across jurisdictions in Canada under which construction businesses operate, and provide clarity to the adjudication process. Neither of these would directly result in an increase in the administrative burden on business as defined by the *Red Tape Reduction Act*.

en matière de paiement, il est probable qu'en général, les coûts associés aux conflits diminuent grâce à l'introduction du processus de règlement des différends. Aucun coût ni financement supplémentaire n'a donc été déterminé pour cet élément.

### *Lentille des petites entreprises*

La Loi et les règlements ont été conçus pour appuyer l'industrie de la construction, qui est composée en majorité de petites entreprises. On estime que l'industrie canadienne de la construction emploie quelque 1,4 million de personnes. Plus de 99 % des entreprises sont des micro-entreprises (entre 1 et 4 employés), des petites entreprises (entre 5 et 99 employés) ou des entreprises de taille moyenne (entre 100 et 499 employés). Les grandes entreprises comptant plus de 500 salariés représentent 0,1 % des entreprises. Parmi les 382 437 entreprises de construction, 61 % ont quatre employés ou moins.

La Loi, appuyée par les règlements, décrit un régime de paiement à suivre à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement de la construction à l'égard des travaux de construction se déroulant dans les biens fédéraux; elle stipule en outre que les conflits en matière de paiement devraient être résolus au moyen du processus de règlement des différends, qui est un moyen rapide, efficace et relativement peu coûteux de résoudre les conflits. Sans le régime établi par la Loi et les règlements, les entreprises seraient tenues d'embaucher un conseiller juridique et d'attendre que le tribunal rende sa décision, au terme d'un processus long et coûteux. Le Règlement sera surtout avantageux pour les petites entreprises en accélérant les paiements et en offrant une méthode rapide et efficace de résolution des conflits en matière de paiement, car les coûts d'un recours aux tribunaux sont plus prohibitifs pour elles que pour les grandes entreprises.

La désignation des provinces en fonction des critères énoncés dans le Règlement proposé profitera également aux petites entreprises en leur permettant d'appliquer la loi provinciale sur le paiement rapide à tous les contrats de construction plutôt que d'avoir à appliquer la législation fédérale à certains contrats et la législation provinciale à d'autres.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas étant donné que le fardeau administratif des entreprises n'est pas augmenté.

Le Règlement établit des critères permettant de déterminer l'équivalence des programmes provinciaux, pour assurer l'uniformité entre les administrations du Canada pour lesquelles travaillent les entreprises de construction. Il décrit également le processus de règlement des différends. Aucun de ces éléments ne se traduirait directement par une augmentation du fardeau administratif

### *Regulatory cooperation and alignment*

Engagement continues through provincial and territorial meetings focused on the administration of real property. Direct engagement with provincial and territorial officials is ongoing, to ensure information sharing (both related to legislative measures, but also for other contractual/administrative measures that may support the promptness of payment). PWGSC will continue to monitor provincial and territorial prompt payment initiatives, and will keep provinces and territories informed of the status of the federal regime to ensure alignment where possible.

### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan was conducted to identify environmental impacts. Although construction can have an impact on the environment, the Regulations deal only with prompt payment and enforcement through adjudication. As such, there would be no environmental impacts.

### *Gender-based analysis plus*

The Regulations deal with the adjudication of disputes related to prompt payment down the construction supply chain thus assuring the orderly and timely building of federal construction projects on federal property. The Act and Regulations do not address the determination of who will do the work and where the work will be done. All firms will be paid on time, regardless of their ownership and irrespective of sex, ethnicity or culture.

Recognizing that the direct impacts of the Regulations are neutral from a gender-based analysis plus (GBA+) perspective, there is an expectation that there will be some indirect socio-economic benefits created from the Regulations. For example, by paying promptly, industry has indicated that firms would be able to take on more business and potentially hire more workers. Due to the current demographic of workers within the industry, this is expected to benefit more men than women. Additionally, some federal land (and thus some federal construction contracts) will be in remote locations, which would provide for economic benefits to those remote areas. This would benefit both women and men in remote locations but once again, because of industry worker demographics, there would be greater benefit to men than women.

des entreprises au sens de la *Loi sur la réduction de la paperasse*.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

La consultation se poursuit dans le cadre de réunions provinciales et territoriales axées sur l'administration des biens immobiliers. Un dialogue direct avec les responsables provinciaux et territoriaux se poursuit en continu afin de communiquer l'information (sur les mesures législatives, mais aussi sur d'autres mesures contractuelles ou administratives qui peuvent favoriser la rapidité du paiement). TPSGC continuera à surveiller les initiatives provinciales et territoriales sur le paiement rapide, et tiendra les provinces et les territoires informés de l'état du régime fédéral afin d'assurer l'harmonisation dans la mesure du possible.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, un examen préliminaire a été réalisé pour cerner les incidences sur l'environnement. Bien que la construction puisse avoir une incidence sur l'environnement, le Règlement ne porte que sur le paiement rapide et son application au moyen d'un mécanisme de règlement des différends. Par conséquent, l'incidence sur l'environnement est nulle.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Le Règlement concerne la résolution des conflits liés au paiement rapide à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement de la construction, pour garantir l'exécution ordonnée et en temps opportun des projets de construction fédéraux se déroulant dans les biens fédéraux. La Loi et le Règlement ne dictent pas qui fera le travail ni où le travail sera réalisé. Toutes les entreprises seront payées à temps, peu importe leur propriétaire, et sans égard au sexe, à l'origine ethnique ou à la culture.

Même si les incidences directes du Règlement sont neutres du point de vue de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+), on s'attend à ce que le Règlement ait quelques retombées socioéconomiques indirectes. Par exemple, l'industrie a indiqué que, si elles sont payées rapidement, les entreprises pourraient accepter plus de contrats et peut-être embaucher plus de travailleurs. À la lumière des statistiques démographiques actuelles concernant les travailleurs de l'industrie, on s'attend à ce que les hommes en tirent plus d'avantages que les femmes. De plus, comme certaines terres fédérales (et donc certains contrats de construction fédéraux) sont situées dans les régions éloignées, le Règlement engendrerait des retombées économiques dans ces régions éloignées. Les femmes et les hommes des régions éloignées en tireraient profit,



The construction industry includes a range of occupations, such as administrative, welders, bricklayers, sales, accountants, electricians, etc. Although the majority of the construction workforce is male and will likely benefit the most from the indirect benefits of the Regulations, the 13% female segment is actively being targeted through a number of outreach initiatives led by major construction companies and key industry associations, e.g. the “Talent Fits Here” program of the Canadian Construction Association.

While the Government of Canada has no influence over the gender representation within construction companies, it is important to note that Canadian construction firms must abide by the human rights legislation of their respective province, and larger firms may have signed the Agreement to Implement Employment Equity under the Federal Contractors Program to ensure employment equity.

#### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

##### *Implementation*

Implementation of the entire federal construction prompt payment regime required four key elements to be in place: the Regulations to be in force, the Adjudicator Authority to be created, the standard Government of Canada construction contract to be revised, and the Act to be force.

This Regulatory Impact Analysis Statement addresses the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)*, which is linked to the *Order Designating Provinces*, and the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Dispute Resolution)*.

In February 2023, competitive solicitation for the Adjudicator Authority was issued in tandem with the prepublication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, and a contract was awarded to the winning bidder in July 2023. Adjudicators were identified, trained and certified, and the Adjudicator Authority is created upon the coming into force of the Act.

The standard Government of Canada construction contract has been adjusted to bring the basis of payment timelines in line with the Act and to add adjudication as

mais, encore une fois, à la lumière des statistiques démographiques actuelles concernant les travailleurs de l'industrie, les hommes en profiteraient plus que les femmes.

L'industrie de la construction comprend un éventail de professions, comme des administrateurs, des soudeurs, des maçons, des vendeurs, des comptables et des électriciens. Même si la majorité de la main-d'œuvre de la construction, qui est constituée d'hommes, bénéficiera probablement le plus des retombées indirectes du Règlement, les 13 % de femmes sont activement ciblées dans le cadre de plusieurs initiatives de rayonnement lancées par les grandes entreprises de construction et les principales associations de l'industrie, comme le programme « Le talent a sa place ici » de l'Association canadienne de la construction.

Même si le gouvernement du Canada n'a aucune influence sur la représentation des genres au sein des entreprises de construction, il est important de noter que les entreprises canadiennes de construction doivent respecter la législation sur les droits de la personne de leur province respective, et que certaines grandes entreprises ont signé l'Accord pour la mise en œuvre de l'équité en matière d'emploi dans le cadre du Programme de contrats fédéraux pour garantir l'équité en matière d'emploi.

#### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

##### *Mise en œuvre*

Pour que l'ensemble du régime fédéral de paiement rapide des travaux de construction puisse être mis en œuvre, quatre conditions clés devaient être réunies : entrée en vigueur des règlements, mise en place de l'autorité des intervenants experts, révision du contrat de construction type du gouvernement du Canada et entrée en vigueur de la Loi.

Le présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation porte sur le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)*, en lien avec le *Décret désignant des provinces* et le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (règlement des différends)*.

En février 2023, une demande de soumissions concurrentielle visant l'autorité des intervenants experts a été lancée, et les règlements ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. En juillet 2023, un contrat a été attribué au soumissionnaire retenu. Les intervenants experts ont été identifiés, formés et attestés, et l'autorité des intervenants experts est mise en place à l'entrée en vigueur de la Loi.

Le contrat de construction type du gouvernement du Canada a été modifié afin de rendre les délais associés à la base de paiement conformes à la Loi et d'ajouter le

a method of dispute resolution. This revised contract will be used for new solicitations issued after the Act comes into force.

The Act comes into force on the day after the day on which the Governor in Council makes the Coming Into Force Order, brought forward concurrently with these Regulations.

Pursuant to the Act, any contracts for federal construction work on federal property that were underway at the time the Act and Regulations came into force, and which will end more than one year after, have one year to adjust to the payment periods and adjudication process, and ultimately follow all the requirements under the Act and Regulations.

### *Compliance and enforcement*

Adjudication has been identified in the standard government construction contract as a means of payment dispute resolution. Compliance and enforcement with the adjudication process will be monitored by the Adjudicator Authority, once established. If a party does not adhere to the terms of the contract regarding payment dispute resolution, it could still be resolved through litigation.

### **Contact**

Communications, Issues, and Strategic Relations  
Real Property Services Branch  
Public Services and Procurement Canada  
Place du Portage, Phase III, 9A1  
11 Laurier Street  
Gatineau, Quebec  
K1A 0S5  
Email: [Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca)

règlement des différends comme méthode de résolution des conflits. La nouvelle version du contrat sera utilisée pour les demandes de soumissions qui seront lancées après l'entrée en vigueur de la Loi.

La Loi entre en vigueur le jour suivant celui où la Gouverneure en conseil prend le Décret fixant la date d'entrée en vigueur, lequel est soumis au même moment que les règlements.

Conformément à la Loi, pour tout contrat de travaux de construction relatif aux biens fédéraux qui était en cours au moment de l'entrée en vigueur de la Loi et des règlements, et qui se terminera plus d'un an après, une période d'un an sera accordée aux fins de l'adaptation aux périodes de paiement et au processus de règlement des différends et, enfin, du respect de toutes les exigences de la Loi et des règlements.

### *Conformité et application*

Le processus de règlement des différends a été intégré au contrat de construction type du gouvernement comme méthode de résolution des conflits. Lorsqu'elle aura été établie, l'autorité des intervenants experts surveillera la conformité au processus de règlement des différends et son application. Si une partie ne se conforme pas aux modalités du contrat concernant la résolution des conflits en matière de paiement, une procédure judiciaire est toujours possible.

### **Personne-ressource**

Direction des communications, de la gestion des enjeux et des relations stratégiques  
Direction générale des services immobiliers  
Services publics et Approvisionnement Canada  
Place du Portage, Phase III, zone 9A1  
11, rue Laurier  
Gatineau (Québec)  
K1A 0S5  
Courriel : [Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca)

**Registration**  
SOR/2023-270 December 8, 2023

**FEDERAL PROMPT PAYMENT FOR CONSTRUCTION WORK ACT**

P.C. 2023-1218 December 8, 2023

Whereas, under subsection 6(1) of the *Federal Prompt Payment for Construction Work Act*<sup>a</sup>, the Governor in Council is of the opinion, taking into account the criteria set out in section 2 of the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)*, that the designated provinces have, by or under their laws, enacted.

- a)** a regime for the payment of contractors and sub-contractors that is reasonably similar to the one set out in that Act; and
- b)** in case of non-payment of contractors or sub-contractors, an adjudication regime that is reasonably similar to the one set out in that Act;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Works and Government Services, under subsection 6(1) of the *Federal Prompt Payment for Construction Work Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Designating Provinces Under Subsection 6(1) of the Federal Prompt Payment for Construction Work Act*.

**Order Designating Provinces Under Subsection 6(1) of the Federal Prompt Payment for Construction Work Act**

**Designated provinces**

**1** The following provinces are the designated provinces under subsection 6(1) of the *Federal Prompt Payment for Construction Work Act*:

- (a)** Ontario;
- (b)** Saskatchewan;
- (c)** Alberta.

**Coming into force**

**2** This Order comes into force on the day on which section 387 of the *Budget Implementation Act, 2019, No. 1*,

<sup>a</sup> S.C. 2019, c. 29, s. 387

**Enregistrement**  
DORS/2023-270 Le 8 décembre 2023

**LOI FÉDÉRALE SUR LE PAIEMENT RAPIDE DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION**

C.P. 2023-1218 Le 8 décembre 2023

Attendu que, en vertu du paragraphe 6(1) de la *Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction*<sup>a</sup> la gouverneure en conseil estime, compte tenu des critères prévus à l'article 2 du *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)* que les provinces désignées ont adopté dans le cadre de leur droit :

- a)** d'une part, un régime de paiement des entrepreneurs et des sous-traitants qui est raisonnablement semblable à celui prévu par cette loi;
- b)** d'autre part, un régime de règlement des différends en cas de non-paiement d'entrepreneurs et de sous-traitants qui est raisonnablement semblable à celui prévu par cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et en vertu du paragraphe 6(1) de la *Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret désignant des provinces en application du paragraphe 6(1) de la Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction*, ci-après.

**Décret désignant des provinces en application du paragraphe 6(1) de la Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction**

**Provinces désignées**

**1** Les provinces ci-après sont des provinces désignées en application du paragraphe 6(1) de la *Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction* :

- a)** l'Ontario;
- b)** la Saskatchewan;
- c)** l'Alberta.

**Entrée en vigueur**

**2** Le présent décret entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 387 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget*

<sup>a</sup> L.C. 2019, ch. 29, art. 387

chapter 29 of the Statutes of Canada, 2019, comes into force, but if it is registered after that day, it comes into force on the day on which it is registered.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Order.)*

### Issues

While federal property and anything that is integral to the property or the creation of that property is within federal jurisdiction, legislation dealing with contractual relations (in particular, contractual relations among non-federal government parties such as a contractor and its subcontractors) would normally be considered as falling within exclusive provincial legislative jurisdiction in relation to property and civil rights in the province.

With the provinces of Ontario, Saskatchewan and Alberta bringing their own prompt payment legislation into force and others like Nova Scotia and Manitoba taking steps to follow suit, there was a potential for interaction between the federal and provincial prompt payment legislations along the construction chain of contractors, subcontractors and sub-subcontractors.

If federal and provincial laws are in conflict, a constitutional tool called “doctrine of paramountcy” helps resolve the conflict by holding that the federal law prevails. This doctrine would govern in the event that there is prompt payment legislation in effect in the province in which a federal construction project on federal lands subject to federal prompt payment legislation.

Where both federal and provincial prompt payment regimes are in place, there is a risk that members of the construction industry will not understand the protections available to them unless one regime is clearly identified as the one that applies.

The approach to designate provinces legally allows them to apply their own prompt payment legislation while promoting alignment of prompt payment legislation across Canada, since the designation requires provincial legislation to be reasonably similar to the federal legislation, based on the criteria established in the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)*. There are currently three provincial prompt payment regimes in force and all three have qualified to be designated, namely: Ontario (Bill 142, *Construction Lien Amendment Act, 2019*), Alberta (*Prompt Payment and Construction*

*de 2019*, chapitre 29 des Lois du Canada (2019), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Décret.)*

### Enjeux

Même si les biens fédéraux et tout ce qui fait partie intégrante de ceux-ci ou de leur création relèvent de la compétence fédérale, la législation régissant les relations contractuelles (en particulier, les relations contractuelles entre des parties non fédérales, comme un entrepreneur et ses sous-traitants) serait normalement considérée comme relevant de la compétence législative exclusive des provinces en ce qui concerne la propriété et de droits civils dans la province.

Étant donné que les provinces de l'Ontario, de la Saskatchewan et de l'Alberta ont adopté leur propre législation sur le paiement rapide et que d'autres, comme la Nouvelle-Écosse et le Manitoba, ont pris des mesures pour leur emboîter le pas, il y avait un risque d'interaction entre la législation fédérale et les législations provinciales en matière de paiement rapide tout au long de la chaîne de construction (entrepreneurs, sous-traitants et sous-sous-traitants).

Si les lois fédérales et provinciales sont en conflit, la « doctrine de la suprématie », un outil constitutionnel, peut être invoquée pour affirmer la prépondérance des lois fédérales. Cette doctrine s'appliquerait dans l'éventualité où une législation sur le paiement rapide serait en vigueur dans la province où se déroule un projet de construction fédéral sur des terres fédérales assujetti à la loi fédérale sur le paiement rapide.

Lorsque des régimes de paiement rapide sont en place tant au fédéral qu'au provincial, il y a un risque que les membres de l'industrie de la construction ne comprennent pas les protections qui leur sont offertes, à moins qu'un régime soit clairement établi comme étant celui qui s'applique.

L'approche de désignation des provinces permet à celles-ci d'appliquer légalement leur propre législation sur le paiement rapide tout en favorisant l'harmonisation de la législation sur le paiement rapide à l'échelle du Canada, puisque la désignation n'a lieu que si la législation provinciale est raisonnablement semblable à la législation fédérale, selon les critères établis dans le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)*. À l'heure actuelle, trois régimes provinciaux de paiement rapide sont en vigueur, et les trois sont admissibles aux fins de désignation, à savoir ceux de l'Ontario (projet de loi 142, *Loi de*

Lien Act of 2022) and Saskatchewan [*The Builders' Lien (Prompt Payment) Amendment Act, 2022*].

## Background

The construction industry in Canada is a significant employer and driver of the Canadian economy. Approximately 7.5% of Canada's gross domestic product is related to construction, and the industry employs an estimated 1.4 million people.

In 2016, at the 50th annual joint meeting of the Canadian Construction Association and the federal government, industry stakeholders raised the long-standing issue of payment delays along the contracting chain of contractors to subcontractors for federal construction contracts. A 2015 survey available from the Canadian Construction Association indicated that approximately \$46 billion in payments remained unpaid after the conventional 30-day period, which represented about 16% of the estimated \$285 billion in construction contracts in Canada that year.

Prompt payment initiatives within Canada have progressed significantly over the last five years; the provinces of Ontario, Saskatchewan, and Alberta have advanced legislation while other jurisdictions continue to explore potential prompt payment measures. Industry organizations across Canada have expressed interest in achieving national consistency where possible, acknowledging that legislation related to property and civil rights typically falls within provincial and territorial jurisdiction.

In 2017, the Prime Minister mandated the Minister of Public Works and Government Services Canada (PWGSC) to modernize practices to ensure the prompt payment of contractors and subcontractors that do business with the Government. To consider this issue, a government-industry working group was established, composed of PWGSC, Defence Construction Canada and the Canadian Construction Association. The working group was established to consider ways to improve the speed of payment on federal construction jobs. In 2018, a [14-point action plan](#) was developed, which included a recommendation to develop legislation as a key action item. The legislation was deemed essential to ensure appropriate promptness of payment through all levels of the construction supply chain. The Order respond to that recommendation.

The *Federal Prompt Payment for Construction Work Act* (the Act) was developed and received royal assent

*2019 modifiant la Loi sur le privilège dans l'industrie de la construction*), de l'Alberta (*Prompt Payment and Construction Lien Act de 2022*) et de la Saskatchewan [*The Builders' Lien (Prompt Payment) Amendment Act, 2022*].

## Contexte

L'industrie de la construction au Canada est un important employeur et moteur de l'économie canadienne. Environ 7,5 % du produit intérieur brut du Canada est lié à la construction, et on estime que l'industrie emploie quelque 1,4 million de personnes.

En 2016, lors de la 50<sup>e</sup> réunion annuelle conjointe entre l'Association canadienne de la construction et le gouvernement fédéral, les intervenants de l'industrie ont soulevé l'enjeu de longue date concernant les retards de paiement tout au long de la chaîne contractuelle (des entrepreneurs aux sous-traitants) dans le cadre des contrats de construction fédéraux. Un sondage de 2015 disponible auprès de l'Association canadienne de la construction a révélé qu'environ 46 milliards de dollars en paiements sont restés impayés après la période normale de 30 jours, ce qui représentait environ 16 % de la valeur estimative des contrats de construction au Canada cette année-là, soit 285 milliards de dollars.

Au Canada, les initiatives de paiement rapide ont progressé considérablement au cours des cinq dernières années : les provinces de l'Ontario, de la Saskatchewan et de l'Alberta ont adopté des mesures législatives, tandis que d'autres administrations continuent d'étudier des mesures possibles pour favoriser le paiement rapide. Dans l'ensemble du Canada, les organisations de l'industrie souhaitent assurer une uniformité à l'échelle nationale dans la mesure du possible, mais reconnaissent que les lois relatives à la propriété et aux droits civils relèvent généralement des provinces et des territoires.

En 2017, le premier ministre a confié à la ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada (TPSGC) de l'époque le mandat de moderniser les pratiques afin d'assurer un paiement rapide aux entrepreneurs et aux sous-traitants qui font affaire avec le gouvernement. Pour examiner cet enjeu, un groupe de travail gouvernement-industrie, composé de représentants de TPSGC, de Construction de Défense Canada et de l'Association canadienne de la construction, a été mis sur pied. Son mandat consistait à examiner des moyens d'accélérer le paiement des travaux de construction fédéraux. En 2018, un [plan d'action en 14 points](#) a été établi; une des principales mesures qu'il recommandait concernait l'élaboration d'une législation. La législation a été jugée essentielle pour assurer l'opportunité du paiement à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement de la construction. Le Décret répond à cette recommandation.

La *Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction* (la Loi) a reçu la sanction royale le

on June 21, 2019. It stipulates that payment will be due from the federal government 28 days after receipt of a proper invoice from the contractor. The contractor will then have seven days to pay its subcontractors, and those subcontractors will then have seven days to pay their subcontractors, and so on down the chain. If there is a dispute between parties working on the construction project related to payment anywhere down the chain of payment, the Act introduces an adjudication process. Adjudication is a pragmatic, swift, and flexible dispute resolution mechanism.

To ensure greater consistency and ease to construction firms in the province or territory where a reasonably similar prompt payment regime exists, the legislation allows provincial/territorial prompt payment legislation (where it exists) to be applicable instead of the federal legislation as long as they meet the criteria set out in the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)*.

At this time, Ontario, Saskatchewan and Alberta are the only provinces with a fully implemented prompt payment regime. Based on the criteria set out in the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)*. These three provinces' regimes qualify and are designated so that any prompt payment pursuit on federal properties in these provinces fall under their provincial prompt payment regimes.

### Objective

This Order Designating Provinces is designed to enable legislative consistency across the country for the construction industry. Designating provincial regimes as equivalent to the federal regime, as long as they meet the criteria set out in the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)*, is expected to reduce uncertainty and provide increased stability since the members of the construction industry as a whole would better understand the protections available to them.

### Description

This Order designates the following provinces, taking into account the criteria set out in section 2 of the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)*, as having enacted a reasonably similar regime for payment

21 juin 2019. Elle stipule que le paiement sera dû par le gouvernement fédéral 28 jours après la réception d'une facture en règle de l'entrepreneur. L'entrepreneur disposera alors de sept jours pour payer ses sous-traitants, et ces sous-traitants disposeront à leur tour de sept jours pour payer leurs propres sous-traitants, et ainsi de suite. Si un différend survient entre les parties travaillant au projet de construction en ce qui a trait au paiement, n'importe où dans la chaîne de paiement, la Loi prévoit un processus de règlement des différends. Il s'agit d'un mécanisme de résolution des conflits pragmatique, rapide et souple.

À des fins d'uniformité et pour aider les entreprises de construction des provinces ou territoires où il existe un régime de paiement rapide raisonnablement semblable, la législation permet l'application de la législation provinciale ou territoriale sur le paiement rapide (le cas échéant) au lieu de la législation fédérale, dans la mesure où elle répond aux critères énoncés dans le *Règlement sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)*.

À l'heure actuelle, l'Ontario, la Saskatchewan et l'Alberta sont les seules provinces à avoir entièrement mis en œuvre un régime de paiement rapide. Selon les critères énoncés dans le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)*, les régimes de ces trois provinces ont été désignés, ce qui signifie que toute poursuite relative au paiement rapide qui concerne des biens fédéraux dans ces provinces serait assujettie aux régimes provinciaux de paiement rapide.

### Objectif

Le Décret désignant des provinces en application du paragraphe 6(1) de la *Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction* vise à assurer l'uniformité sur le plan de la législation pour l'industrie de la construction, à l'échelle du pays. Le fait de désigner les régimes provinciaux comme équivalents au régime fédéral, à condition qu'ils répondent aux critères énoncés dans le *Règlement sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)*, devrait réduire l'incertitude et offrir une stabilité accrue, puisque les membres de l'industrie de la construction dans son ensemble comprendraient mieux les protections qui leur sont offertes.

### Description

Le présent décret désigne les provinces suivantes, conformément aux critères énoncés à l'article 2 du *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)*, comme ayant adopté un régime raisonnablement semblable pour

of contractors and subcontractors, and a reasonably similar adjudication regime in case of non-payment:

- Ontario
- Saskatchewan
- Alberta

## Regulatory development

### Consultation

In 2018, the Department engaged expert consultants to conduct a series of stakeholder engagement sessions and develop a recommendation package for the federal government regarding promptness of payment and adjudication in relation to federal construction projects. They conducted 55 engagement sessions and met with more than 500 stakeholders from every province and all territories.

Given the multiple prompt payment initiatives underway at the provincial level, there was concern that different approaches could be implemented in various jurisdictions and that the resulting inconsistencies would not serve the industry well, an issue that the expert consultants had identified as having affected other countries, most recently Australia.

Developing legislation that was aligned across the country, to the extent possible, was deemed important from a policy perspective. Given that legislative alignment touches on constitutional principles, experts in constitutional law were also consulted. The designation of provinces was considered the best approach, since the process is relatively straight forward. Designating provinces promotes alignment by establishing specific criteria for the designation and finally because there was already interest in the provinces being able to apply their own prompt payment legislation.

The *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Dispute Resolution)* and the *Federal Prompt Payment for Construction Work Act Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)*, which outlines the criteria for the designation of provinces, were prepublished in the *Canada Gazette* on February 24, 2023, for a 30-day public consultation period. No comments or concerns were received pertaining to the criteria for designation.

Given that the Order is to designate, in accordance with the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)*, the provincial/territorial prompt payment legislation to be applied instead of the federal legislation, it is recommended that this Order be exempt from prepublication.

le paiement des entrepreneurs et des sous-traitants, ainsi qu'un mécanisme de règlement des différends raisonnablement semblable en cas de non-paiement :

- Ontario
- Saskatchewan
- Alberta

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

En 2018, le Ministère a mandaté des experts-conseils pour mener une série de séances de consultation auprès des intervenants et élaborer une trousse de recommandations à l'intention du gouvernement fédéral concernant la rapidité du paiement et le règlement des différends dans le cadre des projets de construction fédéraux. Les experts-conseils ont ainsi tenu 55 séances de consultation et rencontré plus de 500 intervenants de toutes les provinces et territoires.

Étant donné les multiples initiatives sur le paiement rapide en cours au niveau provincial, des préoccupations ont été soulevées à l'égard du fait que différentes approches puissent être mises en œuvre dans diverses administrations et que les incohérences qui en découleraient iraient à l'encontre des intérêts de l'industrie. Selon les experts-conseils, ce problème a déjà touché d'autres pays, plus récemment l'Australie.

L'élaboration d'une législation harmonisée dans la mesure du possible à l'échelle du pays a été jugée importante d'un point de vue stratégique. Étant donné que l'harmonisation législative touche des principes constitutionnels, des experts en droit constitutionnel ont également été consultés. La désignation de provinces a été considérée comme la meilleure approche, puisque le processus est relativement simple. La désignation de provinces favorise l'harmonisation grâce à l'établissement de critères précis pour la désignation, et les provinces souhaitaient déjà appliquer leur propre législation sur le paiement rapide.

Le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (règlement des différends)* et le *Règlement sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)*, qui décrivent les critères de désignation des provinces, ont fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* le 24 février 2023, pour une période de consultation publique de 30 jours. Aucun commentaire ni préoccupation n'a été reçu au sujet des critères de désignation.

Étant donné que le Décret vise à désigner, conformément au *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)*, la législation provinciale ou territoriale sur le paiement rapide qui a préséance sur la législation fédérale, il est recommandé que les ministres acceptent que le présent décret soit exempté de publication préalable.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

PWGSC conducted an assessment to determine the implications of the legislation and resulting regulations on modern treaties. As the Act and proposed Regulations deal with prompt payment for the delivery of federal construction projects on federal lands only when the contracting authority is a federal department or agency, the proposed Regulations have no implications on modern treaties.

#### *Instrument choice*

The Act establishes that the Governor in Council may, by order, designate any province that has enacted a reasonably similar prompt payment regime. Each time a new province qualifies to be designated, adjustments can be more readily made to an order compared to legislation.

### **Regulatory analysis**

#### *Benefits and costs*

The Order would not create additional costs to industry as it simply defines which provinces will be designated so that their own prompt payment legislation would apply instead of the federal prompt payment legislation.

#### *Small business lens*

The designation of provinces based on the criteria set out in the *Federal Prompt Payment for Construction Work Act Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)* will benefit small businesses by allowing them to apply the provincial prompt payment legislation to all construction contracts instead of having to apply federal legislation for some contracts and provincial legislation for others.

#### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply, as there is no incremental change in the administrative burden on business.

The Order designates which provincial prompt payment legislation would apply instead of the federal prompt payment legislation, ensuring consistency across jurisdictions in Canada under which construction businesses operate. This would not directly result in an increase in the administrative burden on business as defined by the *Red Tape Reduction Act*.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

TPSGC a procédé à une évaluation pour déterminer les incidences de la législation et des règlements qui en découlent sur les traités modernes. Comme la Loi et les règlements proposés concernent le paiement rapide des projets de construction fédéraux sur des terres fédérales seulement lorsque l'autorité contractante est un ministère ou organisme fédéral, les règlements proposés n'ont aucune incidence sur les traités modernes.

#### *Choix de l'instrument*

La Loi établit que la Gouverneure en conseil peut, par décret, désigner toute province qui a adopté un régime de paiement rapide raisonnablement semblable. Chaque fois qu'une nouvelle province est admissible à la désignation, des ajustements peuvent être apportés plus facilement à un décret qu'à une législation.

### **Analyse de la réglementation**

#### *Avantages et coûts*

Le Décret n'entraînerait pas de coûts supplémentaires pour l'industrie, car il définit simplement quelles provinces seront désignées afin que leur propre législation sur le paiement rapide s'applique au lieu de la législation fédérale sur le paiement rapide.

#### *Lentille des petites entreprises*

La désignation de provinces en fonction des critères énoncés dans le *Règlement sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)* bénéficiera aux petites entreprises en leur permettant d'appliquer la législation provinciale sur le paiement rapide à tous les contrats de construction au lieu d'avoir à appliquer la législation fédérale à certains contrats et la législation provinciale à d'autres.

#### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas étant donné que le fardeau administratif des entreprises n'est pas augmenté.

Le Décret désigne la législation provinciale sur le paiement rapide qui s'appliquerait au lieu de la législation fédérale sur le paiement rapide, ce qui garantit la cohérence entre les administrations canadiennes dans lesquelles les entreprises de construction exercent leurs activités. Cela ne se traduirait pas directement par une augmentation du fardeau administratif des entreprises au sens de la *Loi sur la réduction de la paperasse*.



### *Regulatory cooperation and alignment*

Engagement continues through provincial and territorial meetings focused on the administration of real property. Direct engagement with provincial and territorial officials is ongoing, to ensure information sharing (both related to legislative measures, but also for other contractual/administrative measures that may support the promptness of payment). PWGSC will continue to monitor provincial and territorial prompt payment initiatives, and will keep provinces and territories informed of the status of the federal regime to ensure alignment where possible.

### *Strategic environmental assessment*

Although construction can have an impact on the environment, this initiative deals only with prompt payment and enforcement through adjudication; as such, there are no environmental issues with this initiative. Environmental issues related to specific construction projects would be addressed at the project level.

### *Gender-based analysis plus*

The direct impact of designating provinces is neutral from a gender-based analysis plus (GBA+).

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

#### *Implementation*

Designated officials from the provincial government will be contacted by email to inform them that their province has been included in the Order Designating Provinces, and that the effective date will be communicated once final approval is received.

Implementation of the entire federal construction prompt payment regime required four key elements to be in place: the Regulations to be in force, the Adjudicator Authority to be created, the standard Government of Canada construction contract to be revised, and the Act to be in force.

This Regulatory Impact Analysis Statement addresses the Order Designating Provinces, which is linked to the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)* and the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Dispute Resolution)*, is submitted to the Minister of PWGSC for ministerial approval.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

La consultation se poursuit dans le cadre de réunions provinciales et territoriales axées sur l'administration des biens immobiliers. Un dialogue direct avec les responsables provinciaux et territoriaux se poursuit en continu afin de communiquer l'information (à la fois sur les mesures législatives, mais aussi sur d'autres mesures contractuelles ou administratives qui peuvent favoriser la rapidité du paiement). TPSGC continuera à surveiller les initiatives provinciales et territoriales sur le paiement rapide, et tiendra les provinces et les territoires informés de l'état du régime fédéral afin d'assurer l'harmonisation dans la mesure du possible.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Bien que la construction puisse avoir une incidence sur l'environnement, cette initiative ne porte que sur le paiement rapide et son application au moyen d'un mécanisme de règlement des différends. Par conséquent, aucune question environnementale n'est concernée. Les questions environnementales liées à des projets de construction précis seraient abordées au niveau du projet.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

L'incidence directe de la désignation de provinces est neutre du point de vue de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+).

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

#### *Mise en œuvre*

Les représentants désignés du gouvernement provincial seront informés par courriel que leur province a été incluse dans le Décret désignant des provinces et que la date d'entrée en vigueur sera communiquée une fois l'approbation finale reçue.

Pour que l'ensemble du régime fédéral de paiement rapide des travaux de construction puisse être mis en œuvre, quatre conditions clés devaient être réunies : entrée en vigueur des règlements, mise en place de l'autorité des intervenants experts, révision du contrat de construction type du gouvernement du Canada et entrée en vigueur de la Loi.

Le présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation porte sur le Décret désignant des provinces, en lien avec le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)* et le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (règlement des différends)*, est soumis à l'approbation du ministre des TPSGC.

The Act comes into force on the day after the day on which the Governor in Council makes the coming-into-force Order, brought forward concurrently with the regulations.

### *Compliance and enforcement*

The legislation does not establish or require a review process to make sure that a province continues to comply, or provisions that their designation status can be revoked. As this designation is based on legislative alignment, and given that the process for changing legislation would be quite lengthy, compliance has not been brought up or considered an issue during legal and/or stakeholder discussions in the development of federal prompt payment.

### **Contact**

Communications, Issues, and Strategic Relations  
Real Property Services Branch  
Public Services and Procurement Canada  
Place du Portage, Phase III, 9A1  
11 Laurier Street  
Gatineau, Quebec  
K1A 0S5  
Email: [Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca)

La Loi entre en vigueur le jour suivant celui où la Gouverneure en conseil prend le Décret fixant la date d'entrée en vigueur, lequel est soumis au même moment que les règlements.

### *Conformité et application*

La législation n'établit pas ou n'exige pas de procédure d'examen pour s'assurer qu'une province continue de s'y conformer ni de disposition prévoyant la révocation de sa désignation. Étant donné que la désignation est fondée sur l'harmonisation législative et que le processus de modification de la législation serait assez long, la question du respect de la législation n'a pas été soulevée ou n'a pas été considérée comme un problème lors des discussions de nature légale ou des discussions avec les intervenants dans le cadre de l'élaboration de la législation fédérale sur le paiement rapide.

### **Personne-ressource**

Direction des communications, de la gestion des enjeux  
et des relations stratégiques  
Direction générale des services immobiliers  
Services publics et Approvisionnement Canada  
Place du Portage, Phase III, zone 9A1  
11, rue Laurier  
Gatineau (Québec)  
K1A 0S5  
Courriel : [Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca)

Registration  
SOR/2023-271 December 8, 2023

FEDERAL PROMPT PAYMENT FOR CONSTRUCTION  
WORK ACT

The Minister of Public Works and Government Services, under section 22 of the *Federal Prompt Payment for Construction Work Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Dispute Resolution)*.

Gatineau, November 10, 2023

Jean-Yves Duclos  
Minister of Public Works and Government Services

**Federal Prompt Payment for Construction  
Work Regulations (Dispute Resolution)**

## Definitions

### Definitions

1 The following definitions apply in these Regulations.

**Act** means the *Federal Prompt Payment for Construction Work Act*. (*Loi*)

**party** means a party to a dispute. (*partie*)

## Proper Invoice and Notice of Non-Payment

### Proper invoice

2 In addition to meeting any requirements under the Act or set in the contract, a proper invoice must include the following information:

- (a) the date of the invoice and the name, street and mailing address, telephone number and email address of the contractor that performed the construction work;
- (b) the period during which the materials or services were supplied;
- (c) the contract number or other authorization under which the materials or services were supplied;

Enregistrement  
DORS/2023-271 Le 8 décembre 2023

LOI FÉDÉRALE SUR LE PAIEMENT RAPIDE DES  
TRAVAUX DE CONSTRUCTION

En vertu de l'article 22 de la *Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction*<sup>a</sup>, le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux prend le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (règlement des différends)*, ci-après.

Gatineau, le 10 novembre 2023

Le ministre des Travaux publics et des Services  
gouvernementaux  
Jean-Yves Duclos

**Règlement fédéral sur le paiement rapide  
des travaux de construction (règlement des  
différends)**

## Définitions

### Définitions

1 Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

**Loi** La *Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction*. (*Act*)

**partie** S'entend d'une partie à un différend. (*party*)

## Facture en règle et avis de non-paiement

### Facture en règle

2 En plus des exigences prévues sous le régime de la Loi et au contrat, la facture en règle comporte les renseignements suivants :

- (a) la date de facturation ainsi que les nom, adresses municipale, postale et électronique et numéro de téléphone de l'entrepreneur qui a effectué les travaux de construction;
- (b) la période pendant laquelle les matériaux ou les services ont été fournis;
- (c) le numéro du contrat ou toute autre autorisation en vertu desquels les matériaux ou les services ont été fournis;

<sup>a</sup> S.C. 2019, c. 29, s. 387

<sup>a</sup> L.C. 2019, ch. 29, art. 387

**(d)** a description, including the quantity, if applicable, of the materials or services supplied;

**(e)** the amount payable for the services or materials supplied and the payment terms; and

**(f)** the name, title, street and mailing address, telephone number and email address of the person to which payment must be made.

#### Notice of non-payment

**3** A notice of non-payment must indicate, in addition to the information set out in section 13 of the Act, the amount to be paid that is not in dispute.

## Adjudicators

#### Adjudicator Authority — powers, duties and functions

**4** The Adjudicator Authority has the following powers, duties and functions:

**(a)** develop and provide initial training and continuing education for adjudicators;

**(b)** issue, renew, suspend or cancel certifications for adjudicators;

**(c)** ensure that adjudicators meet all eligibility and criteria set out in these Regulations;

**(d)** maintain a publicly accessible list of adjudicators, including their qualifications;

**(e)** establish and maintain a fee schedule that reflects the experience of the adjudicator and the complexity of the dispute;

**(f)** regulate the conduct of adjudicators, including by establishing a code of conduct;

**(g)** address complaints against adjudicators respecting breaches of the code of conduct, including by establishing a complaints procedure;

**(h)** consider the circumstances in which an adjudicator is not required to determine a dispute under paragraph 5(d) of the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)*; and

**(i)** if an adjudicator can no longer determine a dispute for one of the circumstances set out in section 5 of the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)*, appoint their replacement.

**d)** la description, y compris la quantité, selon le cas, des matériaux ou des services fournis;

**e)** la somme à payer pour les matériaux ou services fournis ainsi que les modalités de paiement;

**f)** les noms, titre, adresses postale, municipale et électronique et numéro de téléphone de la personne à qui le paiement doit être effectué.

#### Avis de non-paiement

**3** En plus des renseignements prévus à l'article 13 de la Loi, l'avis de non-paiement indique la somme à payer qui n'est pas contestée.

## Intervenants experts

#### Autorité des intervenants experts — attributions

**4** L'autorité des intervenants experts exerce les attributions suivantes :

**a)** voir à l'élaboration et à la prestation de la formation initiale et de la formation continue destinées aux intervenants experts;

**b)** délivrer, renouveler, suspendre ou annuler les attestations d'intervenant expert;

**c)** veiller à ce que les intervenants experts répondent aux critères d'admissibilité prévus par le présent règlement;

**d)** tenir à jour une liste accessible au public où figurent le nom des intervenants experts et leur qualification professionnelle;

**e)** établir et tenir à jour un barème d'honoraires qui tient compte de l'expérience des intervenants experts et de la complexité des différends;

**f)** régir la conduite des intervenants experts, notamment en établissant un code de conduite;

**g)** traiter les plaintes concernant les manquements au code de conduite et établir la procédure relative au traitement de celles-ci;

**h)** examiner les circonstances dans lesquelles l'intervenant expert n'est pas tenu de statuer sur le différend en application de l'alinéa 5d) du *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)*;

**i)** nommer un remplaçant lorsque l'intervenant expert ne peut plus statuer sur le différend pour l'une des raisons énoncées à l'article 5 du *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)*.

**Adjudicator — eligibility and qualifications**

**5** An individual must meet the following eligibility criteria in order to be designated as an adjudicator:

- (a)** they must be an accredited member in good standing with the Adjudicator Authority;
- (b)** they must have at least 10 years of relevant working experience in the construction industry;
- (c)** they must not have been convicted of an indictable offence in Canada or of a comparable offence outside of Canada;
- (d)** they must not be an undischarged bankrupt; and
- (e)** they must have the appropriate level of security clearance to address the dispute.

**Adjudicator — powers, duties and functions**

**6 (1)** An adjudicator has the following powers, duties and functions:

- (a)** determine matters in the dispute in an impartial and independent manner;
- (b)** not have any conflicts of interest in the dispute or with the parties;
- (c)** ascertain the relevant facts and law;
- (d)** issue directions respecting the scheduling of the conduct of the adjudication;
- (e)** issue directions respecting any restrictions on the length of written or oral submissions;
- (f)** request that any party provide any documents supporting or supplementing the notice of adjudication;
- (g)** meet and question any of the parties and their representatives;
- (h)** on consent of the parties and subject to any third-party consents, make any site visits or inspections;
- (i)** on consent of the parties and subject to any third-party consents, carry out any tests or experiments;
- (j)** on consent of the parties, appoint any experts or assessors necessary to better determine any fact or issue in the dispute;
- (k)** draw inferences based on the conduct of the parties prior to and during the adjudication; and
- (l)** issue any other directions so as to promote the expeditious resolution of the adjudication.

**Intervenant expert — admissibilité et qualification professionnelle**

**5** Un individu doit répondre aux critères d'admissibilité ci-après pour être désigné comme intervenant expert :

- a)** être membre en règle accrédité par l'autorité des intervenants experts;
- b)** posséder au moins dix ans d'expérience de travail pertinente dans l'industrie de la construction;
- c)** ne pas avoir été reconnu coupable d'un acte criminel au Canada ou d'une infraction comparable à l'étranger;
- d)** ne pas avoir le statut d'un failli non libéré;
- e)** détenir la cote de sécurité de niveau requis pour statuer sur le différend.

**Intervenant expert — attributions**

**6 (1)** L'intervenant expert exerce les attributions suivantes :

- a)** statuer sur la question en litige de façon impartiale et indépendante;
- b)** éviter toute situation de conflit d'intérêts par rapport aux parties ou à la cause en tant que telle;
- c)** établir les faits pertinents et le droit applicable;
- d)** donner des directives concernant le calendrier de règlement du différend;
- e)** donner des directives quant à la longueur des observations écrites ou à la limite de temps pour la présentation des observations orales;
- f)** demander aux parties de fournir des documents pour appuyer ou compléter l'avis de renvoi;
- g)** rencontrer et interroger les parties et leurs représentants;
- h)** effectuer, avec le consentement des parties et, le cas échéant, celui de tout tiers concerné, les visites ou inspections des lieux;
- i)** effectuer, avec le consentement des parties et, le cas échéant, celui de tout tiers concerné, des essais ou des expérimentations;
- j)** nommer, avec le consentement des parties, les experts ou les évaluateurs nécessaires pour faciliter l'examen de la question et des faits en litige;
- k)** tirer des conclusions fondées sur la conduite des parties avant et pendant le règlement du différend;

**Other powers**

(2) If a party does not comply with any request or direction issued by the adjudicator, the adjudicator may continue the adjudication in the absence of that party and make a decision on the basis of any available information or evidence.

**Single adjudicator**

7 A single adjudicator is to be appointed to determine each dispute.

## Adjudication Process

### General

**Computation of time**

8 The following periods are excluded from the computation of time in these Regulations:

- (a) any holiday as defined in subsection 35(1) of the *Interpretation Act*;
- (b) Saturdays;
- (c) the nine-day period beginning on December 24 and ending on January 1; and
- (d) any construction holiday that is recognized by any provincial government.

**Electronic provision of documents**

9 Any document required by these Regulations must be provided by electronic means.

**One matter per adjudication**

10 Subject to section 11, each adjudication must address only one matter.

**Consolidated adjudication**

11 (1) If related disputes are the subject of separate adjudications, the parties may agree to have those adjudications consolidated and determined by a single adjudicator in which case they must inform the adjudicators concerned.

**Consolidation required by contractor**

(2) Despite subsection (1), if the parties to each of the adjudications do not agree to consolidated adjudication, a contractor may require the consolidation of disputes by informing the parties and the adjudicators concerned.

l) donner toute autre directive en vue de favoriser le règlement rapide du différend.

**Autres attributions**

(2) Lorsqu'une partie omet de se conformer à toute demande ou directive de l'intervenant expert, ce dernier peut poursuivre le règlement du différend à l'absence de cette partie et rendre sa décision en se fondant sur les renseignements et la preuve dont il dispose.

**Un seul intervenant expert**

7 Un seul intervenant expert est nommé pour statuer sur un différend.

## Processus de règlement des différends

### Dispositions générales

**Calcul des délais**

8 Sont exclus dans le calcul des délais prévus par le présent règlement :

- a) les jours fériés au sens du paragraphe 35(1) de la *Loi d'interprétation*;
- b) les samedis;
- c) la période de neuf jours débutant le 24 décembre et se terminant le 1<sup>er</sup> janvier;
- d) les vacances de la construction reconnues par tout gouvernement provincial.

**Documents par voie électronique**

9 L'envoi de tout document en application du présent règlement s'effectue par voie électronique.

**Question unique**

10 Sauf dans le cas prévu à l'article 11, le règlement d'un différend porte sur une seule question.

**Jonction de différends**

11 (1) Lorsque des différends connexes font l'objet de règlement de différends distincts, les parties peuvent s'entendre pour qu'ils soient tranchés ensemble par un seul intervenant expert, auquel cas elles en informent les intervenants experts concernés.

**Jonction des différends exigée par l'entrepreneur**

(2) Si les parties ne s'entendent pas sur la jonction des différends, l'entrepreneur peut néanmoins l'exiger, auquel cas il en informe ces dernières ainsi que les intervenants experts concernés.

**Appointment of adjudicator**

**(3)** When disputes are consolidated, the following rules apply to the appointment of an adjudicator:

**(a)** an adjudicator appointed to adjudicate a dispute that is consolidated is considered to have resigned from the adjudication as of the date on which they are informed that it is consolidated; and

**(b)** an adjudicator who is considered to have resigned under paragraph (a) may be appointed or another adjudicator may be appointed under section 13, 14 or 15 as the adjudicator for the consolidated adjudication.

**Representation**

**12** A party may act in person or be represented by legal counsel or by another representative.

## Dispute Resolution

**Joint appointment of adjudicator**

**13 (1)** The parties seeking to jointly appoint an adjudicator to request that they determine a dispute must communicate, in writing, with that adjudicator within four days after the day on which the notice of adjudication referred to in subsection 16(2) of the Act is received.

**Consent or refusal**

**(2)** The adjudicator must provide their consent or refusal to the parties, in writing, within four days after the day on which the request for adjudication referred to in subsection (1) is received.

**New adjudicator**

**14 (1)** If an adjudicator refuses their joint appointment under subsection 13(2), the parties may agree to make a request, in writing, to another adjudicator that they determine the dispute.

**Consent or refusal**

**(2)** The new adjudicator must provide their consent or refusal to the parties, in writing, within four days after the day on which the request for adjudication referred to in subsection (1) is received.

**Appointment by Adjudicator Authority**

**15 (1)** If the parties cannot jointly appoint an adjudicator, either party may request, in writing, that the Adjudicator Authority appoint one.

**Appointment of adjudicator**

**(2)** The Adjudicator Authority has five days after the day on which the appointment request is received to appoint an adjudicator.

**Nomination de l'intervenant expert**

**(3)** Lorsqu'il y a jonction, les règles ci-après s'appliquent à la nomination de l'intervenant expert :

**a)** chacun des intervenants experts nommés initialement est considéré comme ayant démissionné à la date à laquelle il est informé de la jonction des différends;

**b)** l'un d'entre eux ou tout autre intervenant expert peut alors être nommé pour statuer sur les différends joints conformément aux articles 13, 14 ou 15.

**Représentation**

**12** Toute partie peut agir pour son propre compte ou se faire représenter par un avocat ou par toute autre personne.

## Règlement des différends

**Nomination conjointe d'un intervenant expert**

**13 (1)** Dans les quatre jours suivant la date de réception de l'avis de renvoi visé au paragraphe 16(2) de la Loi, les parties qui entendent nommer conjointement un intervenant expert s'adressent à celui-ci par écrit pour lui demander de statuer sur le différend.

**Consentement ou refus**

**(2)** Dans les quatre jours suivant la date de réception de la demande visée au paragraphe (1), l'intervenant expert informe les parties, par écrit, de son consentement ou de son refus.

**Nouvel intervenant expert**

**14 (1)** Si l'intervenant expert refuse la nomination conjointe au titre du paragraphe 13(2), les parties peuvent convenir de demander par écrit à un autre intervenant expert de statuer sur le différend.

**Consentement ou refus**

**(2)** Dans les quatre jours suivant la date de réception de la demande visée au paragraphe (1), le nouvel intervenant expert informe les parties, par écrit, de son consentement ou de son refus.

**Nomination par l'autorité des intervenants experts**

**15 (1)** Si les parties ne sont pas en mesure de nommer conjointement un intervenant expert, l'une ou l'autre d'entre elles peut demander par écrit à l'autorité des intervenants experts d'en nommer un.

**Nomination de l'intervenant expert**

**(2)** L'autorité des intervenants experts dispose de cinq jours à compter de la date de réception de la demande de nomination pour en nommer un.

**Informing parties**

**(3)** The Adjudicator Authority must, within two days after the day on which the adjudicator is appointed, inform the parties of the date of that adjudicator's consent to their appointment, as well as their name, street and mailing address, telephone number and email address.

**Documents sent to adjudicator**

**16** Within the five days after the day on which consent referred to in subsections 13(2), 14(2) or 15(3) is received, the party that provided the notice of adjudication must send the following documents to the adjudicator and to the other parties:

- (a)** a copy of the notice of adjudication;
- (b)** a written statement of the facts on which it intends to rely; and
- (c)** copies of all documents on which it intends to rely, including if, applicable, all relevant extracts from the construction contract.

**Steps to follow**

**17** On receipt of the documents referred to in section 16, the adjudicator must inform each party, in writing, of the steps to be followed in the adjudication process.

**Response**

**18** The party to which the notice of adjudication was provided and that intends to respond has 20 days after the day on which the documents referred to in section 16 are received to send to the adjudicator and every other party

- (a)** a written statement of the facts on which it intends to rely; and
- (b)** copies of any material it wishes the adjudicator to consider.

**Appointment of new adjudicator**

**19** If the adjudicator can no longer determine the dispute for any of the circumstances set out in section 5 of the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)*, a new adjudicator must be appointed in accordance with the procedure established under section 13, 14 or 15 of these Regulations.

**Termination of dispute**

**20** The parties may, upon agreement, at any time following the notice of adjudication but before the adjudicator makes a determination, terminate the dispute.

**Obligation d'informer les parties**

**(3)** Dans les deux jours suivant la date de nomination de l'intervenant expert, l'autorité des intervenants experts informe les parties de la date à laquelle ce dernier a consenti à sa nomination; ce faisant, elle leur communique aussi les nom, adresses postale, municipale et électronique et numéro de téléphone de l'intervenant expert.

**Remise de documents**

**16** Dans les cinq jours suivant la date de la réception du consentement visé au paragraphe 13(2), 14(2) ou 15(3), la partie qui a fourni l'avis de renvoi envoie à l'intervenant expert et aux autres parties les documents suivants :

- a)** une copie de l'avis de renvoi;
- b)** une déclaration écrite des faits sur lesquels elle entend se fonder pour appuyer sa demande;
- c)** une copie de tout document sur lequel elle entend se fonder pour appuyer sa demande, y compris, si applicable, les extraits pertinents du contrat de construction.

**Étapes à suivre**

**17** Sur réception des documents visés à l'article 16, l'intervenant expert informe par écrit chaque partie des étapes à suivre au cours du processus du règlement du différend.

**Réponse**

**18** La partie à qui l'avis de renvoi a été fourni et qui entend fournir une réponse dispose de vingt jours à compter de la date de réception des documents visés à l'article 16 pour envoyer à l'intervenant expert et aux autres parties :

- a)** une déclaration écrite des faits sur lesquels elle entend se fonder pour se défendre;
- b)** une copie de tout document qu'elle souhaite porter à l'attention de l'intervenant expert.

**Nomination d'un nouvel intervenant expert**

**19** Si l'intervenant expert ne peut plus statuer sur le différend pour l'une des raisons énoncées à l'article 5 du *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)*, un nouvel intervenant expert est nommé conformément à la procédure établie à l'article 13, 14 ou 15 du présent règlement.

**Fin du processus**

**20** À tout moment après l'envoi de l'avis de renvoi, mais avant que l'intervenant expert ne rende sa décision, les parties peuvent conclure un accord pour mettre fin au différend.



## Determination

### Information considered

**21** The adjudicator must consider any relevant information submitted by the parties and must make available to them any other information that the adjudicator considers in making a determination.

### Time limit for determination

**22 (1)** Subject to subsection (2), the adjudicator must make a determination no later than 20 days after the day on which the response referred to in section 18 is received or, if there is no response, no later than 20 days after the day on which it was to be provided under that section.

### Extension

**(2)** The time limit referred to in subsection (1) may be extended for up to five days by the adjudicator, or for a longer period with the consent of all parties and of the adjudicator.

### Format and content

**23** The adjudicator must render a written determination with reasons.

### Provision of determination

**24** The adjudicator must, without delay after a determination is made, provide a copy of it to all the parties.

### Certified copy

**25** The adjudicator must also, no later than five days after the day on which a determination is made, provide a certified copy of it to all parties.

### Minor corrections

**26 (1)** Within five days after the day on which the determination is provided, an adjudicator may, on their own or on the written request of a party, make any changes to the determination as may be necessary to correct a typographical or similar error.

### Provision of corrected determination

**(2)** An adjudicator who makes a change to a determination under subsection (1) must

**(a)** provide the parties with a copy of the corrected determination on the day the change is made; and

**(b)** provide the parties with a certified copy of the corrected determination no later than five days after the making of the change.

## Décision

### Renseignements pris en considération

**21** L'intervenant expert prend en considération tout renseignement pertinent soumis par les parties et met à leur disposition tout autre renseignement pris en compte pour rendre la décision.

### Délai pour rendre une décision

**22 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), l'intervenant expert rend sa décision au plus tard le vingtième jour suivant la date de réception de la réponse visée à l'article 18 ou, en l'absence d'une telle réponse, suivant la date limite à laquelle celle-ci aurait pu être fournie en vertu de cet article.

### Délai prorogé

**(2)** Le délai prévu au paragraphe (1) peut être prorogé d'au plus cinq jours par l'intervenant expert ou pour une période plus longue si toutes les parties et l'intervenant expert y consentent.

### Forme et contenu

**23** L'intervenant expert rend sa décision par écrit, motifs à l'appui.

### Remise aux parties

**24** L'intervenant expert fournit, sans délai, une copie de sa décision à chacune des parties.

### Copie certifiée

**25** L'intervenant expert fournit, au plus tard cinq jours après la date de la décision, une copie certifiée de celle-ci à chacune des parties.

### Corrections mineures

**26 (1)** Dans les cinq jours suivant la remise de la décision aux parties, l'intervenant expert peut, à la demande écrite d'une partie ou de sa propre initiative, apporter les modifications nécessaires pour corriger toute erreur de typographie ou de nature semblable.

### Remise de la décision corrigée

**(2)** L'intervenant expert qui modifie une en vertu du paragraphe (1) fournit aux parties :

**a)** le jour où il apporte la modification, une copie de la décision corrigée;

**b)** au plus tard cinq jours après la modification, une copie certifiée de la décision corrigée.

## Coming into Force

### S.C. 2019, c. 29

**27** These Regulations come into force on the day on which section 387 of the *Budget Implementation Act, 2019, No. 1* comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

The *Federal Prompt Payment for Construction Work Act* (the Act) received royal assent on June 21, 2019, as part of the *Budget Implementation Act, 2019, No. 1*. Regulations are required to define the adjudication process should a dispute arise over a payment at any tier of the construction supply chain for construction contracts issued by any federal government department, agency, or Crown corporation located in Canada and issuing contracts as His Majesty in Right of Canada.

### Background

The construction industry in Canada is a significant employer and driver of the Canadian economy. Approximately 7.5% of Canada's Gross Domestic Product is related to construction, and the industry employs an estimated 1.4 million people.

In 2016, at the 50th annual joint meeting of the Canadian Construction Association and the federal government, industry stakeholders raised the long-standing issue of payment delays along the contracting chain of contractors to subcontractors for federal construction contracts. A 2015 survey available from the Canadian Construction Association indicated that approximately \$46 billion in payments remained unpaid after the conventional 30-day period, which represented about 16% of the estimated \$285 billion in construction contracts in Canada that year.

The federal government was asked to take a leadership role and engage in dialogue with construction industry stakeholders to identify, assess, and implement possible measures to address timeliness of payment, which was of particular concern to small and medium enterprises (SMEs) in the construction industry. To date, the avenue available to SMEs affected by delayed or non-payments

## Entrée en vigueur

### L.C. 2019, ch. 29

**27** Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 387 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019* ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

La *Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction* (la Loi) a reçu la sanction royale le 21 juin 2019, dans le cadre de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019*. Des règlements sont nécessaires pour définir le processus de règlement des différends si un différend survient au sujet d'un paiement à n'importe quel niveau de la chaîne d'approvisionnement de la construction pour les contrats de construction passés par les ministères et organismes fédéraux ou toute société d'État située au Canada et attribuant des contrats au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

### Contexte

L'industrie de la construction au Canada est un important employeur et moteur de l'économie canadienne. Environ 7,5 % du produit intérieur brut du Canada est lié à la construction, et on estime que l'industrie emploie quelque 1,4 million de personnes.

En 2016, lors de la 50<sup>e</sup> réunion annuelle conjointe entre l'Association canadienne de la construction et le gouvernement fédéral, les intervenants de l'industrie ont soulevé l'enjeu de longue date concernant les retards de paiement tout au long de la chaîne contractuelle (des entrepreneurs aux sous-traitants) dans le cadre des contrats de construction fédéraux. Un sondage de 2015 disponible auprès de l'Association canadienne de la construction a révélé qu'environ 46 milliards de dollars en paiements sont restés impayés après la période normale de 30 jours, ce qui représentait environ 16 % de la valeur estimative des contrats de construction au Canada cette année-là, soit 285 milliards de dollars.

On a demandé au gouvernement fédéral d'assumer un rôle de leadership et d'entretenir un dialogue avec les intervenants de l'industrie de la construction pour cerner, évaluer et mettre en œuvre de possibles mesures visant à assurer le paiement en temps voulu, enjeu qui préoccupait particulièrement les petites et moyennes entreprises (PME) de l'industrie de la construction. À ce jour, le seul recours

has been to seek redress through the courts, which is not a viable option for most SMEs. It usually involves long timelines to reach a judicial decision and legal costs are high, often exceeding the amounts being sought. At the time, with the exception of the province of Ontario (the *Construction Lien Amendment Act*), no jurisdiction in Canada had a broad legislated prompt payment regime in force with a relatively fast and low-cost dispute resolution and enforcement mechanism in place.

While the federal government itself maintains a good payment record and pays on time for completed construction work and services as per Treasury Board policy, there remain inconsistent payment contract terms and payment delays further down the chain. This inconsistency drives the cost of federal construction up and ultimately does not support growth, innovation, and employment. For workers, delayed payment means fewer opportunities for apprenticeships or working for firms unable to invest in technology or future work. For Government, delayed payment throughout the payment chain on federal construction projects erodes its buying power, increases financial risks, and escalates costs for construction.

In 2017, the Prime Minister mandated the Minister of Public Works and Government Services to modernize practices to ensure the prompt payment of contractors and subcontractors that do business with the Government. To consider this issue, a government-industry working group was established, composed of Public Works and Government Services Canada (PWGSC), Defence Construction Canada and the Canadian Construction Association. The working group was established to consider ways to improve the speed of payment on federal construction jobs. In 2018, a [14-point action plan](#) was developed. The action plan included a recommendation to develop legislation as a key action item. The legislation was deemed essential to ensure appropriate promptness of payment through all levels of the construction supply chain. The Regulations respond to that recommendation.

The Act addresses the timelines of payment down the construction supply chain. It stipulates that payment will be due from the federal government 28 days after receipt of a proper invoice from the contractor. The contractor will then have 7 days to pay its subcontractors, and those subcontractors will then have 7 days to pay their subcontractors, and so on down the chain.

pour les PME touchées par un retard de paiement ou un non-paiement était de demander réparation devant les tribunaux, ce qui n'est pas une solution viable pour la plupart des PME. Cela suppose généralement de longs délais pour obtenir une décision judiciaire, et les frais juridiques sont élevés, dépassant souvent les montants demandés. À l'époque, à l'exception de la province de l'Ontario (*Loi sur le privilège dans l'industrie de la construction*), aucune administration au Canada ne disposait d'un régime général de paiement rapide imposé par la loi et prévoyant un processus de résolution des conflits relativement rapide et peu coûteux et un mécanisme d'application.

Bien que le gouvernement fédéral lui-même ait un bon dossier de paiement et paye à temps les services rendus et les travaux de construction terminés conformément à la politique du Conseil du Trésor, les modalités des contrats relatives au paiement sont parfois incohérentes, et des retards de paiement subsistent toujours tout au long de la chaîne. Cette incohérence fait augmenter les coûts des projets de construction fédéraux et ne favorise pas la croissance, l'innovation et l'emploi. Pour les travailleurs, un retard de paiement signifie moins de possibilités d'apprentissage ou de travail au sein d'entreprises qui ne peuvent pas investir dans la technologie ou des travaux futurs. Pour le gouvernement, les retards de paiement tout au long de la chaîne de paiement des projets de construction fédéraux minent son pouvoir d'achat, augmentent le risque financier et font gonfler les coûts de construction.

En 2017, le premier ministre a confié à la ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux de l'époque le mandat de moderniser les pratiques afin d'assurer un paiement rapide aux entrepreneurs et aux sous-traitants qui font affaire avec le gouvernement. Pour examiner cet enjeu, un groupe de travail gouvernement-industrie, composé de représentants de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), de Construction de Défense Canada et de l'Association canadienne de la construction, a été mis sur pied. Son mandat consistait à examiner des moyens d'accélérer le paiement des travaux de construction fédéraux. En 2018, un [plan d'action en 14 points](#) a été établi; une des principales mesures qu'il recommandait concernait l'élaboration d'une législation. La législation a été jugée essentielle pour assurer l'opportunité du paiement à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement de la construction. Le Règlement répond à cette recommandation.

La Loi aborde les délais de paiement dans la chaîne d'approvisionnement de la construction. Elle stipule que le paiement sera dû par le gouvernement fédéral 28 jours après la réception d'une facture en règle de l'entrepreneur. L'entrepreneur disposera alors de 7 jours pour payer ses sous-traitants, et ces sous-traitants disposeront à leur tour de 7 jours pour payer leurs propres sous-traitants, et ainsi de suite.

To ensure greater consistency and ease to construction firms in the province where a reasonably similar prompt payment regime exists, the Act allows the Governor in Council to designate that provincial prompt payment legislation as applicable instead of the federal legislation, and the designation also requires that the provincial legislation include an adjudication regime that is similar to the one set out in the Act to handle cases of non-payment of contractors or subcontractors in the designated province.

If there is a dispute between parties working on the construction project related to payment anywhere down the chain of payment, the Act introduces an adjudication process. Adjudication is a pragmatic, swift, and flexible dispute resolution mechanism. An adjudicator reviews evidence and arguments presented by opposing parties and arrives at a timely decision to determine the rights and obligations between the parties involved. Ultimately, adjudication allows a swift determination of a dispute, enabling a project to proceed and payments to flow through to lower tiers within the payment chain. The adjudicator's determination is binding on the parties to the dispute unless they come to a written agreement or the determination is set aside by a court order or arbitral award.

PWGSC is responsible for procuring the services of an Adjudicator Authority and will engage it through the issuing of a contract for services. The Adjudicator Authority will then be responsible for establishing a training and certification program for adjudicators, as well as to establish a code of conduct for adjudicators and methods to ensure adherence to that code. The Adjudicator Authority will also be responsible for maintaining a national list of adjudicators that it has certified, and will make this list available to industry, so that a certified adjudicator can be identified to resolve a dispute among parties.

Finally, the Adjudicator Authority will be responsible for tracking information about the various adjudications and will publish statistics on an annual basis to enable industry to see the status of prompt payment adjudications related to federal construction projects. PWGSC will approve format and content of the annual statistics prior to posting and address any performance issues raised by industry.

The Act has set out the adjudication process as a dispute resolution process. It identifies how the adjudication is to be started (with a Notice of Adjudication), that the adjudicator is to be chosen from a list of adjudicators established by an Adjudicator Authority, and that the determination of the adjudicator is binding, unless the disputing parties come to a written agreement, or the determination is set aside by a court order or arbitral award. The Act also stipulates that the two disputing parties must pay their

À des fins d'uniformité et pour aider les entreprises de construction des provinces où il existe un régime de paiement rapide raisonnablement semblable, la Loi permet à la Gouverneure en conseil de désigner cette législation provinciale sur le paiement rapide comme applicable au lieu de la législation fédérale, dans la mesure où elle comprend également un mécanisme de règlement des différends semblable à celui défini dans la Loi aux fins des cas de non-paiement des entrepreneurs ou des sous-traitants dans la province désignée.

Si un différend survient entre les parties travaillant au projet de construction en ce qui a trait au paiement, n'importe où dans la chaîne de paiement, la Loi prévoit un processus de règlement des différends. Il s'agit d'un mécanisme de résolution des conflits pragmatique, rapide et souple. Un intervenant expert examine les éléments de preuve et les arguments présentés par chacune des parties et rend rapidement une décision à propos des droits et des obligations des parties concernées. Essentiellement, le mécanisme de règlement des différends permet de régler rapidement un conflit, ce qui permet l'avancement du projet et la distribution des paiements aux niveaux inférieurs de la chaîne. La décision prise par l'intervenant expert lie les parties au différend, sauf si celles-ci concluent une entente écrite ou si une décision judiciaire ou arbitrale l'annule.

TPSGC est responsable d'obtenir les services d'une autorité des intervenants experts et de passer un contrat de service avec celle-ci. L'autorité des intervenants experts devra mettre en place un programme de formation et d'attestation à l'intention des intervenants experts, ainsi qu'établir un code de conduite pour les intervenants experts et appliquer des mesures pour assurer le respect de ce code. Elle devra également tenir, à l'échelle nationale, une liste des intervenants experts qu'elle a attestés et rendre cette liste accessible à l'industrie afin qu'il soit possible de faire appel à un intervenant expert attesté pour régler un différend entre des parties.

Enfin, l'autorité des intervenants experts devra faire le suivi de renseignements portant sur les divers processus de règlement des différends et publier des statistiques sur une base annuelle pour permettre à l'industrie de constater l'état des processus de règlement des différends liés au paiement rapide dans le cadre des projets de construction fédéraux. TPSGC approuvera le format et le contenu des statistiques annuelles avant leur publication et traitera tout enjeu lié au rendement soulevé par l'industrie.

La Loi établit le processus de règlement des différends en tant que méthode de résolution des conflits. Elle précise que le processus de règlement des différends doit être lancé au moyen d'un avis de renvoi, que l'intervenant expert doit être choisi dans la liste des intervenants experts établie par l'autorité des intervenants experts et que la décision rendue par l'intervenant expert lie les parties, sauf si celles-ci concluent une entente écrite ou si une décision judiciaire ou arbitrale l'annule. La Loi prévoit

own costs, and an equal portion of the adjudicator's fees, unless the adjudicator rules differently.

### Objective

- Enable implementation of the Act; and
- Detail and define the process and timing of the adjudication process.

### Description

The *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Dispute Resolution)* [the Regulations] define the key elements and timing related to the adjudication process.

As the proper invoice is the start to the entire prompt payment regime, the Regulations detail the minimum requirements for a proper invoice, e.g. that it includes the name and contact information of the contractor, the date of the proper invoice, the period that the invoice covers, the contract number, among other information.

The Regulations establish that a qualified adjudicator is one that has no conflict of interest, significant relevant working experience in the construction industry, not been convicted of an indictable offence, and is a member of good standing with the Adjudicator Authority. They also provide that the adjudicator must be impartial and establish that the powers that an adjudicator may exercise during an adjudication process include, but not be limited to, deciding the matters in dispute, taking the initiative in ascertaining the relevant facts, and giving directions related to the conduct and timetable of the adjudication.

The Regulations define the responsibilities of an Adjudicator Authority, i.e. that the Adjudicator Authority will

- train, certify, and manage a roster of adjudicators;
- establish a fee schedule and a process to appoint adjudicators when disputing parties cannot come to agreement themselves;
- ensure the appropriate conduct of adjudicators; and
- take action when there is a breach of the code of conduct by an adjudicator.

The Regulations define the adjudication process as follows:

- When a payment dispute arises between a contractor and a subcontractor, or between subcontractors, the claimant that wishes to engage the services of an

également que les deux parties au différend assument leurs propres frais ainsi qu'une part égale de la rétribution de l'intervenant expert, sauf si l'intervenant expert en décide autrement.

### Objectif

- Autoriser la mise en œuvre de la Loi.
- Préciser et définir le processus de règlement des différends et les échéanciers connexes.

### Description

Le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (règlement des différends)* [le Règlement] définit les principaux éléments du processus de règlement des différends, ainsi que les échéanciers qui y sont liés.

Étant donné que la facture en règle est le point de départ de l'ensemble du régime de paiement rapide, le Règlement en précise les exigences minimales, par exemple, la nécessité d'y indiquer le nom et les coordonnées de l'entrepreneur, la date de la facture en règle, la période couverte par la facture et le numéro de contrat.

Le Règlement stipule qu'un individu doit répondre aux critères suivants pour être désigné comme intervenant expert : ne pas être en conflit d'intérêts, posséder une expérience professionnelle importante et pertinente dans l'industrie de la construction, ne pas avoir été reconnu coupable d'un acte criminel et être un membre en règle accrédité par l'autorité des intervenants experts. Il stipule également que l'intervenant expert doit être impartial et énumère les attributions que l'intervenant expert doit exercer au cours d'un processus de règlement des différends, par exemple trancher sur la question en litige, prendre l'initiative de vérifier les faits pertinents et donner des directives concernant le déroulement et le calendrier du processus de règlement des différends.

Le Règlement définit les attributions de l'autorité des intervenants experts, à savoir :

- former et attester des intervenants experts et gérer un bassin connexe;
- établir un barème d'honoraires et un processus de nomination des intervenants experts lorsque les parties au différend ne parviennent pas à une entente;
- veiller à la bonne conduite des intervenants experts;
- agir en cas de manquement au code de conduite par un intervenant expert.

Le Règlement définit le processus de règlement des différends comme suit :

- Lorsqu'un différend lié à un paiement survient entre un entrepreneur et un sous-traitant, ou entre des sous-traitants, le demandeur qui souhaite faire appel aux

adjudicator must first contact the Adjudicator Authority.

- The adjudication process commences when the claimant provides the respondent with a Notice of Adjudication.
- The parties must agree on an adjudicator within four days, or, if the parties cannot agree on who will adjudicate their dispute, then the Adjudicator Authority must choose an adjudicator.
- The adjudicator may receive submissions and documents from the parties, and may conduct an investigation themselves.
- The adjudicator must then make a determination within 20 days of receipt of all documents from the parties (a 10-day extension may be granted).
- Once the determination is made, the adjudicator must provide it to all parties without delay.
- A certified copy of the decision will be delivered within five days.
- Amounts owing must be paid within 10 days of receipt of the certified copy of the decision by the parties.

## Regulatory development

### Consultation

Upon royal assent of the Act, PWGSC continued to engage an advisory group composed of key representatives from real property construction associations (i.e. the Canadian Construction Association, the National Trade Contractors Coalition of Canada, and the General Contractors Alliance of Canada), construction law experts, and interested individuals to ensure continued support and to clarify items to be included in the proposed Regulations. This advisory group was established during the build-up to the development of the Act, with expert industry representatives selected by a third-party construction-focused legal firm. The advisory group provided its feedback on multiple occasions during 2020. All feedback that was received from the advisory group informed, and was integrated into, the regulatory policy position.

The Regulations were prepublished in the *Canada Gazette* on February 24, 2023, for a 30-day public consultation period, which ended on March 27, 2023. The 34 comments received were mainly from stakeholders interested in becoming the Adjudicator Authority. There were also comments from industry stakeholders that had been consulted over the years, reiterating previous feedback that had been taken into consideration prior to the drafting of the Regulations.

services d'un intervenant expert doit d'abord communiquer avec l'autorité des intervenants experts.

- Le processus de règlement de différend commence au moment où le demandeur remet un avis de renvoi à l'intimé.
- Les parties doivent s'entendre sur un intervenant expert dans les quatre jours; si elles n'y parviennent pas, l'autorité des intervenants experts désignera l'intervenant expert.
- L'intervenant expert peut recevoir des présentations et des documents des parties et mener une enquête lui-même.
- L'intervenant expert doit ensuite rendre une décision dans les 20 jours suivant la réception de tous les documents des parties (une prolongation de 10 jours peut être accordée).
- Une fois que la décision est prise, l'intervenant expert doit la communiquer à toutes les parties sans délai.
- Une copie certifiée de la décision sera remise dans les cinq jours
- Les montants dus doivent être payés dans les 10 jours suivant la réception de la copie certifiée de la décision par les parties.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

Après que la Loi a reçu la sanction royale, TPSGC a continué à faire appel à un groupe consultatif composé de représentants clés des associations de construction immobilière (c'est-à-dire l'Association canadienne de la construction, la Coalition nationale des entrepreneurs spécialisés du Canada et l'Alliance des entrepreneurs généraux du Canada), d'experts en droit de la construction et de personnes intéressées afin d'assurer son soutien continu et de clarifier les éléments à inclure dans le Règlement proposé. Ce groupe consultatif a été créé pendant la phase de préparation à l'élaboration de la Loi, et les représentants de l'industrie ont été choisis par une société d'avocats indépendante spécialisée dans le domaine de la construction. Le groupe consultatif a formulé des commentaires à plusieurs reprises en 2020. Tous les commentaires reçus du groupe consultatif ont été pris en compte et intégrés dans la position stratégique réglementaire.

Le Règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* le 24 février 2023, pour une période de consultation publique de 30 jours qui a pris fin le 27 mars 2023. Les 34 commentaires reçus provenaient principalement de personnes intéressées au rôle d'autorité des intervenants experts. Des commentaires ont également été formulés par des intervenants de l'industrie qui avaient été consultés au fil des ans; ces commentaires faisaient écho à ceux qui avaient été pris en compte avant la rédaction du Règlement.

The comments were carefully considered in collaboration with the Department's legal counsel and the consensus was that there were no concerns that would require changes to the proposed Regulations. The majority of the items that these commenters felt needed to be addressed were deemed to be more appropriate to include in a contract, as they related to the Adjudicator Authority operations and were too detailed for legislation.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

PWGSC conducted an assessment to determine the implications of the legislation and resulting regulations on modern treaties. As the Act and Regulations deal with prompt payment for the delivery of federal construction projects on federal lands only when the contracting authority is a federal department or agency, the Regulations have no implications on modern treaties.

#### *Instrument choice*

The Act establishes that the details of the adjudication process are to be included in the Regulations and they would become a fundamental element in the overall prompt payment regime. The Act assigns the details of the adjudication process to regulations because adjudications related to construction payments are new to the federal construction payment regime, and minor adjustments may be required to the process in the years following implementation. Adjustments can be more readily made to regulations compared to legislation.

### **Regulatory analysis**

#### *Benefits and costs*

The costs to businesses as a result of the Regulations are seen to be neutral or potentially resulting in cost savings. Adjudication is likely to be a significant benefit as it allows for a quick and cost-effective way of obtaining a determination on amounts owing. Industry has stipulated that a real cost is incurred when payment is not completed promptly. In order to recover these amounts owing, firms must engage lawyers and seek determinations through the courts. This litigious process is expensive and often more costly than the amounts that are being sought, resulting in firms not collecting the amounts that are owed. Countries such as Australia and the United Kingdom have found that with the introduction of adjudication, payment practices significantly improve and, when adjudication does become necessary, it is faster and less expensive than proceeding with a court action.

Leurs commentaires ont été examinés attentivement en collaboration avec le conseiller juridique du Ministère, et le consensus était qu'aucune préoccupation ne nécessitait la modification du Règlement proposé. Il a été jugé qu'il était préférable d'intégrer au contrat la majorité des points qui, de l'avis des auteurs des commentaires, devaient être abordés, car ils se rapportaient aux activités de l'autorité des intervenants experts et étaient trop détaillés pour la législation.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

TPSGC a procédé à une évaluation pour déterminer les incidences de la législation et des règlements qui en découlent sur les traités modernes. Comme la Loi et les règlements proposés concernent le paiement rapide des projets de construction fédéraux sur des terres fédérales seulement lorsque l'autorité contractante est un ministère ou organisme fédéral, les règlements n'ont aucune incidence sur les traités modernes.

#### *Choix de l'instrument*

La Loi établit que le processus de règlement des différends doit être détaillé dans les règlements et qu'il deviendra un élément fondamental du régime de paiement rapide dans son ensemble. La Loi exige que le processus de règlement des différends soit défini dans les règlements étant donné que ce processus vient d'être intégré au régime de paiement en ce qui concerne les travaux de construction fédéraux et que des ajustements mineurs pourraient devoir être apportés au processus dans les années suivant la mise en œuvre. Un règlement peut être modifié plus facilement qu'une loi.

### **Analyse de la réglementation**

#### *Avantages et coûts*

Pour les entreprises, on considère que le Règlement entraînera des coûts nuls, voire des économies de coûts. Le règlement des différends est susceptible de constituer un avantage important, car il permet d'obtenir une décision de manière rapide et économique à propos des montants dus. L'industrie a indiqué que tout paiement en retard comporte un coût réel. Afin de recouvrer les montants qui leur sont dus, les entreprises doivent embaucher des avocats et faire appel aux tribunaux. Cette méthode est coûteuse et, souvent, la facture est plus élevée que les montants qui sont demandés. Certaines entreprises n'obtiennent donc jamais les montants qui leur sont dus. Des pays comme l'Australie et le Royaume-Uni ont constaté qu'avec l'introduction d'un processus de règlement des différends, les pratiques de paiement s'améliorent grandement et, lorsqu'il est nécessaire de résoudre un conflit, le processus est plus rapide et moins coûteux qu'une poursuite en justice.

The Regulations would not create additional costs to industry as they simply define the adjudication process to be followed as per the Act. Ultimately, adjudication costs are seen as regular dispute costs associated to the construction project itself as opposed to a government-wide cost. As costs related to mediation and arbitration are only accounted for at the individual project level, so would any adjudication costs associated with Government of Canada payment disputes with the contractor. As adjudication is seen as a quick and efficient method for settling disputes related to payment, it is likely that overall dispute costs will drop with the introduction of adjudication. Therefore, no additional costs or funding have been identified for this element.

### *Small business lens*

The Act and the Regulations are designed to support the construction industry which is made up of predominantly small businesses. The Canadian construction industry employs an estimated 1.4 million people. Over 99% of the firms are micro (1–4 employees), small (5–99 employees) and medium (100–499 employees) enterprises. Large businesses with more than 500 people on the payroll account for 0.1% of establishments. Of the 382 437 construction businesses, 61% have 4 employees or less.

The Act, supported by the Regulations, articulates a payment regime that is to be followed throughout the construction supply chain on construction work on federal property, including that payment disputes should be addressed through adjudication, which is a quick, efficient and a relatively inexpensive way to resolve the dispute. Without the regime established by the Act and Regulations, businesses would be required to engage legal counsel and await a decision by the courts — ultimately resulting in a long and expensive process. The Regulations will produce a greater benefit to small businesses by speeding up payments and providing an effective method of resolving payment disputes quickly and efficiently, since going to court is even more cost prohibitive for them than it is for larger businesses.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply as there is no incremental change in the administrative burden on business.

Le Règlement n'entraînerait pas de coûts supplémentaires pour l'industrie, car il définit simplement le processus de règlement des différends à suivre conformément à la Loi. Essentiellement, les frais liés au processus de règlement des différends sont considérés comme des coûts normaux associés à la résolution des conflits visant le projet de construction lui-même plutôt qu'un coût pangouvernemental. Comme les frais liés à la médiation et à l'arbitrage ne sont comptabilisés qu'au niveau du projet, il en serait de même pour les frais liés au règlement des différends entre le gouvernement du Canada et l'entrepreneur en ce qui concerne le paiement. Étant donné que le processus de règlement des différends est considéré comme une méthode rapide et efficiente pour la résolution de conflits en matière de paiement, il est probable qu'en général, les coûts associés aux conflits diminuent grâce à l'introduction du processus de règlement des différends. Aucun coût ni financement supplémentaire n'a donc été déterminé pour cet élément.

### *Lentille des petites entreprises*

La Loi et les règlements ont été conçus pour appuyer l'industrie de la construction, qui est composée en majorité de petites entreprises. On estime que l'industrie canadienne de la construction emploie quelque 1,4 million de personnes. Plus de 99 % des entreprises sont des microentreprises (entre 1 et 4 employés), des petites entreprises (entre 5 et 99 employés) ou des entreprises de taille moyenne (entre 100 et 499 employés). Les grandes entreprises comptant plus de 500 salariés représentent 0,1 % des entreprises. Parmi les 382 437 entreprises de construction, 61 % ont quatre employés ou moins.

La Loi, appuyée par les règlements, décrit un régime de paiement à suivre à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement de la construction à l'égard des travaux de construction se déroulant dans les biens fédéraux; elle stipule en outre que les conflits en matière de paiement devraient être résolus au moyen du processus de règlement des différends, qui est un moyen rapide, efficient et relativement peu coûteux de résoudre les conflits. Sans le régime établi par la Loi et les règlements, les entreprises seraient tenues d'embaucher un conseiller juridique et d'attendre que le tribunal rende sa décision, au terme d'un processus long et coûteux. Le Règlement sera surtout avantageux pour les petites entreprises en accélérant les paiements et en offrant une méthode rapide et efficiente de résolution des conflits en matière de paiement, car les coûts d'un recours aux tribunaux sont plus prohibitifs pour elles que pour les grandes entreprises.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas étant donné que le fardeau administratif des entreprises n'est pas augmenté.



The Regulations establish criteria to determine equivalency for provincial programs, ensuring consistency across jurisdictions in Canada under which construction businesses operate, and provide clarity to the adjudication process. Neither of these would directly result in an increase in the administrative burden on business as defined by the *Red Tape Reduction Act*.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

Engagement continues through PWGSC's provincial and territorial meetings focused on the administration of real property. Direct engagement with provincial and territorial officials is ongoing to ensure information sharing (both related to legislative measures, but also for other contractual/administrative measures that may support the promptness of payment). PWGSC will continue to monitor provincial and territorial prompt payment initiatives, and will keep provinces and territories informed of the status of the federal regime to ensure alignment where possible.

#### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan was conducted to identify environmental impacts. Although construction can have an impact on the environment, the Regulations deal only with prompt payment and enforcement through adjudication. As such, there would be no environmental impacts.

#### *Gender-based analysis plus*

The Regulations deal with the adjudication of disputes related to prompt payment down the construction supply chain, therefore assuring the orderly and timely building of federal construction projects on federal property. The Act and Regulations do not address the determination of who will do the work and where the work will be done. All firms will be paid on time, regardless of their ownership and irrespective of sex, ethnicity or culture.

Recognizing that the direct impacts of the Regulations are neutral from a gender-based analysis plus (GBA+) perspective, there is an expectation that there will be some indirect socio-economic benefits created from the Regulations. For example, by paying promptly, industry has indicated that firms would be able to take on more business and potentially hire more workers. Due to the current demographic of workers within the industry, this is expected to benefit more men than women. In addition, some federal land (and thus some federal construction

Le Règlement établit des critères permettant de déterminer l'équivalence des programmes provinciaux, pour assurer l'uniformité entre les administrations du Canada pour lesquelles travaillent les entreprises de construction. Il décrit également le processus de règlement des différends. Aucun de ces éléments ne se traduirait directement par une augmentation du fardeau administratif des entreprises au sens de la *Loi sur la réduction de la paperasse*.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

La consultation se poursuit dans le cadre de réunions provinciales et territoriales organisées par TPSGC et axées sur l'administration des biens immobiliers. Un dialogue direct avec les responsables provinciaux et territoriaux se poursuit en continu afin de communiquer l'information (sur les mesures législatives, mais aussi sur d'autres mesures contractuelles ou administratives qui peuvent favoriser la rapidité du paiement). TPSGC continuera à surveiller les initiatives provinciales et territoriales sur le paiement rapide, et tiendra les provinces et les territoires informés de l'état du régime fédéral afin d'assurer l'harmonisation dans la mesure du possible.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, un examen préliminaire a été réalisé pour cerner les incidences sur l'environnement. Bien que la construction puisse avoir une incidence sur l'environnement, le Règlement ne porte que sur le paiement rapide et son application au moyen d'un mécanisme de règlement des différends. Par conséquent, l'incidence sur l'environnement est nulle.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Le Règlement concerne la résolution des conflits liés au paiement rapide à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement de la construction, pour garantir l'exécution ordonnée et en temps opportun des projets de construction fédéraux se déroulant dans les biens fédéraux. La Loi et le Règlement ne dictent pas qui fera le travail ni où le travail sera réalisé. Toutes les entreprises seront payées à temps, peu importe leur propriétaire et sans égard au sexe, à l'origine ethnique ou à la culture.

Même si les incidences directes du Règlement sont neutres du point de vue de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+), on s'attend à ce que le Règlement ait quelques retombées socioéconomiques indirectes. Par exemple, l'industrie a indiqué que, si elles sont payées rapidement, les entreprises pourraient accepter plus de contrats et peut-être embaucher plus de travailleurs. À la lumière des statistiques démographiques actuelles concernant les travailleurs de l'industrie, on s'attend à ce que les hommes en tirent plus d'avantages que les femmes. De

contracts) will be in remote locations, which would provide for economic benefits to those remote areas. This would benefit both women and men in remote locations but, once again, because of industry worker demographics, there would be greater benefit to men than women.

The construction industry includes a range of occupations such as administrative, welders, bricklayers, sales and accountants, and electricians. Although the majority of the construction workforce is male and will likely benefit the most from the indirect benefits of the Regulations, the 13% female segment is actively being targeted through a number of outreach initiatives led by major construction companies and key industry associations, e.g. the “Talent Fits Here” program of the Canadian Construction Association.

While the Government of Canada has no influence over the gender representation within construction companies, it is important to note that Canadian construction firms must abide by the human rights legislation of their respective province, and larger firms may have signed an Agreement to Implement Employment Equity under the Federal Contractors Program to ensure employment equity.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

#### *Implementation*

Implementation of the entire federal construction prompt payment regime required four key elements to be in place: the Regulations to be in force, the Adjudicator Authority to be created, the standard Government of Canada construction contract to be revised, and the Act to be in force.

This RIAS addresses the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Dispute Resolution)*, which is being brought forward for Ministerial Approval. Separately, but at the same time, the *Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)* is submitted together with the *Order Designating Provinces* to the Minister of Public Works and Government Services for Governor in Council Approval.

A competitive solicitation for the Adjudicator Authority was issued in tandem with the prepublication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, on February 2023

plus, comme certaines terres fédérales (et donc certains contrats de construction fédéraux) sont situées dans les régions éloignées, le Règlement engendrerait des retombées économiques dans ces régions éloignées. Les femmes et les hommes des régions éloignées en tireraient profit, mais, encore une fois, à la lumière des statistiques démographiques actuelles concernant les travailleurs de l'industrie, les hommes en profiteraient plus que les femmes.

L'industrie de la construction comprend un éventail de professions, comme des administrateurs, des soudeurs, des maçons, des vendeurs, des comptables et des électriciens. Même si la majorité de la main-d'œuvre de la construction, qui est constituée d'hommes, bénéficiera probablement le plus des retombées indirectes du Règlement, les 13 % de femmes sont activement ciblées dans le cadre de plusieurs initiatives de rayonnement lancées par les grandes entreprises de construction et les principales associations de l'industrie, comme le programme Le talent a sa place ici de l'Association canadienne de la construction.

Même si le gouvernement du Canada n'a aucune influence sur la représentation des genres au sein des entreprises de construction, il est important de noter que les entreprises canadiennes de construction doivent respecter la législation sur les droits de la personne de leur province respective, et que certaines grandes entreprises ont signé un accord pour la mise en œuvre de l'équité en matière d'emploi dans le cadre du Programme de contrats fédéraux pour garantir l'équité en matière d'emploi.

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

#### *Mise en œuvre*

Pour que l'ensemble du régime fédéral de paiement rapide des travaux de construction puisse être mis en œuvre, quatre conditions clés devaient être réunies : entrée en vigueur des règlements, mise en place de l'autorité des intervenants experts, révision du contrat de construction type du gouvernement du Canada et entrée en vigueur de la Loi.

Le présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation porte sur le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (règlement des différends)*, qui est soumis à l'approbation du ministre. Au même moment, mais sous pli distinct, le *Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances)* et le *Décret désignant des provinces* sont soumis au ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux aux fins d'approbation par la Gouverneure en conseil.

En février 2023, une demande de soumissions concurrentielle visant l'autorité des intervenants experts a été lancée, et les règlements ont fait l'objet d'une publication

and a contract was awarded to the winning bidder in July 2023. Adjudicators were identified, trained and certified, and the Adjudicator Authority is created upon the coming into force of the Act.

The standard Government of Canada construction contract has been adjusted to bring the basis of payment timelines in line with the Act and to add adjudication as a method of dispute resolution. This revised contract will be used for new solicitations issued after the Act came into force.

The Act comes into force on the day after the day on which the Governor in Council makes the Coming Into Force Order, brought forward concurrently with these Regulations.

Pursuant to the Act, any contracts for federal construction work on federal property that were underway at the time the Act and Regulations came into force, and which will end more than one year after, have one year to adjust to the payment periods and adjudication process, and ultimately follow all the requirements under the Act and Regulations.

#### *Compliance and enforcement*

Adjudication has been identified in the standard government construction contract as a means of payment dispute resolution. Compliance and enforcement with the adjudication process will be monitored by the Adjudicator Authority, once established. If a party does not adhere to the terms of the contract regarding payment dispute resolution, it could still be resolved through litigation.

#### **Contact**

Communications, Issues, and Strategic Relations  
Real Property Services Branch  
Public Services and Procurement Canada  
Place du Portage, Phase III, 9A1  
11 Laurier Street  
Gatineau, Quebec  
K1A 0S5  
Email: [Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca)

préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. En juillet 2023, un contrat a été attribué au soumissionnaire retenu. Les intervenants experts ont été identifiés, formés et attestés, et l'autorité des intervenants experts est mise en place à l'entrée en vigueur de la Loi.

Le contrat de construction type du gouvernement du Canada a été modifié afin de rendre les délais associés à la base de paiement conformes à la Loi et d'ajouter le règlement des différends comme méthode de résolution des conflits. La nouvelle version du contrat sera utilisée pour les demandes de soumissions qui seront lancées après l'entrée en vigueur de la Loi.

La Loi entre en vigueur le jour suivant celui où la Gouverneure en conseil prend le Décret fixant la date d'entrée en vigueur, lequel est soumis au même moment que les règlements.

Conformément à la Loi, pour tout contrat de travaux de construction relatif aux biens fédéraux qui était en cours au moment de l'entrée en vigueur de la Loi et des règlements, et qui se terminera plus d'un an après, une période d'un an sera accordée aux fins de l'adaptation aux périodes de paiement et au processus de règlement des différends et, enfin, du respect de toutes les exigences de la Loi et des règlements.

#### *Conformité et application*

Le processus de règlement des différends a été intégré au contrat de construction type du gouvernement comme méthode de résolution des conflits. Lorsqu'elle aura été établie, l'autorité des intervenants experts surveillera la conformité au processus de règlement des différends et son application. Si une partie ne se conforme pas aux modalités du contrat concernant la résolution des conflits en matière de paiement, une procédure judiciaire est toujours possible.

#### **Personne-ressource**

Direction des communications, de la gestion des enjeux  
et des relations stratégiques  
Direction générale des services immobiliers  
Services publics et Approvisionnement Canada  
Place du Portage, Phase III, zone 9A1  
11, rue Laurier  
Gatineau (Québec)  
K1A 0S5  
Courriel : [Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca)

Registration  
SOR/2023-272 December 8, 2023

EMPLOYMENT INSURANCE ACT

P.C. 2023-1222 December 8, 2023

The Canada Employment Insurance Commission makes the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations (Pilot Project No. 22)* under section 109 of the *Employment Insurance Act*<sup>a</sup>.

November 28, 2023

Paul Thompson  
Chairperson  
Canada Employment Insurance Commission

Pierre Laliberté  
Commissioner (Workers)  
Canada Employment Insurance Commission

Nancy Healey  
Commissioner (Employers)  
Canada Employment Insurance Commission

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Employment and Social Development under section 109 of the *Employment Insurance Act*<sup>a</sup>, approves the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations (Pilot Project No. 22)* made by the Canada Employment Insurance Commission.

Enregistrement  
DORS/2023-272 Le 8 décembre 2023

LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

C.P. 2023-1222 Le 8 décembre 2023

En vertu de l'article 109 de la *Loi sur l'assurance-emploi*<sup>a</sup>, la Commission de l'assurance-emploi du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi (projet pilote n° 22)*, ci-après.

Le 28 novembre 2023

Le Président de la Commission de l'assurance-emploi  
du Canada  
Paul Thompson

Le Commissaire (travailleurs et travailleuses) de la  
Commission de l'assurance-emploi du Canada  
Pierre Laliberté

La Commissaire (employeurs) de la Commission de  
l'assurance-emploi du Canada  
Nancy Healey

Sur recommandation du ministre de l'Emploi et du Développement social et en vertu de l'article 109 de la *Loi sur l'assurance-emploi*<sup>a</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil agréée le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi (projet pilote n° 22)*, ci-après, pris par la Commission de l'assurance-emploi du Canada.

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 23

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 23

## Regulations Amending the Employment Insurance Regulations (Pilot Project No. 22)

### Amendments

**1 The *Employment Insurance Regulations*<sup>1</sup> are amended by adding the following after section 77.992:**

#### Pilot Project to Provide Additional Weeks of Benefits to Seasonal Workers as a Result of Low Unemployment Rates

**77.993 (1)** Pilot Project No. 22 is established for the purpose of testing whether certain claimants who meet the conditions set out in subsection 12(2.3) of the Act require more additional weeks of benefits as a result of low unemployment rates.

**(2)** Pilot Project No. 22 applies to every claimant whose benefit period is established in the period beginning on September 10, 2023 and ending on September 7, 2024 and who meets the conditions set out in subsection 12(2.3) of the Act.

**(3)** For the purposes of Pilot Project No. 22, the reference to “Schedule V” in the portion of subsection 12(2.3) of the Act before paragraph (a) shall be read as a reference to “Schedule II.94 of the *Employment Insurance Regulations*”.

**2 The Regulations are amended by adding, after Schedule II.93, the Schedule II.94 set out in the schedule to these Regulations.**

### Coming into Force

**3 These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

## Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi (projet pilote n° 22)

### Modifications

**1 Le Règlement sur l'assurance-emploi<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'article 77.992, de ce qui suit :**

#### Projet pilote visant l'augmentation des semaines de prestations pour les travailleurs saisonniers en raison des bas taux de chômage

**77.993 (1)** Est établi le projet pilote n° 22 en vue d'évaluer si certains prestataires qui répondent aux conditions énoncées au paragraphe 12(2.3) de la Loi ont besoin d'un plus grand nombre de semaines supplémentaires de prestations en raison des bas taux de chômage.

**(2)** Le projet pilote n° 22 vise le prestataire dont la période de prestations est établie au cours de la période débutant le 10 septembre 2023 et se terminant le 7 septembre 2024 et qui remplit les conditions prévues au paragraphe 12(2.3) de la Loi.

**(3)** Pour les besoins du projet pilote n° 22, la mention « annexe V », dans le passage du paragraphe 12(2.3) de la Loi précédant l'alinéa a), vaut mention de « annexe II.94 du Règlement sur l'assurance-emploi ».

**2 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe II.93, de l'annexe II.94 figurant à l'annexe du présent règlement.**

### Entrée en vigueur

**3 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

<sup>1</sup> SOR/96-332

<sup>1</sup> DORS/96-332

**SCHEDULE**

(Section 2)

**SCHEDULE II.94**

(Subsection 77.993(3))

**Table of Weeks of Benefits for Pilot Project No. 22**

Number of hours of insurable employment in qualifying period	Regional Unemployment Rate																
	6% and under	More than 6% but not more than 7%	More than 7% but not more than 8%	More than 8% but not more than 9%	More than 9% but not more than 10%	More than 10% but not more than 11%	More than 11% but not more than 12%	More than 12% but not more than 13%	More than 13% but not more than 14%	More than 14% but not more than 15%	More than 15% but not more than 16%	More than 16%					
420 - 454	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	37	39	41		
455 - 489	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33	37	39	41		
490 - 524	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	34	36	38	40	42		
525 - 559	0	0	0	0	0	0	0	0	30	32	34	36	38	40	42		
560 - 594	0	0	0	0	29	31	29	27	29	31	33	35	37	39	41	43	
595 - 629	0	0	0	0	27	29	27	28	28	30	32	34	36	38	40	42	44
630 - 664	0	0	26	26	28	28	28	28	30	32	34	36	38	40	42	44	
665 - 699	0	24	26	26	28	28	28	28	30	32	34	36	38	40	42	44	
700 - 734	23	25	27	27	29	29	29	29	31	33	35	37	39	41	43	45	
735 - 769	23	25	27	27	29	29	29	29	31	33	35	37	39	41	43	45	
770 - 804	24	26	28	28	30	30	30	30	32	34	36	38	40	42	44	45	
805 - 839	24	26	28	28	30	30	30	30	32	34	36	38	40	42	44	45	
840 - 874	25	27	29	29	31	31	31	31	33	35	37	39	41	43	45	45	
875 - 909	25	27	29	29	31	31	31	31	33	35	37	39	41	43	45	45	
910 - 944	26	28	30	30	32	32	32	32	34	36	38	40	42	44	45	45	
945 - 979	26	28	30	30	32	32	32	32	34	36	38	40	42	44	45	45	
980 - 1014	27	29	31	31	33	33	33	33	35	37	39	41	43	45	45	45	
1015 - 1049	27	29	31	31	33	33	33	33	35	37	39	41	43	45	45	45	
1050 - 1084	28	30	32	32	34	34	34	34	36	38	40	42	44	45	45	45	
1085 - 1119	28	30	32	32	34	34	34	34	36	38	40	42	44	45	45	45	
1120 - 1154	29	31	33	35	37	37	37	37	39	41	43	45	47	49	51	53	



**ANNEXE**

(article 2)

**ANNEXE II.94**

(paragraphe 77.993(3))

**Tableau des semaines de prestations de chômage — projet pilote n° 22**

Nombre d'heures d'emploi assurable au cours de la période de référence	Taux régional de chômage													
	6 % et moins	Plus de 6 % mais au plus 7 %	Plus de 7 % mais au plus 8 %	Plus de 8 % mais au plus 9 %	Plus de 9 % mais au plus 10 %	Plus de 10 % mais au plus 11 %	Plus de 11 % mais au plus 12 %	Plus de 12 % mais au plus 13 %	Plus de 13 % mais au plus 14 %	Plus de 14 % mais au plus 15 %	Plus de 15 % mais au plus 16 %	Plus de 16 %		
420 - 454	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	37	39	41
455 - 489	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33	37	39	41
490 - 524	0	0	0	0	0	0	0	0	32	34	36	38	40	42
525 - 559	0	0	0	0	0	0	0	30	32	34	36	38	40	42
560 - 594	0	0	0	0	0	0	0	29	31	33	35	37	39	41
595 - 629	0	0	0	0	0	0	27	29	31	33	35	37	39	41
630 - 664	0	0	0	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	44
665 - 699	0	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	44	44
700 - 734	23	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43	45	45	45
735 - 769	23	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43	45	45	45
770 - 804	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	44	45	45
805 - 839	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	44	45	45
840 - 874	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43	45	45	45	45
875 - 909	25	27	29	31	33	35	37	39	41	43	45	45	45	45
910 - 944	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	45	45	45	45
945 - 979	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	45	45	45	45
980 - 1014	27	29	31	33	35	37	39	41	43	45	45	45	45	45
1015 - 1049	27	29	31	33	35	37	39	41	43	45	45	45	45	45
1050 - 1084	28	30	32	34	36	38	40	42	44	45	45	45	45	45
1085 - 1119	28	30	32	34	36	38	40	42	44	45	45	45	45	45
1120 - 1154	29	31	33	35	37	39	41	43	45	45	45	45	45	45
1155 - 1189	29	31	33	35	37	39	41	43	45	45	45	45	45	45





## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

Over the last year, some Employment Insurance (EI) economic regions, including those with high concentrations of workers in seasonal industries, have seen significant and steep declines in unemployment rates. While this is good news for most people, workers in seasonal employment often face unique labour market challenges due to the cyclical nature of their employment. Seasonal jobs are often found in rural and remote areas of the country, with scarce or no other job prospects nearby. In these areas, unemployed seasonal workers are competing for few available jobs during the off-season, making it especially difficult to find work after being laid off from a seasonal job.

Under the long-standing rules of the EI program, a reduction in regional unemployment rates can result in a reduction in the number of weeks of EI regular benefits that claimants are entitled to. For seasonal workers who rely on EI support to help them get through recurring periods of unemployment, the sudden and atypical decrease in the number of weeks of benefit entitlement due to lower unemployment rates can be challenging, especially if they reside in communities which are largely dependent on seasonal industries, with limited work available between seasons. If the number of weeks of EI regular benefits that a seasonal claimant qualifies for in their off-season is not sufficient to bridge the period between their lay-off at the end of the season and their return to work at the start of the next season, and the claimant is unable to find other work, they will experience an income gap (often referred to as the “*trou noir*”). Lower unemployment rates could increase the risk or the duration of a *trou noir* for seasonal claimants, while also impacting their access to EI and their weekly benefit rate.

### Background

EI regular benefits, under Part I of the *Employment Insurance Act* (EI Act), provide temporary income support to eligible unemployed workers while they look for employment.

The EI program is designed to respond automatically to changes in economic conditions that affect local labour markets. The EI program currently divides the country into 62 economic regions. Eligible individuals require

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

Au cours de la dernière année, certaines régions économiques de l'assurance-emploi (a.-e.), y compris celles présentant une forte concentration de travailleurs des industries saisonnières, ont observé un important déclin de leur taux de chômage. Bien qu'il s'agisse de bonnes nouvelles pour la plupart des gens, les travailleurs saisonniers sont souvent confrontés à des défis uniques sur le marché du travail en raison de la nature cyclique de leur emploi. Les emplois saisonniers se trouvent souvent dans les régions rurales et isolées du pays, avec peu ou pas d'autres perspectives d'emploi à proximité. Dans ces régions, les travailleurs saisonniers au chômage sont en compétition pour le peu d'emplois disponibles pendant la saison morte, ce qui rend particulièrement difficile la recherche d'un emploi après avoir été licencié d'un emploi saisonnier.

Conformément à des dispositions de longue date du régime d'a.-e., une diminution des taux de chômage régionaux peut entraîner une réduction du nombre de semaines de prestations régulières d'a.-e. auquel les prestataires sont admissibles. Pour les travailleurs saisonniers qui dépendent du soutien de l'a.-e. pour les aider à traverser les périodes récurrentes de chômage, la diminution soudaine et atypique du nombre de semaines de prestations auquel ils sont admissibles en raison de la baisse des taux de chômage peut poser un défi, particulièrement s'ils résident dans des communautés tributaires d'industries saisonnières avec des possibilités d'emplois limitées entre les saisons. Si le nombre de semaines de prestations régulières auquel un prestataire saisonnier est admissible pendant sa saison morte ne suffit pas à combler la période entre sa mise à pied à la fin de la saison et son retour à l'emploi au début de la saison suivante, et qu'il n'est pas en mesure de trouver un autre emploi, il connaît alors une période sans revenu, communément appelée un « trou noir ». Des taux de chômage plus bas pourraient augmenter le risque ou la durée d'un trou noir pour les prestataires saisonniers, tout en ayant un impact sur leur accès à l'a.-e. et sur leur taux de prestations hebdomadaires.

### Contexte

Les prestations régulières versées au titre de la partie I de la *Loi sur l'assurance-emploi* (Loi sur l'a.-e.) permettent d'offrir un soutien du revenu temporaire aux chômeurs admissibles pendant qu'ils cherchent du travail.

Le régime d'a.-e. est conçu pour répondre automatiquement aux changements de la conjoncture économique qui touchent les marchés du travail locaux. Aux termes de celui-ci, le pays est actuellement divisé en 62 régions

between 420 and 700 hours of insurable employment to qualify and are entitled to receive between 14 and 45 weeks of EI regular benefits, depending on the unemployment rate in the EI economic region where they reside and the number of hours of insurable employment accumulated in their qualifying period.<sup>1</sup> In general, when an EI economic region's unemployment rate decreases, the number of weeks of EI regular benefit entitlement that a claimant can receive also decreases, reflecting the improving labour market conditions.

However, for seasonal workers who rely on the EI program for income support during the off-season, the fewer number of weeks of EI benefits available during the off-season can mean a greater chance of experiencing a period with no income between the end of their EI benefits and the start of the next season. This is especially true in areas of the country where seasonal industries are the main source of jobs and employment opportunities during the off-season are scarce.

There have been consistent calls for reforms to the EI program to better respond to the needs of workers in seasonal industries including from employers of seasonal workers who would like their employees to return during the busy season.

The EI program currently has a temporary legislated seasonal measure in place to reduce the likelihood and duration of income gaps for seasonal EI claimants. First introduced as a pilot project in the *Employment Insurance Regulations* (EI regulations) in 2018 (Pilot Project No. 21), this measure was subsequently replicated as a temporary measure in the legislation in 2021 and later extended two times via legislative amendments to the EI Act. The most recent extension was made in the *Budget Implementation Act, 2023, No. 1*, which extended the existing seasonal measure until October 26, 2024.

This measure provides up to five additional weeks (to a maximum of 45 weeks) of regular benefits to seasonal claimants who reside in 13 targeted EI economic regions<sup>2</sup>:

Newfoundland / Labrador (excluding the capital)

Eastern Nova Scotia

<sup>1</sup> The qualifying period is the 52 weeks preceding the start of a claim or the period since the beginning of an individual's last claim, whichever is shorter.

<sup>2</sup> The boundaries of the EI economic regions are defined in the EI Act and EI Regulations. Some provinces and the territories are divided into two EI economic regions only: the capital and the non-capital regions, while other provinces are divided into more EI economic regions.

économiques. Les personnes doivent accumuler entre 420 et 700 heures d'emploi assurable pour être admissibles à recevoir entre 14 et 45 semaines de prestations régulières, selon le taux de chômage de la région où elles résident et le nombre d'heures d'emploi assurable accumulées au cours de leur période de référence<sup>1</sup>. En général, lorsque le taux de chômage d'une région économique de l'a.-e. diminue, le nombre de semaines de prestations régulières d'a.-e. auquel un prestataire peut être admissible diminue également, ce qui reflète l'amélioration des conditions du marché du travail.

Toutefois, pour les travailleurs saisonniers qui dépendent du régime d'a.-e. pour obtenir un soutien du revenu pendant la saison morte, le nombre réduit de semaines de prestations d'a.-e. disponibles pendant la saison morte peut signifier une plus grande probabilité de vivre une période sans revenu entre la fin de leurs prestations d'a.-e. et le début de la saison suivante. C'est notamment le cas dans les régions du pays où les industries saisonnières sont la principale source d'emplois et où les possibilités d'emploi pendant la saison morte sont rares.

Des appels répétés ont été lancés en faveur d'une réforme du régime d'a.-e. afin de mieux répondre aux besoins des travailleurs des industries saisonnières, y compris de la part des employeurs saisonniers qui aimeraient que leurs employés reviennent pendant la haute saison.

Le régime d'a.-e. prévoit actuellement une mesure législative saisonnière temporaire visant à réduire la probabilité qu'une période sans revenu survienne pour les prestataires saisonniers ou à en limiter la durée. D'abord lancée sous forme de projet pilote en vertu du *Règlement sur l'assurance-emploi* en 2018 (projet pilote n° 21), cette mesure a ensuite été reproduite en tant que mesure temporaire dans la loi en 2021, puis a été prolongée à deux reprises grâce à des modifications législatives à la Loi sur l'a.-e. La prolongation la plus récente a été effectuée lors de l'adoption de la *Loi n° 1* d'exécution du budget de 2023, laquelle prolongation devrait prendre fin le 26 octobre 2024.

Cette mesure prévoit jusqu'à cinq semaines supplémentaires de prestations régulières, jusqu'à un maximum de 45 semaines, pour les prestataires saisonniers résidant dans l'une des 13 régions économiques de l'a.e. ciblées<sup>2</sup> :

Terre-Neuve / Labrador (excluant la capitale)

Est de la Nouvelle-Écosse

<sup>1</sup> La période de référence désigne la période de 52 semaines précédant le début d'une demande de prestations ou celle écoulée depuis le début de la dernière demande présentée, la plus courte des deux étant retenue.

<sup>2</sup> Les limites des régions économiques de l'a.-e. sont définies dans la Loi sur l'a.-e. et son règlement. Certaines provinces et les territoires ne comptent que deux régions économiques de l'a.-e., soit la région de la capitale et la région excluant la capitale, alors que d'autres provinces sont divisées en plusieurs régions économiques de l'a.-e.

Western Nova Scotia

Prince Edward Island (excluding the capital)

Charlottetown

Madawaska–Charlotte

Restigouche–Albert

Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

Lower Saint Lawrence and North Shore

Central Quebec

Chicoutimi–Jonquière

North Western Quebec

Yukon (excluding the capital)

To qualify for the additional weeks of regular benefits under the existing seasonal measure, claimants must also meet the following seasonal claimant criteria:

- have at least three benefit periods in which regular or fishing benefits were paid or payable to them in the five years prior to the beginning of the current benefit period; and,
- at least two of these benefit periods have started “around the same time of year” as their current benefit period. “Around the same time of year” is defined as the period that is eight weeks preceding and eight weeks following the week of the current claim.

The legislation also includes a clause to ensure that the timing of temporary measures put in place during the COVID-19 pandemic, which may have impacted seasonal claiming patterns, does not affect seasonal claimant status. Therefore, if, at the time the claim is established, claimants do not meet the above criteria, but they qualified for the additional weeks of benefits under Pilot Project No. 21, they are considered to meet the seasonal claimant criteria.

The evaluation of Pilot Project No. 21 found that claimants entitled to fewer weeks of benefits were more likely to experience an income gap during their off-season and were more likely to use the extra weeks of benefits offered.

In 2023, some seasonal industries experienced shorter or interrupted work seasons for various reasons, including effects of climate change, natural disasters, supply chain

Ouest de la Nouvelle-Écosse

Île-du-Prince-Édouard (excluant la capitale)

Charlottetown

Madawaska–Charlotte

Restigouche–Albert

Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

Bas-Saint-Laurent–Côte-Nord

Centre du Québec

Chicoutimi–Jonquière

Nord-ouest du Québec

Yukon (excluant la capitale)

Afin d'être admissibles aux semaines supplémentaires de prestations régulières prévues par la mesure saisonnière actuelle, les prestataires doivent également répondre aux critères suivants applicables aux prestataires saisonniers :

- Ils doivent avoir fait établir au moins trois périodes de prestations au cours desquelles des prestations régulières ou pour pêcheurs ont été payées ou payables au cours des cinq années précédant le début de leur période de prestations actuelle;
- De ces périodes de prestations, au moins deux doivent avoir commencé « environ au même moment de l'année » que leur période de prestations actuelle, soit lors des huit semaines précédant et suivant la semaine de la demande actuelle.

La loi comprend également une disposition visant à garantir que le calendrier des mesures temporaires mises en place pendant la pandémie de COVID-19, qui peut avoir eu un impact sur les schémas de demandes saisonnières, n'affecte pas le statut de prestataire saisonnier. Par conséquent, si, au moment où leur demande est établie, les prestataires ne répondent pas aux critères susmentionnés, mais qu'ils ont été admissibles aux semaines supplémentaires de prestations dans le cadre du projet pilote n° 21, ils sont considérés comme répondant aux critères applicables aux prestataires saisonniers.

L'évaluation du projet pilote n° 21 a permis de constater que les prestataires qui étaient admissibles à moins de semaines de prestations étaient plus susceptibles de connaître une période sans revenu pendant la saison morte et, par conséquent, de se prévaloir des semaines supplémentaires offertes.

En 2023, certaines industries saisonnières ont connu un raccourcissement ou une interruption de leur saison pour diverses raisons, notamment les répercussions des

issues, and market fluctuations. For many seasonal workers, the shorter season meant more difficulty accumulating the hours of work they needed to qualify for enough weeks of benefits to cover them until the next season. This will increase their risk of having a period during which they receive neither EI benefits nor employment income before their return to seasonal employment. In EI economic regions that have seen a sudden decline in the unemployment rate and where claimants are entitled to a lower number of weeks of EI benefits than in the previous year, the existing temporary legislated measure that provides up to five additional weeks of EI regular benefits to seasonal claimants may no longer be sufficient to prevent an income gap for some seasonal claimants; for others who were already experiencing an income gap, there is a risk that receiving fewer weeks of benefits will result in even longer income gaps.

Of the 13 targeted EI economic regions, seven EI regions experienced declines in unemployment rates that resulted in fewer weeks of benefit entitlement for seasonal claimants who established an EI regular benefits claim in fall 2023 compared to what they would have qualified for at the same time last year with the same number of insurable employment hours. These regions are: Newfoundland / Labrador (excluding the capital), Eastern Nova Scotia, Western Nova Scotia, Madawaska–Charlotte, Restigouche–Albert, Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, and Prince Edward Island (excluding the capital).

As an example, the EI economic region of Newfoundland / Labrador (excluding the capital) experienced a steep decline in its unemployment rate, falling from 14.8% in September 2022 to 12.0% in September 2023. For workers in that EI economic region who started a claim on September 10, 2023 (when the new unemployment rate came into effect), including those in seasonal industries, the result is up to six fewer weeks of regular benefit entitlement compared to those who had a claim established in September 2022.

### **Objective**

The amendments to the EI regulations seek to mitigate the impact of decreases in the number of weeks of EI benefit entitlements due to recent declines in unemployment rates in EI economic regions with high concentrations of seasonal claimants and to help reduce the likelihood or the duration of an income gap during the off-season for seasonal claimants. By establishing a pilot project, the

changements climatiques, les catastrophes naturelles, les pénuries dans les chaînes d'approvisionnement et les fluctuations du marché. Pour de nombreux travailleurs saisonniers, le raccourcissement de la saison signifie qu'il est plus difficile d'accumuler les heures d'emploi nécessaires pour être admissible à un nombre de semaines de prestations suffisant pour les soutenir jusqu'à la saison suivante. Cela augmentera le risque qu'ils connaissent une période pendant laquelle ils ne recevront ni prestations d'a.-e. ni revenu d'emploi jusqu'à ce qu'ils reprennent leur emploi saisonnier. Dans les régions économiques de l'a.-e. qui ont connu un déclin soudain du taux de chômage et où les prestataires sont admissibles à un nombre de semaines de prestations inférieur à celui de l'an dernier, la mesure législative temporaire actuelle qui prévoit jusqu'à cinq semaines supplémentaires de prestations régulières pour les prestataires saisonniers pourrait ne plus être suffisante pour éviter une période sans revenu pour certains prestataires saisonniers. Pour ceux qui connaissaient déjà une période sans revenu, le fait de recevoir moins de semaines de prestations risque d'entraîner des périodes sans revenu encore plus importantes.

Parmi les 13 régions économiques de l'a.-e. ciblées, sept régions économiques ont connu un déclin des taux de chômage ayant entraîné une diminution du nombre de semaines d'admissibilité aux prestations pour les prestataires saisonniers qui ont fait établir une demande de prestations régulières d'a.-e. à l'automne 2023 comparativement à ce qu'ils auraient été admissibles à la même période l'an dernier avec le même nombre d'heures d'emploi assurable. Ces régions sont : Terre-Neuve / Labrador (excluant la capitale), l'est de la Nouvelle-Écosse, l'ouest de la Nouvelle-Écosse, Madawaska–Charlotte, Restigouche–Albert, Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine et Île-du-Prince-Édouard (excluant la capitale).

Par exemple, la région économique de l'a.-e. de Terre-Neuve / Labrador (excluant la capitale) a connu un déclin considérable de son taux de chômage, celui-ci étant passé de 14,8 % en septembre 2022 à 12,0 % en septembre 2023. Par conséquent, les travailleurs de cette région économique de l'a.-e. qui ont commencé une demande de prestations le 10 septembre 2023 (lorsque le nouveau taux de chômage est entré en vigueur), y compris ceux occupant un emploi saisonnier, peuvent avoir été admissibles jusqu'à six semaines de moins de prestations régulières comparativement à ceux dont la demande a été établie en septembre 2022.

### **Objectif**

Les modifications au Règlement sur l'a.-e. visent à atténuer l'impact des diminutions du nombre de semaines d'admissibilité aux prestations d'a.-e. découlant des déclinés récents des taux de chômage dans les régions économiques de l'a.-e. comportant une forte concentration de prestataires saisonniers. Elles cherchent également à réduire la probabilité qu'une période sans revenu

amendments will also test whether certain seasonal claimants require more additional weeks of benefits as a result of low unemployment rates.

### **Description**

Further to the announcement in the *2023 Fall Economic Statement*, the amendments to the EI Regulations introduce a pilot project that provides up to four additional weeks of EI regular benefits, on top of the five additional weeks available under the existing temporary legislated seasonal measure, to seasonal claimants whose benefit period is established between September 10, 2023, and September 7, 2024, and who meet the criteria of the existing legislated seasonal measure. The existing maximum of 45 weeks of regular benefits remains in place. To be eligible for the additional weeks, claimants must reside in one of the 13 EI economic regions targeted by the existing legislated temporary seasonal measure and meet the seasonal claimant definition.

### **Regulatory development**

#### *Consultation*

This proposal follows two years of extensive consultations on EI modernization starting in 2021 that were conducted through a phased approach and included over 35 stakeholder roundtables with organized labour and employer groups, community organizations, academics, and other experts. The five sessions that were specifically focussed on seasonal workers included four stakeholder roundtables, with significant participation from Quebec and Atlantic Canada, and one workshop with technical experts. The consultations also included input from more than 160 written submissions from interested stakeholders through an online portal, and over 1 900 responses to a public questionnaire.

There was general support for continuation of the existing temporary legislated seasonal measure, although some worker groups asked to increase the number of additional weeks of EI regular benefit beyond five weeks to reduce the likelihood or duration of the income gap. There was also recognition among worker and employer groups of the need to better define eligibility for the seasonal measure and more flexibility to help workers stay connected to work while in receipt of EI in the off-season to ensure they return to their seasonal employment when it resumes and to avoid labour shortages in seasonal industries. Some experts expressed more general concern that EI is limiting productivity and economic development in areas with

surviennent pendant la saison morte pour les prestataires saisonniers ou à en limiter la durée. En mettant en place un projet pilote, les modifications vont également évaluer si certains prestataires saisonniers ont besoin d'un plus grand nombre de semaines de prestations supplémentaires en raison des bas taux de chômage.

### **Description**

À la suite de l'annonce dans l'Énoncé économique de l'automne de 2023, les modifications au Règlement sur l'a.-e. permettent d'instaurer un projet pilote prévoyant jusqu'à quatre semaines supplémentaires de prestations régulières, en plus des cinq versées en vertu de la mesure législative saisonnière temporaire en place, aux prestataires saisonniers dont la période de prestations est établie entre le 10 septembre 2023 et le 7 septembre 2024 et qui répondent aux critères de la mesure actuelle. Le maximum actuel de 45 semaines de prestations régulières est maintenu. Pour être admissibles aux semaines supplémentaires, les prestataires doivent entre autres résider dans l'une des 13 régions économiques de l'a.-e. ciblées par la mesure législative saisonnière temporaire actuelle et répondre à la définition de prestataire saisonnier.

### **Élaboration de la réglementation**

#### *Consultation*

Cette proposition est le fruit de deux années de vastes consultations lancées en 2021 sur la modernisation de l'a.-e. pour lesquelles une approche progressive avait été préconisée. Elles ont mené à plus de 35 tables rondes auprès d'intervenants, dont des syndicats, des groupes d'employeurs, des organismes communautaires, des universitaires et d'autres experts. Les cinq séances portant expressément sur les travailleurs saisonniers ont inclus quatre tables rondes, auxquelles le Québec et le Canada atlantique ont fortement participé, et un atelier avec des experts techniques. Les consultations ont également bénéficié de l'apport de plus de 160 soumissions écrites présentées par les intervenants intéressés à l'aide d'un portail en ligne, et de plus de 1 900 réponses à un sondage ouvert au grand public.

Le maintien de la mesure saisonnière temporaire prévue par la loi a reçu un soutien général, quoique certains groupes de travailleurs souhaitaient que le nombre de semaines supplémentaires de prestations régulières de l'a.-e. soit augmenté au-delà de cinq semaines afin de réduire la probabilité ou la durée de périodes sans revenu. Les groupes de travailleurs et d'employeurs ont également reconnu la nécessité de mieux définir les critères d'admissibilité et d'offrir une plus grande souplesse pour aider les travailleurs à rester en contact avec le marché du travail tout en bénéficiant de l'a.-e. pendant la saison morte, afin de s'assurer qu'ils reprennent leur emploi saisonnier dès qu'il reprend et éviter des pénuries de main-d'œuvre dans

highly seasonal regional economies and called for incremental changes towards less regional EI policies.

Consultations have also been held internally with the Department of Fisheries and Oceans and Atlantic Canada Opportunities Agency, as well as externally with officials from the Quebec, Nova Scotia, and Newfoundland and Labrador governments to better understand the unexpected EI impacts of recent and sudden labour market changes on seasonal workers and regions.

Since the regulations need to be put in place expeditiously and do not result in additional burden on businesses, the amendments were exempted from republication in Part I of the *Canada Gazette*.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an assessment of modern treaty implications was conducted in support of the proposal. There are no implications for modern treaty obligations or Indigenous engagement in these regulatory amendments. No Indigenous groups were engaged in designing this proposal.

#### *Instrument choice*

The EI Act provides the Canada Employment Insurance Commission with the authority to make regulations to introduce pilot projects of up to a three-year duration, to test possible amendments to the Act or the regulations to make them more consistent with current industry employment practices, trends or patterns or to improve service to the public.

Introducing this temporary EI measure as a pilot project enables it to be implemented in sufficient time to support most seasonal claimants in the 13 EI regions targeted, the majority of whom have their benefit period starting in the fall or early winter. At the same time, the pilot project will test whether low unemployment rates result in a need for seasonal claimants to use more additional weeks of EI regular benefits to mitigate the possibility of an income gap during their off-season.

les industries saisonnières. Certains experts ont exprimé des inquiétudes que l'a.-e. ne limite la productivité et la croissance économique dans les régions où les économies régionales sont fortement saisonnières et ils ont exhorté le gouvernement à faire des changements progressifs vers des politiques d'a.-e. moins régionales.

Des consultations internes ont également été organisées avec le ministère des Pêches et des Océans ainsi que l'Agence de promotion économique du Canada atlantique. Des consultations externes ont été tenues avec des représentants des gouvernements du Québec, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador afin de mieux cerner les impacts inattendus sur l'a.-e. des changements récents et soudains du marché du travail sur les travailleurs saisonniers et les régions.

Puisque le règlement doit être mis en place rapidement et qu'il n'entraîne pas de fardeau supplémentaire pour les entreprises, les modifications ont été exemptées de la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une évaluation des répercussions sur les traités modernes a été réalisée à l'appui de cette proposition. Les modifications réglementaires n'ont aucune incidence sur les obligations au titre de ces traités ou sur la mobilisation des groupes autochtones. Aucune consultation auprès des groupes autochtones n'a été entreprise lors de l'élaboration de cette proposition.

#### *Choix de l'instrument*

La Loi sur l'a.-e. confère à la Commission de l'assurance-emploi du Canada le pouvoir de prendre des règlements pour établir et mettre en œuvre des projets pilotes d'une durée maximale de trois ans afin de mettre à l'essai de possibles modifications à ladite Loi ou à ses règlements, afin de les harmoniser avec les pratiques, les tendances et les modèles suivis par l'industrie en matière d'emploi ou d'améliorer les services offerts à la population.

Mettre en œuvre cette mesure temporaire de l'a.-e. sous forme de projet pilote accorde suffisamment de temps pour soutenir la plupart des prestataires saisonniers dans les 13 régions de l'a.-e. ciblées, dont la majorité commence leur période de prestations à l'automne ou au début de l'hiver. Parallèlement, le projet pilote permettra de vérifier si les bas taux de chômage font en sorte que les prestataires saisonniers ont besoin d'un plus grand nombre de semaines de prestations régulières supplémentaires afin d'atténuer la possibilité de connaître une période sans revenu pendant leur saison morte.

## Regulatory analysis

### *Benefits and costs*

The payment of up to four additional weeks of EI benefits is expected to be the principal benefit of the pilot project. A supplemental benefit of the pilot project will be the information collected and lessons learned from the project, which will be used to inform future program changes. The latter cannot be quantified and is not included in the analysis.

The administrative costs associated with delivering the measure, as well as the increased EI premiums resulting from the administrative costs and increased program costs (i.e. EI benefits paid), will be the principal costs associated with the pilot project.

### Calculation of benefits

To receive up to four additional weeks of regular benefits under the pilot project, a claimant must meet the seasonal claimant definition, reside in one of the 13 targeted EI economic regions, and have already used all of their weeks of benefit entitlement, including the additional five weeks of benefits provided by the existing temporary legislated measure.

Pilot Project No. 21 serves as a baseline scenario as it provided five additional weeks of EI regular benefits (to a maximum of 45 weeks) to seasonal claimants in the 13 targeted EI economic regions. Data from this pilot project found that in 2019, the last year where data was not impacted by the pandemic, about 62 000 seasonal claimants in these regions used at least one week of the additional weeks provided.

Based on EI administrative data from 2019, it is estimated that about 42 000 of these 62 000 seasonal claimants would benefit from at least one of the four additional weeks of EI regular benefits provided by this new pilot project. Forty-two thousand is the number of claimants who used all five of the additional weeks of benefits provided by Pilot Project No. 21 but did not qualify for the maximum entitlement of 45 weeks. The breakdown of the 42 000 seasonal claimants by EI economic region, based on the same EI administrative data, is provided in Table 1 below.

It is estimated that the 42 000 seasonal claimants will receive, on average, 3.3 additional weeks of benefits under this pilot project, resulting in a total of approximately 138 600 additional weeks of benefits being provided. The

## Analyse de la réglementation

### *Avantages et coûts*

Le paiement d'un maximum de quatre semaines supplémentaires de prestations d'a.-e devrait être le principal avantage du projet pilote. Un avantage supplémentaire du projet pilote sera, d'une part, l'information recueillie et, d'autre part, les leçons tirées du projet pilote, lesquelles seront utilisées pour informer les changements futurs du régime. Ce dernier point ne peut être quantifié et n'est pas inclus dans l'analyse.

Les coûts administratifs associés à la mise en œuvre de la mesure ainsi que l'augmentation des cotisations d'a.-e. résultant des coûts administratifs et de l'augmentation des coûts de programme (c'est-à-dire les prestations d'a.-e. versées) constitueront les principaux coûts associés au projet pilote.

### Calcul des avantages

Pour bénéficier des prestations régulières qui sont offertes jusqu'à concurrence de quatre semaines supplémentaires dans le cadre du projet pilote, un prestataire doit répondre à la définition de prestataire saisonnier, résider dans l'une des 13 régions économiques de l'a.-e. ciblées et avoir déjà utilisé toutes les semaines de prestations auxquelles il est admissible, y compris les cinq semaines supplémentaires de prestations prévues par la mesure législative temporaire actuelle.

Le projet pilote n° 21 sert de scénario de référence, car il offrait cinq semaines supplémentaires de prestations régulières d'a.-e. (jusqu'à un maximum de 45 semaines) aux prestataires saisonniers dans les 13 régions économiques de l'a.-e. ciblées. Les données de ce projet pilote ont révélé qu'en 2019, la dernière année où les données n'ont pas été affectées par la pandémie, environ 62 000 prestataires saisonniers de ces régions ont utilisé au moins une des semaines supplémentaires fournies.

Selon les données administratives de l'a.-e. de 2019, on estime qu'environ 42 000 de ces 62 000 prestataires saisonniers bénéficieraient d'au moins une des quatre semaines supplémentaires de prestations régulières d'a.-e. prévues par ce nouveau projet pilote. Quarante-deux mille est le nombre de prestataires qui ont utilisé les cinq semaines supplémentaires de prestations prévues par le projet pilote n° 21 sans toutefois être admissibles au maximum de 45 semaines. La répartition des 42 000 prestataires saisonniers par région économique de l'a.-e., basée sur les mêmes données administratives, est présentée dans le tableau 1 ci-dessous.

On estime que ces 42 000 prestataires saisonniers recevront, en moyenne, 3,3 semaines supplémentaires de prestations dans le cadre de ce projet pilote, soit un total d'environ 138 600 semaines supplémentaires de prestations



average amount for each week of additional benefits provided is estimated at \$480. This amount reflects the average weekly benefit rate of seasonal claimants from 2019 actualized to 2023-24. Using this benefit rate, the pilot project is expected to provide about \$66.5 million in additional benefits to eligible seasonal claimants.

Table 1 below summarizes, by region, the expected number of beneficiaries, expected total additional weeks of benefits to be used, and expected amount of benefits to be paid from the pilot project. Note that the total number of claimants expected to benefit from this measure was rounded to 42 000 for the purposes of estimating the total dollar amount in benefits expected to be paid by this measure.

versées. Le montant moyen pour chaque semaine supplémentaire de prestations versées est estimé à 480 \$. Ce montant reflète le taux moyen de prestations hebdomadaires des prestataires saisonniers de 2019 actualisé à 2023-2024. En utilisant ce taux de prestations, le projet pilote devrait fournir environ 66,5 millions de dollars en prestations supplémentaires aux prestataires saisonniers admissibles.

Le tableau 1 ci-dessous résume, par région, le nombre prévu de prestataires qui devraient bénéficier de la mesure, le nombre total prévu de semaines supplémentaires de prestations qui seront utilisées et le montant prévu des prestations qui seront versées dans le cadre du projet pilote. Il convient de noter que le nombre total de prestataires qui devraient bénéficier de cette mesure a été arrondi à 42 000 pour les besoins de l'estimation du montant total des prestations qui devraient être versées dans le cadre de cette mesure.

**Table 1: Seasonal claimants expected to benefit from the pilot project per EI economic region**

<b>EI Economic Region</b>	<b>Seasonal claimants expected to benefit from the Pilot Project (i.e. would use at least one of the up to four additional weeks of benefits)</b>	<b>Expected number of additional weeks to be used (= number of claimants * 3.3 weeks) [numbers rounded to the nearest hundred]</b>	<b>Total expected amount of benefits (= number of weeks * \$480)</b>
Newfoundland / Labrador (excluding the capital)	5 600	18 700	\$8,976,000
Eastern Nova Scotia	3 400	11 400	\$5,472,000
Western Nova Scotia	4 400	14 700	\$7,056,000
Prince Edward Island (excluding the capital)	2 300	7 700	\$3,696,000
Charlottetown	500	1 700	\$816,000
Madawaska–Charlotte	1 300	4 300	\$2,064,000
Restigouche–Albert	4 600	15 400	\$7,392,000
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	3 400	11 400	\$5,472,000
Lower Saint Lawrence and North Shore	5 400	18 000	\$8,640,000
Central Quebec	7 400	24 700	\$11,856,000
Chicoutimi–Jonquière	900	3 000	\$1,440,000
North Western Quebec	2 200	7 300	\$3,504,000
Yukon (excluding the capital)	100	300	\$144,000
<b>Total</b>	<b>41 500</b>	<b>138 600</b>	<b>\$66,528,000</b>

**Tableau 1 : Nombre de prestataires saisonniers qui devraient bénéficier du projet pilote, par région économique de l'a.-e.**

Région économique de l'a.-e.	Nombre de prestataires saisonniers qui devraient bénéficier du projet pilote (c.-à-d. qu'ils auraient recours à au moins une des quatre semaines supplémentaires de prestations)	Nombre prévu de semaines supplémentaires utilisées (nombre de prestataires x 3,3 semaines) [chiffres arrondis à la centaine la plus proche]	Montant total prévu des prestations (= nombre de semaines * 480 \$)
Terre-Neuve / Labrador (excluant la capitale)	5 600	18 700	8 976 000
Est de la Nouvelle-Écosse	3 400	11 400	5 472 000
Ouest de la Nouvelle-Écosse	4 400	14 700	7 056 000
Île-du-Prince-Édouard (excluant la capitale)	2 300	7 700	3 696 000
Charlottetown	500	1 700	816 000
Madawaska-Charlotte	1 300	4 300	2 064 000
Restigouche-Albert	4 600	15 400	7 392 000
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	3 400	11 400	5 472 000
Bas-Saint-Laurent-Côte-Nord	5 400	18 000	8 640 000
Centre du Québec	7 400	24 700	11 856 000
Chicoutimi-Jonquière	900	3 000	1 440 000
Nord-ouest du Québec	2 200	7 300	3 504 000
Yukon (excluant la capitale)	100	300	144 000
Total	41 500	138 600	66 528 000

Table 2 provides the expected distribution of additional EI benefits by fiscal year. Although the pilot project will apply to claims established over a one-year period, the extra weeks of benefits provided by the pilot project are expected to be paid over three fiscal years, 2023/24, 2024/25, and 2025/26. The additional weeks provided will be available to any eligible seasonal claimant whose benefit period is established between September 10, 2023, and September 7, 2024. The benefit period during which a claimant can receive benefits is usually 52 weeks following the beginning of their claim. Thus, some claimants who commence their claim in 2024 could receive the extra weeks of benefits in the 2025/26 fiscal year.

**Table 2: Additional EI benefits (fiscal year, millions)**

	2023/24	2024/25	2025/26	Total
Expected additional EI benefits	\$6.14	\$48.25	\$12.13	\$66.52

Le tableau 2 présente la répartition prévue des prestations supplémentaires d'a.-e. par exercice financier. Bien que le projet pilote s'appliquera aux demandes établies sur une période d'un an, les semaines supplémentaires de prestations prévues par le projet pilote peuvent être versées au cours de trois exercices financiers, soit 2023-2024, 2024-2025 et 2025-2026. Les semaines supplémentaires prévues seront offertes à tout prestataire saisonnier admissible dont la période de prestations est établie entre le 10 septembre 2023 et le 7 septembre 2024. La période pendant laquelle un prestataire peut recevoir des prestations est généralement de 52 semaines après le début de sa demande. Ainsi, certains prestataires qui commencent leur demande en 2024 pourraient recevoir les semaines supplémentaires de prestations au cours de l'exercice 2025-2026.

**Tableau 2 : Prestations supplémentaires d'a.-e. (exercice financier, en millions de dollars)**

	2023-2024	2024-2025	2025-2026	Total
Prestations supplémentaires d'a.-e. prévues	6,14	48,25	12,13	66,52

### Calculation of costs

Service Canada estimates the total incremental operating costs for the pilot project are \$2.1 million. This amount is estimated based on the expected claimant volume from the pilot project and from previous experiences delivering temporary measures providing additional weeks of benefits to seasonal claimants. These costs are expected to occur over two fiscal years (2023/24 and 2024/25), as Service Canada does not expect operating costs after September 7, 2024, to be significant.

The incremental program costs are estimated to be \$66.5 million, equivalent to the total amount of additional EI benefits that would be paid under the pilot project. These costs, along with the operating costs for Service Canada, will be recovered through increases to the EI premiums paid over a seven-year period by workers in insurable employment and by their employers. The seven-year period is based on the principle that EI premiums are adjusted to ensure the EI Operating Account maintains a seven-year break-even rate.

An analysis based on the *2024 Actuarial Report on the Employment Insurance Premium Rate* to determine the increase in premiums that will be needed to ensure a balance in the EI Operating Account over a seven-year period, taking into account inflation, concluded that this measure will result in upward pressure on EI premiums of 0.04 cents per \$100 of insurable earnings.

Table 3 shows the expected incremental costs, in the form of increased EI premiums, resulting from the impact of this measure on the projected 2025 seven-year break-even rate. The total cost of \$68.6 million is comprised of \$66.5 million in increased premiums to offset the increased benefits paid out and \$2.1 million in increased premiums to offset the operating costs to Service Canada. While the impact is over a seven calendar-year period, it is presented over eight fiscal years.

**Table 3: Increase in EI premiums resulting from the pilot project**

	2023/24	2024/25	2025/26	2026/27	2027/28	2028/29	2029/30	2030/31	2031/32	Total
Increased Premiums	\$0	\$2.21	\$8.91	\$9.20	\$9.51	\$9.86	\$10.22	\$10.58	\$8.14	\$68.63

**Tableau 3 : Augmentation des cotisations d'a.-e. résultant du projet pilote (exercice financier, en millions de dollars)**

	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031	2031-2032	Total
Augmentation des cotisations	0,0	2,21	8,91	9,20	9,51	9,86	10,22	10,58	8,14	68,63

### Calcul des coûts

Service Canada estime à 2,1 millions de dollars le total des coûts opérationnels supplémentaires pour le projet pilote. Ce montant est estimé en fonction du nombre de prestataires prévu dans le cadre du projet pilote et des expériences antérieures de mise en œuvre de mesures temporaires offrant des semaines supplémentaires de prestations aux prestataires saisonniers. Ces coûts devraient s'échelonner sur deux exercices financiers (2023-2024 et 2024-2025), car Service Canada ne s'attend pas à ce que les coûts opérationnels soient importants après le 7 septembre 2024.

Les coûts de programme supplémentaires sont estimés à 66,5 millions de dollars, ce qui équivaut au montant total des prestations supplémentaires d'a.-e. qui seraient versées dans le cadre du projet pilote. Ces coûts, ainsi que les coûts opérationnels de Service Canada, seront recouverts au moyen d'augmentations des cotisations d'a.-e. versées sur une période de sept ans par les travailleurs occupant un emploi assurable et par leurs employeurs. La période de sept ans est fondée sur le principe selon lequel les cotisations d'a.-e. sont ajustées de manière à ce que le Compte des opérations de l'a.-e. maintienne un taux d'équilibre sur sept ans.

Une analyse fondée sur le *Rapport actuariel de 2024 sur le taux de cotisation à l'assurance-emploi* visant à déterminer l'augmentation des cotisations qui sera nécessaire pour assurer l'équilibre du compte des opérations de l'a.-e. sur une période de sept ans en tenant compte de l'inflation a conclu que cette mesure entraînera une pression à la hausse sur les cotisations d'a.-e. de 0,04 cent par tranche de 100 \$ de rémunération assurable.

Le tableau 3 montre les coûts supplémentaires prévus, sous la forme d'une augmentation des cotisations d'a.-e. résultant de l'impact de cette mesure sur le taux d'équilibre sur sept ans prévu pour 2025. Le coût total de 68,6 millions de dollars se compose de 66,5 millions de dollars d'augmentation des cotisations pour défrayer les prestations supplémentaires versées et de 2,1 millions de dollars d'augmentation des cotisations pour défrayer les coûts opérationnels de Service Canada. Bien que l'impact porte sur une période de sept années civiles, il est présenté sur huit exercices fiscaux.

### Present value of benefits

The net benefit of this pilot project is equal to the additional benefits received by eligible seasonal claimants in the 13 targeted EI economic regions minus the increased premiums paid by all workers in all EI regions, including those not targeted by the pilot project. The present value of the total incremental net benefit of the pilot project, discounted at 7%, amounts to \$12.1 million. This benefit arises as a result of discounting, reflecting that the benefits occur over the first three years of the pilot project while the costs are spread over a longer period. Table 4 shows the present value of the benefits and costs from the proposed measure, by year.

### Valeur actuelle des avantages

L'avantage net de ce projet pilote est égal aux prestations supplémentaires reçues par les prestataires saisonniers admissibles dans les 13 régions économiques de l'a.-e. ciblées, moins l'augmentation des cotisations payées par tous les travailleurs dans toutes les régions de l'a.-e., y compris ceux qui ne sont pas ciblés par le projet pilote. La valeur actuelle de l'avantage net total supplémentaire du projet pilote actualisée à 7 % s'élève à 12,1 millions de dollars. Cet avantage résulte de l'actualisation qui reflète le fait que les avantages se produisent au cours des trois premières années du projet pilote, alors que les coûts sont répartis sur une période plus longue. Le tableau 4 présente la valeur actuelle des avantages et des coûts de la mesure proposée, par année.

**Table 4: Present value of the benefits and costs of the proposed measure**

(millions)	2023/24	2024/25	2025/26	2026/27	2027/28	2028/29	2029/30	2030/31	2031/32	Total
Benefits	\$6.14	\$45.09	\$10.60	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$61.83
Costs	\$0	\$2.06	\$7.78	\$7.51	\$7.25	\$7.03	\$6.81	\$6.59	\$4.74	\$49.77
Net Present Value (Benefits – Costs)										\$12.06

**Tableau 4 : Valeur actuelle des avantages et des coûts de la mesure proposée**

(millions de dollars)	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030	2030-2031	2031-2032	Total
Avantages	6,14	45,09	10,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61,83
Coûts	0,00	2,06	7,78	7,51	7,25	7,03	6,81	6,59	4,74	49,77
Valeur actuelle nette (avantages - coûts)										12,06

### Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the regulatory amendments will not impact Canadian small businesses. No regulatory administrative or compliance burden on small businesses has been identified. As per standard processes currently in place for businesses to comply with the EI program, businesses will continue to be required to provide a Record of Employment when there is a termination; however, it will not change in the form or frequency as a result of this pilot project.

### One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply as there is no incremental change in administrative burden on business and no regulatory titles are repealed or introduced.

The regulatory amendments do not add any new burden on employers. The additional weeks of entitlement will be

### Lentille des petites entreprises

Une analyse utilisant la lentille des petites entreprises a permis de conclure que les modifications réglementaires n'auront aucune répercussion sur les petites entreprises canadienne. Aucun fardeau administratif supplémentaire en matière de réglementation ou de conformité pour les petites entreprises n'a été identifié. Conformément au processus habituel auquel doivent se conformer les entreprises pour répondre aux exigences du régime d'a.-e., ces dernières demeurent tenues de présenter un relevé d'emploi après une cessation d'emploi, mais sa forme et sa fréquence ne seront pas modifiées à la suite de ce projet pilote.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas étant donné qu'aucun changement supplémentaire n'est apporté au fardeau administratif des entreprises et qu'aucun titre réglementaire n'est abrogé ou ajouté.

Les modifications réglementaires n'imposent aucun nouveau fardeau aux employeurs. Les semaines de prestations

automatically added to eligible seasonal claims. No additional action is required on behalf of the employer.

### *Regulatory cooperation and alignment*

The regulatory amendments do not have implications for international agreements (trade, environmental, human rights, etc.) obligations, or voluntary standards. They are not aimed at minimizing or reducing regulatory differences, nor at increasing regulatory compatibility with another jurisdiction. They do not introduce specific Canadian requirements that differ from existing regulations in other jurisdictions for an international program. They do not aim to enable regulatory alignment with the United States as committed to under the Joint Action Plan for the Canada–United States Regulatory Cooperation Council.

### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

### *Gender-based analysis plus*

This analysis uses data from the annual EI Monitoring and Assessment Report and EI Administrative Data. The analysis focuses on EI claimant data from January 2019 to December 2019 as it is the only full year of data available before the COVID-19 pandemic. Due to temporary measures put in place between March 2020 and September 2022 in response to the pandemic, 2019 data is likely to best represent the current context. EI administrative data provides information on the gender of claimants and has some information on claimants' visible minority, Indigenous and disability statuses; however, this information is provided on a voluntary basis which severely limits any potential analysis. The EI program does not collect data on health characteristics, education, ethnicity, socio-economic, cultural, or familial characteristics of EI claimants. No data for additional GBA+ groups is available currently.

When EI claimants use all their EI entitlement (weeks of benefits), they are said to have exhausted their benefits. Only seasonal claimants who exhaust their benefits (including the additional up to five weeks provided under

supplémentaires seront automatiquement ajoutées à toute demande saisonnière admissible. Aucune action supplémentaire n'est requise de la part de l'employeur.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Les modifications réglementaires n'ont aucune incidence sur les accords internationaux (commerce, environnements, droits de la personne, etc.), ou encore sur les obligations ou les normes volontaires internationales. Elles ne visent pas à minimiser ou à réduire les différences réglementaires ou encore à accroître la convergence réglementaire avec une autre administration. Elles n'instaurent aucune exigence propre au Canada qui diffère de la réglementation en place au sein d'autres administrations dans le cadre d'un programme international. Elles ne cherchent pas non plus à harmoniser la réglementation avec celle des États-Unis, conformément aux engagements pris en vertu du Plan d'action conjoint du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préalable a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

La présente analyse s'appuie sur les données administratives de l'a.-e. et d'autres données tirées du *Rapport annuel de contrôle et d'évaluation de l'a.-e.* L'analyse se concentre sur les données de l'a.-e. relatives aux prestataires de janvier 2019 à décembre 2019, car il s'agit de la seule année complète de données disponibles avant la pandémie de COVID-19. En raison des mesures temporaires mises en place entre mars 2020 et septembre 2022 en réponse à la pandémie, les données de 2019 sont susceptibles de mieux représenter le contexte actuel. Les données administratives fournissent des renseignements sur le sexe des prestataires et indiquent s'ils s'identifient comme membres d'une minorité visible, Autochtones ou personnes en situation de handicap. Toutefois, il importe de noter que de tels renseignements ne sont divulgués que volontairement et que par conséquent, toute analyse à leur sujet sera considérablement limitée. Le régime d'a.-e. ne recueille aucune donnée sur la santé, le niveau de scolarité, l'appartenance ethnique et les conditions socioéconomiques, culturelles ou familiales des prestataires. De plus, il ne dispose actuellement d'aucun renseignement sur tout autre groupe pertinent pour l'ACS+.

Lorsqu'un prestataire a utilisé toutes les semaines de prestations auxquelles il est admissible, on dit alors qu'il a épuisé ses prestations. Seuls les travailleurs saisonniers qui auront épuisé leurs prestations, y compris les cinq

the existing seasonal measure) will be able to benefit from this pilot project and are therefore the target population. The evaluation of the Pilot Project No. 21 found that only 37% of claimants who were eligible for all five additional weeks of entitlement used at least one of those weeks and 10% of those claimants had an income gap in the previous year.

More men than women would likely benefit from the pilot project. Based on 2019 data, of the approximately 62 000 claims that received at least one additional week of benefits under Pilot Project No. 21, 64.5% were made by men and 35.5% were made by women.

Workers over the age of 40 are also likely to benefit from the additional weeks, given that 29.1% of 2019 claims using at least one additional week of benefits were made by claimants between the ages of 40 and 54 and 49.4% were made by claimants 55 years old and older.

The findings of the Pilot Project No. 21 suggest that seasonal claimants in the 13 targeted EI economic regions who would benefit from the pilot project are more likely than seasonal claimants in the rest of Canada to work in manufacturing, agriculture, fishing, forestry, and hunting, and accommodation and food services (likely related to tourism).

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

#### *Implementation*

Implementation includes a minor adjustment to the information technology (IT)-related EI processing systems — all other parameters remain the same. This includes updating business requirements, technical design, preparation of IT specifications, IT system development and testing (system, integration and acceptance), and project management. Implementation also includes minor adjustments to procedures and reference documents, training material, public-facing content, and internal communication.

Service delivery considerations associated with this implementation include managing the claimant base and maintaining the resources in place that support the claims associated with the seasonal measure. The longer the life cycle of a claim, the more claim maintenance is required.

semaines supplémentaires offertes en vertu de la mesure saisonnière en place, pourront bénéficier de ce projet pilote : ils constituent donc la population cible. Selon les résultats de l'évaluation du projet pilote n° 21, seulement 37 % des prestataires admissibles aux cinq semaines additionnelles ont eu recours à au moins l'une d'entre elles, et, parmi ce même groupe, 10 % avaient connu une période sans revenu l'année précédente.

Plus d'hommes que de femmes devraient bénéficier du projet pilote. Selon les données de 2019, des quelques 62 000 demandes ayant bénéficié d'au moins une semaine supplémentaire en vertu du projet pilote n° 21, 64,5 % avaient été présentées par des hommes et 35,5 % par des femmes.

Les travailleurs âgés de plus de 40 ans devraient également profiter des semaines supplémentaires, étant donné que 29,1 % des demandes de 2019 utilisant au moins une semaine supplémentaire de prestations ont été faites par des prestataires âgés de 40 à 54 ans et 49,4 % par des prestataires âgés de 55 ans et plus.

D'après les conclusions du projet pilote n° 21, les prestataires saisonniers demeurant dans les 13 régions économiques de l'a.-e. ciblées qui bénéficieraient du projet pilote sont plus susceptibles que les prestataires saisonniers du reste du Canada de travailler dans les industries de la fabrication, de l'agriculture, de la chasse et de la pêche, de l'exploitation forestière, ainsi que de l'hébergement et de la restauration (probablement en lien avec le tourisme).

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

#### *Mise en œuvre*

La mise en œuvre comporte des modifications mineures à la technologie de l'information (TI) utilisée pour les systèmes de traitement de l'a.-e., alors que tous les autres paramètres demeurent les mêmes. Pour ce faire, plusieurs activités doivent être réalisées, dont : la mise à jour des exigences opérationnelles, la conception technique, la préparation des éléments propres à la TI, l'élaboration et l'essai du système de TI (système, intégration, acceptation), la gestion du projet, ainsi que l'apport de modifications mineures aux procédures et aux documents de référence, au matériel de formation, au contenu destiné au public et aux communications internes.

Pour ce qui est de la prestation de services dans le cadre de cette mise en œuvre, il sera nécessaire de bien gérer les demandes connexes et de veiller à ce que les ressources pertinentes demeurent en place pour appuyer adéquatement les demandes visant la mesure saisonnière. Plus la période de validité d'une demande est longue, plus il est important d'en assurer le suivi.

### *Compliance and enforcement*

As this initiative is a new pilot project within the EI program, the same compliance and enforcement authorities as currently found in the *Employment Insurance Act* would apply. Compliance reviews consist of ensuring compliance with applicable legislation, regulations and policies, including identification of cases of error, misrepresentation and abuse. Enforcement investigations consist of identifying, detecting, preventing and disrupting cases of fraud and suspicious accounts.

### *Service standards*

Service Canada provides Canadians with a single point of access to a wide range of government services and benefits, including the processing and payment of EI claims. Regarding service standards, the department's objective is to issue a payment or notice of non-eligibility within 28 days from the date on which the EI application is received, 80% of the time.

### **Contact**

Benoit Cadieux  
Director  
Employment Insurance Policy  
Skills and Employment Branch  
Employment and Social Development Canada  
140 Promenade du Portage, Phase IV  
Gatineau, Quebec  
K1A 0J9  
Email: [benoit.cadieux@hrsc-rhdcc.gc.ca](mailto:benoit.cadieux@hrsc-rhdcc.gc.ca)

### *Conformité et application*

Puisque cette initiative est un nouveau projet pilote dans le cadre du régime d'a.-e., les pouvoirs en matière de conformité et d'application seraient les mêmes que ceux contenus dans la Loi sur l'a.-e. Les contrôles de conformité consistent à s'assurer du respect de la législation, de la réglementation et des politiques applicables, y compris l'identification des cas d'erreurs, de fausses déclarations et d'abus. Les enquêtes d'application consistent à identifier, détecter, prévenir et interrompre les cas de fraude et de comptes suspects.

### *Normes de service*

Service Canada offre aux Canadiens un point d'accès unique à un large éventail de services et de prestations du gouvernement fédéral, ce qui comprend le traitement et le versement des prestations d'a.e. Conformément à ses normes de services, le ministère vise à verser un paiement ou à communiquer un avis d'inadmissibilité dans les 28 jours suivant la date à laquelle une demande est reçue, et ce, dans 80 % des cas.

### **Personne-ressource**

Benoit Cadieux  
Directeur  
Politique de l'assurance-emploi  
Direction générale des compétences et de l'emploi  
Emploi et Développement social Canada  
140, Promenade du Portage, Phase IV  
Gatineau (Québec)  
K1A 0J9  
Courriel : [benoit.cadieux@hrsc-rhdcc.gc.ca](mailto:benoit.cadieux@hrsc-rhdcc.gc.ca)

Registration  
SOR/2023-273 December 8, 2023

CANADA STUDENT LOANS ACT  
CANADA STUDENT FINANCIAL ASSISTANCE ACT

APPRENTICE LOANS ACT

P.C. 2023-1224 December 8, 2023

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Employment and Social Development, makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Related to Student Loans and Apprentice Loans* under

(a) paragraphs 17(e)<sup>a</sup>, (f)<sup>a</sup>, (k.1)<sup>b</sup>, (m)<sup>c</sup>, (r)<sup>d</sup>, (r.1)<sup>e</sup> and (t) of the *Canada Student Loans Act*<sup>f</sup>;

(b) paragraphs 15(1)(a), (f.1)<sup>g</sup>, (g), (i)<sup>h</sup>, (j), (m), (o)<sup>i</sup> and (q) of the *Canada Student Financial Assistance Act*<sup>j</sup>; and

(c) paragraphs 12(1)(f), (g) and (l) of the *Apprentice Loans Act*<sup>k</sup>.

### Regulations Amending Certain Regulations Related to Student Loans and Apprentice Loans

## Canada Student Loans Act

### Canada Student Loans Regulations

**1** The long title of the *Canada Student Loans Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

#### Canada Student Loans Regulations

**2** Section 1 of the Regulations and the heading before it are repealed.

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 12, s. 9(2)

<sup>b</sup> S.C. 2011, c. 24, s. 158(1)

<sup>c</sup> S.C. 2008, c. 28, s. 113(2)

<sup>d</sup> S.C. 2011, c. 24, s. 158(2)

<sup>e</sup> S.C. 1993, c. 12, s. 9(3)

<sup>f</sup> R.S., c. S-23

<sup>g</sup> S.C. 2011, c. 24, s. 155(1)

<sup>h</sup> S.C. 1998, c. 21, s. 100(1)

<sup>i</sup> S.C. 2008, c. 28, s. 108(3)

<sup>j</sup> S.C. 1994, c. 28

<sup>k</sup> S.C. 2014, c. 20, s. 483

<sup>1</sup> SOR/93-392

Enregistrement  
DORS/2023-273 Le 8 décembre 2023

LOI FÉDÉRALE SUR LES PRÊTS AUX ÉTUDIANTS  
LOI FÉDÉRALE SUR L'AIDE FINANCIÈRE AUX ÉTUDIANTS

LOI SUR LES PRÊTS AUX APPRENTIS

C.P. 2023-1224 Le 8 décembre 2023

Sur recommandation du ministre de l'Emploi et du Développement social, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant certains règlements visant les prêts aux étudiants et aux apprentis*, ci-après, en vertu :

a) des alinéas 17e)<sup>a</sup>, f)<sup>a</sup>, k.1)<sup>b</sup>, m)<sup>c</sup>, r)<sup>d</sup>, r.1)<sup>e</sup> et t) de la *Loi fédérale sur les prêts aux étudiants*<sup>f</sup>;

b) des alinéas 15(1)a), f.1)<sup>g</sup>, g), i)<sup>h</sup>, j), m), o)<sup>i</sup> et q) de la *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants*<sup>j</sup>;

c) des alinéas 12(1)f), g) et l) de la *Loi sur les prêts aux apprentis*<sup>k</sup>.

### Règlement modifiant certains règlements visant les prêts aux étudiants et aux apprentis

## Loi fédérale sur les prêts aux étudiants

### Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants

**1** Le titre intégral du *Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

#### Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants

**2** L'article 1 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 12, par. 9(2)

<sup>b</sup> L.C. 2011, ch. 24, par. 158(1)

<sup>c</sup> L.C. 2008, ch. 28, par. 113(2)

<sup>d</sup> L.C. 2011, ch. 24, par. 158(2)

<sup>e</sup> L.C. 1993, ch. 12, par. 9(3)

<sup>f</sup> L.R., ch. S-23

<sup>g</sup> L.C. 2011, ch. 24, par. 155(1)

<sup>h</sup> L.C. 1998, ch. 21, par. 100(1)

<sup>i</sup> L.C. 2008, ch. 28, par. 108(3)

<sup>j</sup> L.C. 1994, ch. 28

<sup>k</sup> L.C. 2014, ch. 20, art. 483

<sup>1</sup> DORS/93-392



**3 The definition *full-time student* in subsection 2(1) of the Regulations is replaced by the following:**

***full-time student*** means a person

- (a) who
  - (i) during a confirmed period within a period of studies, is enrolled in courses that constitute at least 60 per cent of a course load recognized by the specified educational institution as constituting a full course load,
  - (ii) has as their primary occupation during that confirmed period the pursuit of studies in those courses, and
  - (iii) meets the requirements of subsection 3(1) and section 3.1, if applicable; or
- (b) who elects to be considered as a full-time student under section 2.1; (*étudiant à temps plein*)

**4 The Regulations are amended by adding the following after section 3:**

**3.1 (1)** A borrower who ceased to be a full-time student under paragraph 4.1(1)(c) due to the occurrence of an event referred to in paragraph 9(1)(i) cannot again become a full-time student unless the requirements in paragraphs 10(1)(a) to (e) are met, in addition to those set out in section 3.

**(2)** A borrower who ceased to be a full-time student under paragraph 4.1(1)(c) due to the occurrence of an event referred to in any of paragraphs 9(1)(c) to (g) cannot again become a full-time student unless one of the requirements set out in paragraphs 10(2)(a) to (e) is met, in addition to those set out in section 3.

**5 (1) Paragraphs 4.1(1)(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:**

- (b) the last day of the month in which the borrower's course load no longer meets the minimum percentage set out in subparagraph (a)(i) of the definition *full-time student* in subsection 2(1) or, in the case of a person who elects to be considered as a full-time student under section 2.1, the minimum percentage set out in that section, and
- (c) the day on which the outstanding balance of the principal amount of a guaranteed student loan and any accrued interest become payable under section 9 due to the occurrence of an event under any of paragraphs 9(1)(c) to (i).

**3 La définition de *étudiant à temps plein*, au paragraphe 2(1) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :**

***étudiant à temps plein*** Personne qui :

- a) soit satisfait aux critères suivants :
  - (i) être inscrit, durant une période confirmée d'une période d'études, à des cours qui représentent, par rapport à la charge de cours que l'établissement d'enseignement agréé exige pour reconnaître que des études sont suivies à temps plein, au moins 60 pour cent de la charge exigée,
  - (ii) avoir comme principale activité pendant cette période confirmée consiste à suivre ces cours,
  - (iii) remplir les conditions prévues au paragraphe 3(1) et à l'article 3.1, selon le cas;
- b) soit choisit d'être considérée comme un étudiant à temps plein en vertu de l'article 2.1. (*full-time student*)

**4 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 3, de ce qui suit :**

**3.1 (1)** L'emprunteur qui cesse d'être étudiant à temps plein en application de l'alinéa 4.1(1)c) en raison de la survenance d'un événement visé à l'alinéa 9(1)i) ne redevient pas étudiant à temps plein à moins que les conditions visées aux alinéas 10(1)a) à e) ne soient remplies, en plus de celles prévues à l'article 3.

**(2)** L'emprunteur qui cesse d'être étudiant à temps plein en application de l'alinéa 4.1(1)c) en raison de la survenance d'un événement visé à l'un des alinéas 9(1)c) à g) ne redevient pas étudiant à temps plein à moins que l'une des conditions visées aux alinéas 10(2)a) à e) ne soit remplie, en plus de celles prévues à l'article 3.

**5 (1) Les alinéas 4.1(1)b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- b) le dernier jour du mois où les cours auxquels il est inscrit ne représentent plus le pourcentage minimal prévu au sous-alinéa a)(i) de la définition de *étudiant à temps plein* au paragraphe 2(1) ou, s'il choisit d'être considéré comme étudiant à temps plein en vertu de l'article 2.1, au pourcentage minimal prévu à cet article;
- c) le jour où le principal impayé et les intérêts courus d'un prêt garanti deviennent exigibles en application de l'article 9 en raison de la survenance d'un événement visé à l'un des alinéas 9(1)c) à i).

**(2) Section 4.1 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):**

**(1.1)** Despite paragraph (1)(c), if an event referred to in any of paragraphs 9(1)(c) to (g) occurs, in respect of either a student loan or a guaranteed student loan made to a borrower as a full-time student, before the last day of the last confirmed period of the program of studies in which the borrower is enrolled at the time the event occurs, the borrower ceases to be a full-time student on the earliest of

- (a)** the last day of the last confirmed period of the program of studies in which the borrower was enrolled at the time the event occurred,
- (b)** the day that is three years after the occurrence of the event or, if that day occurs during a confirmed period, the last day of that period, and
- (c)** the last day of the month in which the borrower's course load no longer meets the minimum percentage set out in subparagraph (a)(i) of the definition *full-time student* in subsection 2(1) of the *Canada Student Financial Assistance Regulations* or, in the case of a person who elects to be considered as a full-time student under section 2.1 of those Regulations, the minimum percentage set out in that section.

**6 (1) Paragraphs 9(3)(b) and (c) of the Regulations are repealed.**

**(2) Subsection 9(4) of the Regulations is repealed.**

**(3) Subsection 9(7) of the Regulations is replaced by the following:**

**(7)** If an event referred to in any of paragraphs (1)(c) to (g) occurs, in respect of either a student loan or a guaranteed student loan made to a borrower as a full-time student, before the last day of the last confirmed period of the program of studies in which the borrower is enrolled at the time the event occurs, the borrower is entitled, if otherwise eligible, to a new student loan for that program of studies.

**(4) The portion of subsection 9(8) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**(8)** If the borrower receives a new student loan under subsection (7), the measures referred to in subsection (1) take effect on the earliest of

**(4.1) Paragraph 9(8)(a) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

- a)** le dernier jour de la dernière période confirmée du programme d'études auquel était inscrit l'emprunteur au moment où l'événement est survenu;

**(2) L'article 4.1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

**(1.1)** Malgré l'alinéa (1)c), si un événement visé à l'un des alinéas 9(1)c) à g) survient, à l'égard d'un prêt d'études ou d'un prêt garanti consenti à l'emprunteur à titre d'étudiant à temps plein, avant le dernier jour de la dernière période confirmée du programme d'études auquel il est inscrit au moment où l'événement survient, l'emprunteur cesse d'être étudiant à temps plein le premier en date des jours suivants :

- a)** le dernier jour de la dernière période confirmée du programme d'études auquel il était inscrit au moment où l'événement est survenu;
- b)** le jour qui suit de trois ans la survenance de l'événement ou, si ce jour survient pendant une période confirmée, le dernier jour de cette période;
- c)** le dernier jour du mois où les cours auxquels il est inscrit ne représentent plus le pourcentage minimal prévu au sous-alinéa a)(i) de la définition de *étudiant à temps plein*, au paragraphe 2(1) du *Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants* ou, s'il choisit d'être considéré comme étudiant à temps plein en vertu de l'article 2.1 de ce règlement, au pourcentage minimal prévu à cet article.

**6 (1) Les alinéas 9(3)b) et c) du même règlement sont abrogés.**

**(2) Le paragraphe 9(4) du même règlement est abrogé.**

**(3) Le paragraphe 9(7) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(7)** Lorsqu'un événement visé à l'un des alinéas (1)c) à g) survient, à l'égard d'un prêt d'études ou d'un prêt garanti consenti à l'emprunteur à titre d'étudiant à temps plein, avant le dernier jour de la dernière période confirmée du programme d'études auquel il est inscrit au moment où l'événement survient, l'emprunteur a le droit d'obtenir un nouveau prêt d'études pour ce programme, s'il y est par ailleurs admissible.

**(4) Le passage du paragraphe 9(8) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**(8)** Lorsque l'emprunteur obtient ainsi un nouveau prêt d'études, les mesures prévues au paragraphe (1) prennent effet le premier en date des jours suivants :

**(4.1) L'alinéa 9(8)a) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- a)** le dernier jour de la dernière période confirmée du programme d'études auquel était inscrit l'emprunteur au moment où l'événement est survenu;

**(5) Paragraph 9(8)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

**(c)** the last day of the month in which the borrower's course load no longer meets the minimum percentage set out in subparagraph (a)(i) of the definition *full-time student* in subsection 2(1) of the *Canada Student Financial Assistance Regulations* or, in the case of a person who elects to be considered as a full-time student under section 2.1 of those Regulations, the minimum percentage set out in that section.

**(6) Subsections 9(9) and 9(10) of the Regulations are repealed.**

**7 The portion of subsection 10(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**10 (1)** A borrower who has been the subject of a measure taken in accordance with subsection 9(3) or (5) is entitled to repayment assistance under section 19 or 20 of the *Canada Student Financial Assistance Regulations* or the loan forgiveness referred to in subsection 11.1(1) of the Act if, on or after the earlier of the day referred to in paragraph 9(1)(a), (b) or (i) of these Regulations and the day on which the measure was taken,

**8 The headings before section 12.1 and sections 12.1 to 16.5 of the Regulations are repealed.**

## Canada Student Financial Assistance Act

### Canada Student Financial Assistance Regulations

**9 The definition *full-time student* in subsection 2(1) of the *Canada Student Financial Assistance Regulations*<sup>2</sup> is replaced by the following:**

***full-time student*** means a person

**(a)** who

**(i)** during a confirmed period within a period of studies, is enrolled in courses that constitute at least 60 per cent of a course load recognized by the designated educational institution as constituting a full course load,

**(ii)** has as their primary occupation during that confirmed period the pursuit of studies in those courses, and

**(5) L'alinéa 9(8)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**c)** le dernier jour du mois où les cours auxquels il est inscrit ne représentent plus le pourcentage minimal prévu au sous-alinéa a)(i) de la définition de *étudiant à temps plein*, au paragraphe 2(1) du *Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants* ou, s'il choisit d'être considérée comme un étudiant à temps plein en vertu de l'article 2.1 de ce règlement, au pourcentage minimal prévu à cet article.

**(6) Les paragraphes 9(9) et (10) du même règlement sont abrogés.**

**7 Le passage du paragraphe 10(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**10 (1)** L'emprunteur qui a fait l'objet d'une mesure prévue aux paragraphes 9(3) ou (5) a le droit de bénéficier de toute aide au remboursement visée aux articles 19 ou 20 du *Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants* ou de la dispense visée au paragraphe 11.1(1) de la Loi si, depuis le jour visé aux alinéas 9(1)a), b) ou i) du présent règlement ou, s'il est antérieur, le jour où cette mesure a été prise :

**8 Les intertitres précédant l'article 12.1 et les articles 12.1 à 16.5 du même règlement sont abrogés.**

## Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants

### Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants

**9 La définition de *étudiant à temps plein*, au paragraphe 2(1) du *Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants*<sup>2</sup>, est remplacée par ce qui suit :**

***étudiant à temps plein*** Personne qui :

**a)** soit satisfait aux critères suivants :

**(i)** être inscrit, durant une période confirmée d'une période d'études, à des cours qui représentent, par rapport à la charge de cours que l'établissement agréé exige pour reconnaître que des études sont suivies à temps plein, au moins 60 pour cent de la charge exigée;

**(ii)** avoir comme principale activité pendant cette période confirmée consiste le suivi de ces cours;

<sup>2</sup> SOR/95-329; SOR/2016-199, s. 1

<sup>2</sup> DORS/95-329; DORS/2016-199, art. 1

(iii) meets the requirements of subsection 5(1) or 7(1) or section 7.01 or 33, as the case may be; or

(b) who elects to be considered as a full-time student under section 2.1; (*étudiant à temps plein*)

**10 The portion of subsection 7(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**7 (1)** A borrower shall, in order to continue to be or again become a full-time student,

**11 The Regulations are amended by adding the following after section 7:**

**7.01 (1)** A borrower who ceases to be a full-time student under paragraph 8(1)(c) due to the occurrence of an event referred to in paragraph 15(1)(a), (b) or (i) cannot again become a full-time student unless the requirements in paragraphs 16(1)(a) to (d) are met, in addition to those set out in section 7.

(2) A borrower who ceases to be a full-time student under paragraph 8(1)(c) due to the occurrence of an event referred to in any of paragraphs 15(1)(c) to (g) cannot again become a full-time student unless one of the requirements in paragraphs 16(2)(a) to (d) is met, in addition to those set out in section 7.

(3) A borrower who ceases to be a full-time student under paragraph 8(1)(c) due to the occurrence of an event referred to in paragraph 15(1)(h) cannot again become a full-time student unless the requirements in paragraphs 16(3)(a) to (d) are met, in addition to those set out in section 7.

(4) If a borrower who ceases to be a full-time student under paragraph 8(1)(c) was a minor when they received a risk-shared loan and has refused to ratify that loan, and the Minister has made a payment to the lender pursuant to subparagraph 5(a)(ix) of the Act in respect of that loan, the borrower cannot again become a full-time student unless the requirements in paragraphs 16(4)(a) and (b) are met, in addition to those set out in section 7.

(5) If a borrower who ceases to be a full-time student under paragraph 8(1)(c) was a minor when they received a direct loan and has refused to ratify that loan, the borrower cannot again become a full-time student unless the requirements in paragraphs 16(4.1)(a) and (b) are met, in addition to those set out in section 7.

(6) A borrower who ceases to be a full-time student under paragraph 8(1)(c) due to the occurrence of an event referred to in paragraph 15(1)(k) cannot again become

(iii) remplir les conditions prévues aux paragraphes 5(1) ou 7(1) ou aux articles 7.01 ou 33, selon le cas;

b) soit choisit d'être considérée comme un étudiant à temps plein en vertu de l'article 2.1. (*full-time student*)

**10 Le passage du paragraphe 7(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**7 (1)** L'emprunteur doit, pour continuer d'être étudiant à temps plein ou pour le redevenir, remplir les conditions suivantes :

**11 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 7, de ce qui suit :**

**7.01 (1)** L'emprunteur qui cesse d'être étudiant à temps plein en application de l'alinéa 8(1)c) en raison de la survenance d'un événement visé à l'un des alinéas 15(1)a), b) et i) ne redevient pas un étudiant à temps plein à moins que les conditions visées aux alinéas 16(1)a) à d) ne soient remplies, en plus de celles prévues à l'article 7.

(2) L'emprunteur qui cesse d'être étudiant à temps plein en application de l'alinéa 8(1)c) en raison de la survenance d'un événement visé à l'un des alinéas 15(1)c) à g) ne redevient pas un étudiant à temps plein à moins que l'une des conditions visées aux alinéas 16(2)a) à d) ne soit remplie, en plus de celles prévues à l'article 7.

(3) L'emprunteur qui cesse d'être étudiant à temps plein en application de l'alinéa 8(1)c) en raison de la survenance de l'événement visé à l'alinéa 15(1)h) ne redevient pas un étudiant à temps plein à moins que les conditions visées aux alinéas 16(3)a) à d) ne soient remplies, en plus de celles prévues à l'article 7.

(4) Si l'emprunteur qui cesse d'être étudiant à temps plein en application de l'alinéa 8(1)c) était mineur au moment où il a reçu un prêt à risque partagé et a refusé de ratifier ce prêt et que le ministre a versé une somme au prêteur à l'égard de ce prêt en vertu du sous-alinéa 5a)(ix) de la Loi, il ne redevient pas étudiant à temps plein à moins que les conditions visées aux alinéas 16(4)a) et b) ne soient remplies, en plus de celles prévues à l'article 7.

(5) Si l'emprunteur qui cesse d'être étudiant à temps plein en application de l'alinéa 8(1)c) était mineur au moment où il a reçu un prêt direct et a refusé de ratifier ce prêt, il ne redevient pas un étudiant à temps plein à moins que les conditions visées aux alinéas 16(4.1)a) et b) ne soient remplies, en plus de celles prévues à l'article 7.

(6) L'emprunteur qui cesse d'être étudiant à temps plein en application de l'alinéa 8(1)c) en raison de la survenance de l'événement visé à l'alinéa 15(1)k) ne redevient pas un

a full-time student unless the requirement in subsection 16(4.2) is met, in addition to meeting the requirements set out in section 7.

**(7)** If a judgment has been obtained against a borrower, the borrower cannot again become a full-time student unless the requirements in subsection 16(5) are met, in addition to those set out in section 7.

**12 The definition *period of postponement of repayment* in subsection 7.1(1) of the Regulations is replaced by the following:**

***period of postponement of repayment*** means the period during which, by reason of a medical leave or parental leave, no amount on account of principal or interest is required to be paid by the borrower in respect of a student loan. (*différé de remboursement*)

**13 (1) Paragraphs 8(1)(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:**

**(b)** the last day of the month in which the borrower's course load no longer meets the minimum percentage set out in subparagraph (a)(i) of the definition *full-time student* in subsection 2(1) or, in the case of a person who elects to be considered as a full-time student under section 2.1, the minimum percentage set out in that section,

**(c)** if an event referred to in any of paragraphs 15(1)(a) to (i) occurs, the applicable day referred to in that paragraph, and

**(d)** the day on which an event referred to in any of paragraphs 15(10)(a) to (d) occurs.

**(2) Section 8 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):**

**(1.1)** Despite paragraph (1)(c), if an event referred to in paragraph 15(1)(a) or (b) occurs in respect of a student loan made to a borrower as a full-time student and, subsequent to that event, the borrower erroneously receives a certificate of eligibility and at least one disbursement authorized by that certificate of eligibility, the borrower ceases to be a full-time student at the end of the period of studies for which the certificate of eligibility was issued.

**(1.2)** Despite paragraph (1)(c), if an event referred to in any of paragraphs 15(1)(c) to (g) occurs in respect of either a student loan or a guaranteed student loan made to a borrower as a full-time student, before the last day of the last confirmed period of the program of studies in which the borrower is enrolled at the time the event occurs, the borrower ceases to be a full-time student on the earliest of

**(a)** the last day of the last confirmed period of the program of studies in which the borrower was enrolled at the time the event occurred,

étudiant à temps plein à moins que la condition visée au paragraphe 16(4.2) ne soit remplie, en plus de celles prévues à l'article 7.

**(7)** Si un jugement a été rendu contre lui, l'emprunteur ne redevient pas étudiant à temps plein à moins que les conditions visées au paragraphe 16(5) ne soient remplies, en plus de celles prévues à l'article 7.

**12 La définition de *différé de remboursement*, au paragraphe 7.1(1) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :**

***différé de remboursement*** Période pendant laquelle le paiement du principal et des intérêts d'un prêt d'études est différé parce que l'emprunteur est en congé pour raisons médicales ou en congé parental. (*period of postponement of repayment*)

**13 (1) Les alinéas 8(1)(b) et (c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**(b)** le dernier jour du mois où les cours auxquels il est inscrit ne représentent plus le pourcentage minimal prévu au sous-alinéa a)(i) de la définition de *étudiant à temps plein* au paragraphe 2(1) ou, s'il choisit d'être considéré comme un étudiant à temps plein en vertu de l'article 2.1, au pourcentage minimal prévu à cet article;

**(c)** si un événement visé à l'un des alinéas 15(1)a) à i) survient, le jour applicable visé à l'alinéa en cause;

**(d)** le jour où survient un événement visé à l'un des alinéas 15(10)a) à d).

**(2) L'article 8 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

**(1.1)** Malgré l'alinéa (1)c), si l'événement visé aux alinéas 15(1)a) ou b) survient à l'égard d'un prêt d'études consenti à l'emprunteur à titre d'étudiant à temps plein et que par la suite celui-ci reçoit par erreur un certificat d'admissibilité et au moins un versement en vertu de ce certificat, l'emprunteur cesse d'être étudiant à temps plein à la fin de la période d'études à l'égard de laquelle le certificat d'admissibilité a été délivré.

**(1.2)** Malgré l'alinéa (1)c), si un événement visé à l'un des alinéas 15(1)c) à g) survient, à l'égard d'un prêt d'études ou d'un prêt garanti consenti à l'emprunteur à titre d'étudiant à temps plein, avant le dernier jour de la dernière période confirmée du programme d'études auquel il est inscrit au moment où l'événement survient, l'emprunteur cesse d'être étudiant à temps plein le premier en date des jours suivants :

**(a)** le dernier jour de la dernière période confirmée du programme d'études auquel il était inscrit au moment où l'événement est survenu;

(b) the day that is three years after the occurrence of the event or, if that day occurs during a confirmed period, the last day of that period, and

(c) the last day of the month in which the borrower's course load no longer meets the minimum percentage set out in subparagraph (a)(i) of the definition *full-time student* in subsection 2(1) or, in the case of a person who elects to be considered as a full-time student under section 2.1, the minimum percentage set out in that section.

**14 Section 9 of the Regulations is replaced by the following:**

**9 (1)** Sections 8, 10 and 11 and subsection 12(4) of the Act apply in respect of risk-shared loans made to full-time students.

**(2)** Section 8 and subsection 12(4) of the Act apply in respect of direct loans made to full-time students.

**15 (1) The portion of paragraph 15(2)(a) of the English version of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(a) if an event referred to in any of paragraphs (1)(a) to (l) occurs, the Minister shall, effective on the applicable day referred to in that paragraph,

**(2) Paragraph 15(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) if an event referred to in any of paragraphs (1)(a) to (j) occurs, the Minister shall terminate, effective on the applicable day referred to in that paragraph, in respect of an outstanding student loan made to the borrower as a part-time student, the period during which no amount on account of principal or interest is required to be paid by the borrower.

**(3) Subsection 15(8) of the Regulations is replaced by the following:**

**(8)** If an event referred to in any of paragraphs (1)(c) to (g) occurs in respect of either a student loan or a guaranteed student loan made to a borrower as a full-time student, before the last day of the last confirmed period of the program of studies in which the borrower is enrolled at the time the event occurs, the borrower is entitled, if otherwise eligible, to a new student loan for that program of studies.

**(4) The portion of subsection 15(9) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**(9)** If the borrower receives a new student loan under subsection (8), the measures referred to in subsection (2) take effect on the earliest of

b) le jour qui suit de trois ans la survenance de l'événement ou, si ce jour tombe pendant une période confirmée, le dernier jour de cette période;

c) le dernier jour du mois où les cours auxquels il est inscrit ne représentent plus le pourcentage minimal prévu au sous-alinéa a)(i) de la définition de *étudiant à temps plein*, au paragraphe 2(1) ou, s'il choisit d'être considéré comme étudiant à temps plein en vertu de l'article 2.1, au pourcentage minimal prévu à cet article.

**14 L'article 9 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**9 (1)** Les articles 8, 10 et 11 et le paragraphe 12(4) de la Loi s'appliquent aux prêts à risque partagé consentis aux étudiants à temps plein.

**(2)** L'article 8 et le paragraphe 12(4) de la Loi s'appliquent aux prêts directs consentis aux étudiants à temps plein.

**15 (1) Le passage de l'alinéa 15(2)a) de la version anglaise du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

(a) if an event referred to in any of paragraphs (1)(a) to (l) occurs, the Minister shall, effective on the applicable day referred to in that paragraph,

**(2) L'alinéa 15(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) lorsque survient un événement visé à l'un des alinéas (1)a) à j), le ministre annule, avec prise d'effet le jour applicable visé à l'alinéa en cause, la période pendant laquelle le paiement du principal et des intérêts est différé à l'égard de tout prêt d'études impayé qui a été consenti à l'emprunteur à titre d'étudiant à temps partiel.

**(3) Le paragraphe 15(8) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(8)** Lorsqu'un événement visé à l'un des alinéas (1)c) à g) survient à l'égard d'un prêt d'études ou d'un prêt garanti consenti à l'emprunteur à titre d'étudiant à temps plein, avant le dernier jour de la dernière période confirmée du programme d'études auquel il est inscrit au moment où l'événement survient, l'emprunteur a le droit d'obtenir un nouveau prêt d'études pour ce programme d'études, s'il y est par ailleurs admissible.

**(4) Le passage du paragraphe 15(9) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**(9)** Lorsque l'emprunteur obtient ainsi un nouveau prêt d'études, les mesures prévues au paragraphe (2) prennent effet le premier en date des jours suivants :

**(5) Paragraph 15(9)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) the last day of the month in which the borrower's course load no longer meets the minimum percentage set out in subparagraph (a)(i) of the definition *full-time student* in subsection 2(1) or, in the case of a person who elects to be considered as a full-time student under section 2.1, the minimum percentage set out in that section.

**(6) The portion of subsection 15(10) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(10) Student loans and guaranteed student loans shall be denied if

**16 (1) The portion of subsection 16(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

16 (1) Subject to subsection (5), a borrower who has been subject to a measure taken in accordance with subsection 15(2), (3) or (4) due to the occurrence of an event referred to in paragraph 15(1)(a), (b) or (i) is entitled to a new student loan, a new certificate of eligibility, further repayment assistance under section 19 or 20, the loan forgiveness referred to in subsection 9.2(1) of the Act or, in respect of a student loan made to a borrower as a part-time student, a new period during which no amount on account of principal or interest is required to be paid if

**(2) Paragraph 16(1)(c) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(c) the borrower has, in respect of risk-shared loan agreements and guaranteed student loan agreements for which a judgment has not been obtained and that are held by a lender, paid the interest accrued to a given day and fulfilled the terms of a repayment arrangement entered into with that lender that is no more onerous to the borrower than six consecutive payments subsequent to that day that are made in accordance with those agreements; and

**(3) Subsection 16(5) of the Regulations is replaced by the following:**

(5) Where a judgment has been obtained against a borrower, that borrower shall not be entitled to the rights referred to in subsection (1) unless the borrower has been released from that judgment and the requirements of subsection (1), (2) or (3) are met, as is applicable in the circumstances.

**17 Subsections 19.1(2) and (3) of the Regulations are repealed.****(5) L'alinéa 15(9)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) le dernier jour du mois où les cours auxquels il est inscrit ne représentent plus le pourcentage minimal prévu au sous-alinéa a)(i) de la définition de *étudiant à temps plein*, au paragraphe 2(1) ou, s'il choisit d'être considéré comme un étudiant à temps plein en vertu de l'article 2.1, au pourcentage minimal prévu à cet article.

**(6) Le passage du paragraphe 15(10) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(10) Les prêts d'études et les prêts garantis sont refusés lorsque, selon le cas :

**16 (1) Le passage du paragraphe 16(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

16 (1) Sous réserve du paragraphe (5), l'emprunteur ayant fait l'objet d'une mesure prévue aux paragraphes 15(2), (3) ou (4) en raison de la survenance d'un événement visé à l'un des alinéas 15(1)a), b) et i) a le droit d'obtenir un nouveau prêt d'études ou un nouveau certificat d'admissibilité ou de bénéficier de toute nouvelle aide au remboursement visée aux articles 19 ou 20, de la nouvelle dispense visée au paragraphe 9.2(1) de la Loi ou, s'agissant d'un prêt d'études consenti à l'emprunteur à titre d'étudiant à temps partiel, d'une nouvelle période pendant laquelle le paiement du principal et des intérêts est différé, si :

**(2) L'alinéa 16(1)c) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(c) the borrower has, in respect of risk-shared loan agreements and guaranteed student loan agreements for which a judgment has not been obtained and that are held by a lender, paid the interest accrued to a given day and fulfilled the terms of a repayment arrangement entered into with that lender that is no more onerous to the borrower than six consecutive payments subsequent to that day that are made in accordance with those agreements; and

**(3) Le paragraphe 16(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(5) Lorsqu'un jugement a été rendu contre l'emprunteur, celui-ci n'a les droits visés au paragraphe (1) que s'il est libéré de ce jugement et que les conditions prévues aux paragraphes (1), (2) ou (3) sont réunies, lorsqu'elles s'appliquent dans les circonstances.

**17 Les paragraphes 19.1(2) et (3) du même règlement sont abrogés.**

# Apprentice Loans Act

## Apprentice Loans Regulations

**18 Section 3 of the *Apprentice Loans Regulations*<sup>3</sup> and the heading before it are repealed.**

**19 Section 4 of the Regulations is replaced by the following:**

### Payment-deferred period

**4 (1)** For the purpose of subsection 8(2) of the Act, the period during which no amount on account of principal or interest in respect of an apprentice loan is required to be paid by the borrower starts on the day on which the loan is made and ends on the earlier of

- (a) the last day of the 19th month after
  - (i) in the event that no interest has accrued prior to the first day of a technical training period for which confirmation of enrolment is submitted to the Minister, the last day of that period,
  - (ii) in the event that interest started accruing prior to the first day of a technical training period for which confirmation of enrolment is submitted to the Minister, the last day of that period, if the apprentice pays to the Minister the unpaid interest accrued to the day before the first day of that period,
  - (iii) in the event that interest started accruing prior to the day on which confirmation of enrolment is submitted to the Minister for a technical training period that began prior to the day on which interest started accruing, the last day of that period if the apprentice
    - (A) pays to the Minister the unpaid interest accrued under their apprentice loan agreement to the day before the day on which confirmation of enrolment is submitted to the Minister, or
    - (B) directs the addition of the interest referred to in subparagraph (i) to the outstanding principal,
  - (iv) in the event that no interest has accrued prior to the day on which confirmation of continued apprenticeship is submitted to the Minister, the day on which the confirmation of continued apprenticeship is submitted, and
  - (v) in the event that interest started accruing prior to the day on which confirmation of continued apprenticeship is submitted to the Minister, the day

# Loi sur les prêts aux apprentis

## Règlement sur les prêts aux apprentis

**18 L'article 3 du *Règlement sur les prêts aux apprentis*<sup>3</sup> et l'intertitre le précédant sont abrogés.**

**19 L'article 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

### Période de différé de paiements

**4 (1)** Pour l'application du paragraphe 8(2) de la Loi, la période pendant laquelle le paiement du principal ou des intérêts d'un prêt aux apprentis est différé commence à la date à laquelle le prêt est consenti et se termine au premier en date des jours suivants :

- a) le dernier jour du dix-neuvième mois qui suit le jour suivant :
  - (i) dans le cas où aucun intérêt ne s'est accumulé avant le début d'une période de formation technique pour laquelle une confirmation d'inscription est remise au ministre, le dernier jour de cette période,
  - (ii) dans le cas où les intérêts ont commencé à s'accumuler avant le premier jour d'une période de formation technique pour laquelle une confirmation d'inscription est remise au ministre, le dernier jour de cette période, à la condition que l'apprenti verse au ministre les intérêts impayés accumulés jusqu'au jour précédant le premier jour de cette période,
  - (iii) dans le cas où les intérêts ont commencé à s'accumuler avant le jour où la confirmation d'inscription est remise au ministre pour une période de formation technique qui a débuté avant le jour où les intérêts ont commencé à s'accumuler, le dernier jour de cette période, à la condition que l'apprenti :
    - (A) ou bien verse au ministre les intérêts impayés accumulés au titre de son contrat de prêt aux apprentis jusqu'à la veille du jour de la remise de la confirmation,
    - (B) ou bien demande que l'on ajoute les intérêts visés au sous-alinéa (i) au principal impayé,
  - (iv) dans le cas où aucun intérêt ne s'est accumulé avant le jour où la confirmation d'apprentissage continu est remise au ministre, le jour où la confirmation est remise,
  - (v) dans le cas où les intérêts ont commencé à s'accumuler avant le jour où la confirmation

<sup>3</sup> SOR/2014-255

<sup>3</sup> DORS/2014-255



on which the confirmation of continued apprenticeship is submitted, if the apprentice

**(A)** pays to the Minister the unpaid interest accrued under their apprentice loan agreement to the day before the day on which confirmation of continued apprenticeship is submitted, or

**(B)** directs the addition of the interest referred to in subparagraph (i) to the outstanding principal; and

**(b)** the last day of the month in which an *applicable day*, as defined in any of paragraphs 6(2)(a) to (l), occurs in relation to the borrower.

#### Loan received erroneously

**(2)** Despite paragraph 1(b), if an event described in paragraph 6(2)(a) occurs in respect of an apprentice loan made to a borrower and, subsequent to that event, the borrower erroneously receives an apprentice loan, the period during which no amount on account of principal or interest in respect of an apprentice loan is required to be paid by the borrower ends on the last day of the technical training period for which the apprentice loan was made.

#### Exception — continuation of payment-deferred period

**(3)** Despite paragraph (1)(b), if, before the last day of the apprenticeship program in which the borrower is registered at the time the event occurs, an event described in any of paragraphs 6(2)(b) to (f) occurs in respect of an apprentice loan made to a borrower, the period during which no amount on account of principal or interest in respect of an apprentice loan is required to be paid ends on the earlier of

**(a)** the last day of the apprenticeship program, and

**(b)** the last day of the 36th month after the applicable day for the event or, if that day falls during a technical training period, the last day of that period.

#### New payment-deferred period

**4.1 (1)** Subject to subsections (4) and (6), if the period during which no amount on account of principal or interest in respect of an apprentice loan is required to be paid ended under paragraph 4(1)(b) because of the occurrence of an event described in paragraph 6(2)(a) or (h), a new period begins when the conditions set out in paragraphs 7(1)(a) and (b) are met.

#### Bankruptcy or insolvency

**(2)** Subject to subsections (4) and (6), if the period during which no amount on account of principal or interest in respect of an apprentice loan is required to be paid ended under paragraph 4(1)(b) because of the occurrence of an

d'apprentissage continu est remise au ministre, le jour où la confirmation est remise, à la condition que l'apprenti :

**(A)** ou bien verse au ministre les intérêts impayés accumulés au titre de son contrat de prêt aux apprentis jusqu'à la veille du jour de la remise de la confirmation,

**(B)** ou bien demande que l'on ajoute les intérêts visés au sous-alinéa (i) au principal impayé;

**b)** le dernier jour du mois où un *jour applicable*, au sens de l'un des alinéas 6(2)a) à l), survient à l'égard de l'emprunteur.

#### Prêt reçu par erreur

**(2)** Malgré l'alinéa (1)b), lorsque l'événement visé à l'alinéa 6(2)a) survient à l'égard d'un prêt aux apprentis consenti à l'emprunteur et que par la suite celui-ci reçoit par erreur un prêt aux apprentis, la période pendant laquelle le paiement du principal ou des intérêts d'un prêt aux apprentis est différé se termine le dernier jour de la période de formation technique à l'égard de laquelle le prêt aux apprentis a été consenti.

#### Exception — continuation du paiement en différé

**(3)** Malgré l'alinéa (1)b), lorsqu'un événement visé à l'un des alinéas 6(2)b) à f) survient à l'égard d'un prêt aux apprentis consenti à l'emprunteur avant le dernier jour du programme d'apprentissage auquel il est inscrit au moment où l'événement survient, la période pendant laquelle le paiement du principal ou des intérêts d'un prêt aux apprentis est différé se termine au premier en date des jours suivants :

**a)** le dernier jour du mois où se termine le programme d'apprentissage;

**b)** le dernier jour du trente-sixième mois suivant le jour applicable visé pour l'événement ou, si ce jour tombe pendant une période de formation technique, le dernier jour de cette période.

#### Nouvelle période de paiement en différé

**4.1 (1)** Sous réserve des paragraphes (4) et (6), si la période pendant laquelle le paiement du principal ou des intérêts d'un prêt aux apprentis est différé a pris fin aux termes de l'alinéa 4(1)b) en raison de la survenance d'un événement visé à l'un des alinéas 6(2)a) ou h), une nouvelle période commence lorsque les conditions prévues aux alinéas 7(1)a) et b) sont réunies.

#### Faillite ou insolvabilité

**(2)** Sous réserve des paragraphes (4) et (6), si la période pendant laquelle le paiement du principal ou des intérêts d'un prêt aux apprentis est différé a pris fin aux termes de l'alinéa 4(1)b) en raison de la survenance d'un événement

event described in any of paragraphs 6(2)(b) to (f), a new period begins when one of the conditions described in any of paragraphs 7(2)(a) to (d) occurs.

#### **Offence related to loan**

**(3)** Subject to subsections (4) and (6), if the period during which no amount on account of principal or interest in respect of an apprentice loan is required to be paid ended under paragraph 4(1)(b) because of the occurrence of an event described in paragraph 6(2)(g), a new period begins when the conditions set out in paragraphs 7(3)(a) to (d) are met.

#### **Borrower who was a minor**

**(4)** If the period during which no amount on account of principal or interest in respect of an apprentice loan is required to be paid ended under paragraph 4(1)(b) and the borrower was a minor when they received an apprentice loan and has refused to ratify that loan as an adult, a new period begins when the borrower ratifies that loan and, to the extent that they apply, the conditions set out in subsection (1), (2) or (3) are met.

#### **Repayment assistance**

**(5)** Subject to subsection (6), if the period during which no amount on account of principal or interest in respect of an apprentice loan is required to be paid ended under paragraph 4(1)(b) because of the occurrence of an event described in paragraph 6(2)(i), the borrower is entitled to a new period during which no amount on account of principal or interest in respect of an apprentice loan is required to be paid when they have paid in full the outstanding balance of their apprentice loans.

#### **Judgment**

**(6)** If a judgment has been obtained against a borrower, a new period does not begin unless the borrower has been released from that judgment and, to the extent that they apply, the conditions set out in subsection (1), (2) or (3) are met.

#### **20 (1) Paragraph 6(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

**(a)** if the Minister is informed that the borrower has failed to make a payment within the two-month period after the day on which the payment is required under their apprentice loan agreement or these Regulations and they do not fulfil the conditions of section 2, the day following the day on which the borrower must begin to repay the principal amount of any apprentice loan made to them, and any interest, in accordance with section 4;

visé à l'un des alinéas 6(2)b) à f), une nouvelle période commence lorsque l'une des conditions visées aux alinéas 7(2)a) à d) est remplie.

#### **Infraction liée au prêt**

**(3)** Sous réserve des paragraphes (4) et (6), si la période pendant laquelle le paiement du principal ou des intérêts d'un prêt aux apprentis est différé a pris fin aux termes de l'alinéa 4(1)b) en raison de la survenance de l'événement visé à l'alinéa 6(2)g), une nouvelle période commence lorsque les conditions prévues aux alinéas 7(3)a) à d) sont réunies.

#### **Emprunteur qui était mineur**

**(4)** Si la période pendant laquelle le paiement du principal ou des intérêts d'un prêt aux apprentis est différé a pris fin aux termes de l'alinéa 4(1)b) et que l'emprunteur était mineur au moment où il a reçu un prêt aux apprentis et qu'il a refusé à l'âge adulte de ratifier ce prêt, la nouvelle période commence lorsque l'emprunteur ratifie ce prêt et que les conditions prévues aux paragraphes (1), (2) ou (3) sont réunies, lorsqu'elles s'appliquent dans les circonstances.

#### **Aide au remboursement**

**(5)** Sous réserve du paragraphe (6), si la période pendant laquelle le paiement du principal ou des intérêts d'un prêt aux apprentis est différé a pris fin aux termes de l'alinéa 4(1)b) en raison de la survenance de l'événement visé à l'alinéa 6(2)i), l'emprunteur a droit à une nouvelle période pendant laquelle le paiement du principal ou des intérêts d'un prêt aux apprentis est différé lorsqu'il rembourse en totalité le solde impayé de ses prêts aux apprentis.

#### **Jugement**

**(6)** Si un jugement a été rendu contre lui, la nouvelle période ne commence que si l'emprunteur est libéré de ce jugement et que les conditions prévues aux paragraphes (1), (2) ou (3) sont réunies, lorsqu'elles s'appliquent dans les circonstances.

#### **20 (1) L'alinéa 6(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**a)** lorsque le ministre est informé que l'emprunteur a omis de verser un paiement dans la période de deux mois suivant le jour où celui-ci est devenu exigible aux termes de son contrat de prêt aux apprentis ou du présent règlement et qu'il ne remplit pas les conditions prévues à l'article 2, du lendemain du jour où il est tenu de commencer à payer le principal et les intérêts d'un prêt aux apprentis conformément à l'article 4;

**(2) Paragraph 6(2)(j) of the Regulations is replaced by the following:**

(j) if no amount on account of principal or interest in respect of an apprentice loan was required to be paid by a borrower for a cumulative period of six years, the day after the last day of that period;

**(3) Subsection 6(3) of the Regulations is replaced by the following:**

**Denial of loan**

(3) Subject to subsections (5) and (7), if an event described in any of paragraphs (2)(a) to (n) occurs, the Minister may, effective on the applicable day for that event, deny the borrower a new apprentice loan.

**(4) Subsections 6(5) and (6) of the Regulations are replaced by the following:**

**Loan received erroneously**

(5) If an event described in paragraph (2)(a) occurs in respect of an apprentice loan made to a borrower and, subsequent to that event, the borrower erroneously receives an apprentice loan, the borrower is entitled to the apprentice loan.

**New loan**

(6) If, before the last day of the apprenticeship program in which the borrower is registered at the time the event occurs, an event described in any of paragraphs (2)(b) to (f) occurs in respect of an apprentice loan made to a borrower, the borrower is entitled, if otherwise eligible, to a new apprentice loan for that apprenticeship program.

**(5) The portion of subsection 6(7) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**Subsection (3) measure delayed**

(7) If the borrower receives a new apprentice loan under subsection (6), the measure referred to in subsection (3) takes effect on the earlier of

**21 (1) The portion of subsection 7(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**New loan and repayment assistance**

**7 (1)** Subject to subsection (6), a borrower who has been subject to a measure taken under subsection 6(3) or (4) because of the occurrence of an event described in paragraph 6(2)(a) or (h) is entitled to a new apprentice loan and further repayment assistance under section 10 or 12 if

**(2) L'alinéa 6(2)j) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

j) lorsque le paiement du principal ou des intérêts d'un prêt aux apprentis est différé pour une période cumulative de six ans, du lendemain du dernier jour de cette période;

**(3) Le paragraphe 6(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Refus de prêt**

(3) Sous réserve des paragraphes (5) et (7), lorsqu'un événement visé à l'un des alinéas (2)a) à n) survient, le ministre peut, à compter du jour applicable visé pour cet événement, refuser de consentir à l'emprunteur un nouveau prêt aux apprentis.

**(4) Les paragraphes 6(5) et (6) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**Prêt reçu par erreur**

(5) Lorsque l'événement visé à l'alinéa (2)a) survient à l'égard d'un prêt aux apprentis consenti à l'emprunteur et que par la suite celui-ci reçoit par erreur un prêt aux apprentis, l'emprunteur peut obtenir ce prêt aux apprentis.

**Nouveau prêt**

(6) Lorsqu'un événement visé à l'un des alinéas (2)b) à f) survient à l'égard d'un prêt aux apprentis consenti à l'emprunteur, avant le dernier jour du programme d'apprentissage auquel est inscrit l'emprunteur au moment où l'événement survient, celui-ci a le droit d'obtenir un nouveau prêt aux apprentis pour ce programme d'apprentissage, s'il y est par ailleurs admissible.

**(5) Le passage du paragraphe 6(7) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**Report de la mesure prévue au paragraphe (3)**

(7) Lorsque l'emprunteur obtient ainsi un nouveau prêt aux apprentis en vertu du paragraphe (6), la mesure prévue au paragraphe (3) prend effet le premier en date des jours suivants :

**21 (1) Le passage du paragraphe 7(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**Nouveau prêt ou nouvelle aide au remboursement**

**7 (1)** Sous réserve du paragraphe (6), l'emprunteur ayant fait l'objet d'une mesure prévue aux paragraphes 6(3) ou (4) en raison de la survenance d'un événement visé à l'un des alinéas 6(2)a) ou h) a le droit d'obtenir un nouveau prêt aux apprentis ou de bénéficier de toute nouvelle aide au remboursement visée aux articles 10 ou 12, si les conditions suivantes sont réunies :

**(2) The portion of paragraph 7(1)(b) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(b) the borrower has, in respect of an apprentice loan agreement for which a judgment has not been obtained, fulfilled the terms of a repayment arrangement entered into with the Minister that is no more onerous to the borrower than six consecutive payments made, after a given day, in accordance with that apprentice loan agreement and, if any interest has accrued to that day,

**(3) Paragraph 7(4)(b) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(b) to the extent that they apply, the conditions set out in subsection (1), (2) or (3) are met.

**(4) Subsection 7(6) of the Regulations is replaced by the following:**

**Judgment**

(6) If a judgment has been obtained against a borrower, the borrower is not entitled to the rights referred to in subsection (1) unless the borrower has been released from that judgment and, to the extent that they apply, the conditions set out in subsection (1), (2) or (3) are met.

**22 Paragraph 10(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) no more than 114 months have passed since the later of the day on which the borrower was most recently required under section 4 to begin to repay the principal amount of any apprentice loan made to them, and any interest — or would have been required to do so but for the interest suspension period — and the day on which a restriction was removed under paragraph 7(1)(b); and

**23 Subsection 11(2) of the Regulations is repealed.**

**24 Paragraph 14(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) the first day of the month on which the borrower must begin to repay the principal amount of any apprentice loan made to them, and any interest, under section 4.

**25 Paragraph 19(1)(b) of the Regulations is repealed.**

## Coming into Force

**26 These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

**(2) Le passage de l'alinéa 7(1)b) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

b) il s'est conformé, à l'égard d'un contrat de prêt aux apprentis qui n'a pas fait l'objet d'un jugement, aux conditions du plan de remboursement dont il a convenu avec le ministre, lequel ne lui impose pas une charge plus lourde que l'équivalent de six paiements consécutifs faits après une date donnée aux termes du contrat de prêt aux apprentis et, si des intérêts se sont accumulés à cette date :

**(3) L'alinéa 7(4)b) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(b) to the extent that they apply, the conditions set out in subsection (1), (2) or (3) are met.

**(4) Le paragraphe 7(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Jugement**

(6) Lorsqu'un jugement a été rendu contre l'emprunteur, celui-ci n'a les droits visés au paragraphe (1) que s'il est libéré de ce jugement et que les conditions prévues aux paragraphes (1), (2) ou (3) sont réunies, lorsqu'elles s'appliquent dans les circonstances.

**22 L'alinéa 10(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) au plus cent quatorze mois se sont écoulés depuis la date à laquelle l'emprunteur était tenu de commencer à payer le principal et les intérêts de tout prêt aux apprentis en application de l'article 4 pour la dernière fois — ou aurait été tenu de le faire, n'eût été la période de suspension des intérêts — ou, si elle est postérieure, depuis la date de la levée de la restriction au titre de l'alinéa 7(1)b);

**23 Le paragraphe 11(2) du même règlement est abrogé.**

**24 L'alinéa 14b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) le premier jour du mois où l'emprunteur est tenu de commencer à payer le principal et les intérêts d'un prêt aux apprentis en application de l'article 4.

**25 L'alinéa 19(1)b) du même règlement est abrogé.**

## Entrée en vigueur

**26 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

The *Fall Economic Statement Implementation Act, 2022* included legislative amendments to the *Canada Student Loans Act*, the *Canada Student Financial Assistance Act*, and the *Apprentice Loans Act* to permanently eliminate the accrual of interest on Canada Student Loans (CSLs) and Canada Apprentice Loans (CALs). The amendments received royal assent on December 15, 2022, and came into force on April 1, 2023. The related *Canada Student Financial Assistance Regulations* (CSFAR), *Canada Student Loans Regulations* (CSLR) and *Apprentice Loans Regulations* (ALR), however, are not aligned with legislative amendments and refer to the accrual of interest in several places, which could cause confusion among stakeholders. This could also make it difficult for borrowers to understand the repayment terms of their loans and could lead to increased inquiries to the Canada Student Financial Assistance (CSFA) Program.

### Background

The CSFA Program helps to make post-secondary education more affordable for individuals from low- and middle-income families by providing eligible students with grants and loans — specifically, Canada Student Grants (CSGs), CSLs and CALs — to help them pay for post-secondary education at a designated college, university, or other post-secondary institution.

The CSFA Program operates under three separate acts and three separate regulations. The *Canada Student Loans Act* and the CSLR provide authority to administer guaranteed CSLs, issued from 1964 to 1995 by private lenders who could claim any losses to the Government of Canada for full reimbursement. The *Canada Student Financial Assistance Act* and the CSFAR provide authority to administer risk-shared CSLs, issued from 1995 to 2000 by private lenders to whom the Government of Canada paid a 5% risk premium for each disbursement to cover the risk of defaults, and direct CSLs, issued and administered since 2000 directly by the Government of Canada via the National Student Loans Service Centre. In addition, the *Apprentice Loans Act* and the ALR provide the CSFA Program authority to administer CALs, issued since 2015, to help apprentices in a Red Seal trade (listed in Schedule 1 of the ALR) with the cost of technical training to complete their apprenticeship program. Apprentices are generally

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

La *Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2022* comprend des modifications législatives à la *Loi fédérale sur les prêts aux étudiants*, la *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants* et la *Loi sur les prêts aux apprentis* afin d'éliminer de façon permanente l'accumulation des intérêts sur les prêts d'études canadiens (PEC) et les prêts canadiens aux apprentis (PCA). Les modifications ont reçu la sanction royale le 15 décembre 2022 et sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2023. Toutefois, le *Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants* (RFAFE), le *Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants* (RFPE) et le *Règlement sur les prêts aux apprentis* (RPA) connexes ne sont pas harmonisés avec les modifications législatives et font référence à l'accumulation des intérêts à plusieurs endroits, ce qui pourrait créer une certaine confusion parmi les intervenants. Les emprunteurs pourraient également avoir du mal à comprendre les modalités de remboursement de leurs prêts, ce qui pourrait entraîner une augmentation des demandes de renseignements auprès du Programme canadien d'aide financière aux étudiants (PCAFE).

### Contexte

Le PCALE contribue à rendre les études postsecondaires plus abordables pour les personnes issues de familles à revenu faible ou moyen en accordant aux étudiants admissibles des bourses et des prêts — en particulier, des bourses d'études canadiennes, des PEC et des PCA — pour les aider à payer leurs études postsecondaires dans un collège, une université ou un autre établissement d'enseignement postsecondaire désigné.

Le PCALE est régi par trois lois distinctes et trois règlements distincts. La *Loi fédérale sur les prêts aux étudiants* et le RFPE permettent d'administrer les prêts garantis émis de 1964 à 1995 par des prêteurs privés qui pouvaient réclamer au gouvernement du Canada le remboursement intégral des pertes subies. La *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants* et le RFAFE autorisent l'administration des PEC à risques partagés, émis de 1995 à 2000 par des prêteurs privés auxquels le gouvernement du Canada versait une prime de risque de 5 % pour chaque versement afin de couvrir le risque de défaillance, et des PEC directs, émis et administrés depuis 2000 directement par le gouvernement du Canada par l'intermédiaire du Centre de service national de prêts aux étudiants. En outre, la *Loi sur les prêts aux apprentis* et le *Règlement sur les prêts aux apprentis* autorisent le PCALE à administrer les PCA émis depuis 2015 pour aider les apprentis dans un métier désigné Sceau rouge (énuméré à l'annexe 1 du *Règlement*

not able to access CSLs or CSGs, and CALs provide up to \$4,000 per technical training period for up to five technical training periods.

Interest rates on CSLs and CALs are not included in the legislation that governs the CSFA Program but are specified in student and apprentice loan agreements. These agreements include the Master Student Financial Assistance Agreement (MSFAA) for risk-shared and direct loans, and the Canada Apprentice Loan Application and Agreement (CALAA) for CALs. The MSFAA and CALAA are legal agreements which outline the terms and conditions of accepting and repaying CSLs and CALs to borrowers.

These student and apprentice loan agreements allow borrowers to choose between a fixed or floating interest rate (the vast majority choose a floating rate). The interest rates for guaranteed CSLs are currently set according to formulas in the CSLR. In November 2019, the interest rate for risk-shared and direct CSL and CALs was reduced from prime plus 5% to prime plus 2% for borrowers who had chosen a floating interest rate. For borrowers who chose a fixed interest rate, interest was reduced from prime plus 2.5% to prime.

In addition to changes to interest rates, the Government of Canada introduced several temporary measures affecting the accrual of interest on CSLs and CALs during the COVID-19 pandemic. These included the following temporary changes:

- In March 2020, a six-month moratorium on payments and interest accrual from May 30, 2020, to September 30, 2020.
- In May 2021, a one-year waiver on the accrual of interest from April 1, 2021, to March 31, 2022.
- In June 2021, an extension of the one-year interest waiver to March 31, 2023.

On November 3, 2022, the Government of Canada announced the permanent elimination of interest accrual on CSLs and CALs as part of the 2022 Fall Economic Statement. This included funding authority in the amount of \$2.7 billion over five years and \$556.3 million per year ongoing. Legislative amendments to enact the permanent elimination of interest accrual received royal assent on December 15, 2022, through the *Fall Economic Statement Implementation Act, 2022*. These amendments, which included amendments to the *Canada Student Loans Act*, the *Canada Student Financial Assistance Act*, and the *Apprentice Loans Act*, came into force on April 1, 2023. This implementation date prevented a gap between the

*sur les prêts aux apprentis*) à couvrir le coût de la formation technique pour terminer leur programme d'apprentissage. Les apprentis n'ont généralement pas accès aux PEC ou aux bourses d'études canadiennes, et les PCA fournissent jusqu'à 4 000 \$ par période de formation technique pour un maximum de cinq périodes de formation technique.

Les taux d'intérêt sur les PEC et les PCA ne sont pas inclus dans la loi qui régit le PCAFE, mais sont spécifiés dans les ententes de prêts aux étudiants et aux apprentis. Ces ententes comprennent l'Entente maîtresse sur l'aide financière aux étudiants (EMAFE) pour les prêts à risques partagés et les prêts directs, et la Demande et entente de prêt canadien aux apprentis (DEPCA) pour les PCA. L'EMAFE et la DEPCA sont des ententes juridiques qui décrivent les modalités d'acceptation et de remboursement des PEC et PCA aux emprunteurs.

Ces ententes de prêts aux étudiants et aux apprentis permettent aux emprunteurs de choisir entre un taux d'intérêt fixe ou variable (la grande majorité d'entre eux choisissent un taux variable). Les taux d'intérêt des PEC garantis sont actuellement fixés selon des formules figurant dans le RFPE. En novembre 2019, le taux d'intérêt des PEC et des PCA directs et à risques partagés a été ramené du taux préférentiel majoré de 5 % au taux préférentiel majoré de 2 % pour les emprunteurs qui avaient choisi un taux d'intérêt variable. Pour les emprunteurs qui ont choisi un taux d'intérêt fixe, les intérêts ont été ramenés du taux préférentiel majoré de 2,5 % au taux préférentiel.

Outre les modifications des taux d'intérêt, le gouvernement du Canada a introduit plusieurs mesures temporaires concernant l'accumulation des intérêts sur les PEC et les PCA pendant la pandémie de COVID-19. Il s'agit notamment des modifications temporaires suivantes :

- En mars 2020, un moratoire de six mois sur les paiements et l'accumulation des intérêts, du 30 mai 2020 au 30 septembre 2020.
- En mai 2021, une renonciation à l'accumulation des intérêts pendant un an, du 1<sup>er</sup> avril 2021 au 31 mars 2022.
- En juin 2021, prolongation de la dispense des intérêts d'un an jusqu'au 31 mars 2023.

Le 3 novembre 2022, le gouvernement du Canada a annoncé l'élimination permanente de l'accumulation des intérêts sur les PEC et les PCA dans le cadre de l'énoncé économique de l'automne 2022. Il s'agit d'une autorisation de financement d'un montant de 2,7 milliards de dollars sur cinq ans et de 556,3 millions de dollars par an en continu. Les modifications législatives visant à mettre en œuvre l'élimination permanente de l'accumulation des intérêts qui ont reçu la sanction royale le 15 décembre 2022, par l'intermédiaire de la *Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2022*. Ces modifications, qui comprennent des modifications à la *Loi fédérale sur les prêts aux étudiants*, à la *Loi fédérale sur l'aide financière aux*

temporary waiver of interest and the permanent elimination of interest accrual, ensuring CSL and CAL borrowers did not accrue interest following the end of the temporary interest waiver on March 31, 2023. Regulatory amendments to the CSFAR, CSLR and ALR and changes to the MSFAA and CALAA are being made to reflect the legislative amendments and to minimize borrower confusion.

Federal student financial assistance is available to students from nine participating provinces and Yukon (Quebec, Northwest Territories, and Nunavut have their own student financial assistance programs). In collaboration with these 10 participating jurisdictions, the CSFA Program provides up to 60% of a student's calculated financial need in federal grants and loans, while participating provinces/territories (P/Ts) cover the student's remaining need. As participating P/Ts operate their own respective student financial assistance programs, they have the flexibility to decide whether to align their respective policies with those of the Government of Canada. For example, although the accrual of interest was permanently eliminated from CSLs as of April 1, 2023, P/Ts may still choose to charge interest on provincial/territorial student loans. However, they remain responsible for delivering CSFA Program supports.

### Objective

The objective of the regulatory amendments is to align the regulations with the legislative amendments to eliminate the accrual of interest on CSLs and CALs, therefore mitigating possible stakeholder confusion.

### Description

The regulatory amendments will align the CSFAR, CSLR, and ALR with the corresponding legislation that eliminated the accrual of interest on CSLs and CALs as of April 1, 2023, while ensuring that borrowers remain liable to pay any interest that may have accrued prior to the elimination of interest accrual ("arrear interest"). The regulatory amendments will also ensure that aspects of the CSFA Program not directly related to, or affected by, the elimination of interest accrual continue to work as they did before the accrual of interest was eliminated.

*étudiants* et à la *Loi sur les prêts aux apprentis*, sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2023. Cette date de mise en œuvre a permis d'éviter un décalage entre l'exonération temporaire des intérêts et l'élimination permanente de l'accumulation des intérêts, garantissant ainsi que les emprunteurs de PEC et de PCA n'accumulent pas d'intérêts après la fin de l'exonération temporaire des intérêts, le 31 mars 2023. Des modifications réglementaires du RFAFE, du RFPE et du RPA ainsi que des modifications de l'EMAFE et de la DEPCA sont en cours pour refléter les modifications législatives et réduire la confusion des emprunteurs.

L'aide financière fédérale aux étudiants est accessible aux étudiants des neuf provinces participantes et du Yukon (le Québec, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut ont leurs propres programmes d'aide financière aux étudiants). En collaboration avec ces 10 provinces et territoire participants, le PCAFE fournit jusqu'à 60 % des besoins financiers calculés d'un étudiant sous forme de bourses et de prêts fédéraux, tandis que les provinces et les territoires participants couvrent le reste des besoins de l'étudiant. Comme les provinces et les territoires participants gèrent leurs propres programmes d'aide financière aux étudiants, ils ont la possibilité de décider d'harmoniser leurs politiques respectives avec celles du gouvernement du Canada. Par exemple, bien que l'accumulation des intérêts ait été définitivement éliminée des PEC à compter du 1<sup>er</sup> avril 2023, les provinces et les territoires peuvent toujours choisir d'imposer des intérêts sur les prêts d'études provinciaux et territoriaux. Cependant, ils restent responsables de la fourniture des aides du PCAFE.

### Objectif

L'objectif des modifications réglementaires est d'harmoniser les règlements avec les modifications législatives afin d'éliminer l'accumulation des intérêts sur les PEC et les PCA, et d'atténuer ainsi la confusion éventuelle des intervenants.

### Description

Les modifications réglementaires harmoniseront le RFAFE, le RFPE et le RPA avec la loi correspondante qui a supprimé l'accumulation des intérêts sur les PEC et les PCA à partir du 1<sup>er</sup> avril 2023, tout en garantissant que les emprunteurs restent tenus de payer les intérêts qui ont pu s'accumuler avant l'élimination de l'accumulation des intérêts (« arriéré d'intérêts »). Les modifications réglementaires garantiront également que les aspects du PCAFE qui ne sont pas directement liés ou touchés par l'élimination de l'accumulation des intérêts continuent à fonctionner comme avant l'élimination de l'accumulation des intérêts.

General amendments common to all three regulations (the CSFAR, CSLR, and ALR) are as follows:

- Remove regulatory authorities to prescribe interest-free and interest-reduced periods on a go-forward basis; and
- Remove or amend interest-related provisions.

In addition to these general amendments, the following specific amendments will also be made:

#### CSLR

- Repeal provisions that set out the calculation of interest rates payable by borrowers to lenders of guaranteed CSLs;
- Repeal provisions that set out the calculation of interest rates payable by the Minister to lenders of guaranteed CSLs; and
- Remove the requirement to annually publish interest rates for guaranteed CSLs in the *Canada Gazette*.

#### ALR

- Establish a process to establish a date for loan repayment independent of interest accrual and when payments are due.

The agreements which govern the repayment relationships between borrowers and lenders (the MSFAA and CALAA) will be updated to reflect the elimination of interest accrual, as well as to clarify that borrowers remain responsible for payment of any interest that may have accrued before April 1, 2023. These changes require Governor in Council approval, with the concurrence of the Minister of Finance, given the financial impact of the amendments. This approval will be sought at the same time as the current regulatory amendments.

### Regulatory development

#### *Consultation*

The CSFA Program regularly engages with stakeholders, including student groups, borrowers, and P/Ts, through the National Advisory Group on Student Financial Assistance (NAGSFA) and the Intergovernmental Consultative Committee on Student Financial Assistance (ICCSFA). NAGSFA is comprised of representatives from student associations (e.g. National Educational Association of Disabled Students, Canadian Alliance of Student Associations, etc.), post-secondary institutions and associations, student financial aid administrators, and federal and provincial representatives. ICCSFA is comprised of

Les modifications générales communes aux trois règlements (RFAFE, RFPE et RPA) sont les suivantes :

- Supprimer la possibilité pour les autorités réglementaires de prescrire des périodes sans intérêt et des périodes avec réduction d'intérêt sur une base permanente;
- Supprimer ou modifier les dispositions relatives aux intérêts.

Outre ces modifications générales, les modifications spécifiques suivantes seront également apportées :

#### RFPE

- Abroger les dispositions qui fixent le calcul des taux d'intérêt payables par les emprunteurs aux prêteurs de PEC garantis;
- Abroger les dispositions qui fixent le calcul des taux d'intérêt payables par le ministre aux prêteurs de PEC garantis;
- Supprimer l'obligation de publier annuellement les taux d'intérêt des PEC garantis dans la *Gazette du Canada*.

#### RPA

- Mettre en place un processus permettant de fixer une date de remboursement du prêt indépendamment de l'accumulation des intérêts et de l'échéance des paiements.

Les ententes qui régissent les relations de remboursement entre les emprunteurs et les prêteurs (l'EMAFE et la DEPCA) seront mises à jour pour refléter l'élimination de l'accumulation des intérêts et pour préciser que les emprunteurs restent responsables du paiement de tout intérêt qui aurait pu être accumulé avant le 1<sup>er</sup> avril 2023. Ces modifications doivent être approuvées par le gouverneur en conseil, avec l'accord du ministre des Finances, en raison de leur incidence financière. Cette approbation sera demandée en même temps que les modifications réglementaires actuelles.

### Élaboration de la réglementation

#### *Consultation*

Le PCAFE collabore régulièrement avec les intervenants, notamment les groupes d'étudiants, les emprunteurs, les provinces et les territoires, par l'intermédiaire du Groupe consultatif national sur l'aide financière aux étudiants (GCNAFE) et du Comité consultatif intergouvernemental sur l'aide financière aux étudiants (CCIGFE). Le GCNAFE est composé de représentants d'associations d'étudiants (par exemple l'Association nationale des étudiant(e)s handicapé(e)s, l'Alliance canadienne des associations étudiantes, etc.), d'établissements et d'associations post-secondaires, d'administrateurs de l'aide financière aux



representatives from all 10 P/Ts participating in the CSFA Program, and the Government of Canada.

The CSFA Program did not undertake consultations specifically on the regulatory amendments as they are low impact and no cost. In particular, they provide regulatory alignment with the existing legislative amendments to permanently eliminate the accrual of interest on CSLs and CALs and support the operationalization of this measure. Additionally, the amendments do not offer many parameters or details on which stakeholder feedback could be sought, because there is very little flexibility on how the regulatory amendments can be made.

For the reasons detailed above, the regulatory proposal was granted an exemption from prepublication in the *Canada Gazette*, Part I.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

As per Government of Canada's obligations regarding rights protected by section 35 of the *Constitution Act, 1982* — specifically, modern treaties and international human rights obligations — the regulatory amendments are not expected to have differential impacts on Indigenous peoples or negative implications for modern treaties.

As required by the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an assessment of modern treaty implications was conducted as part of the development of this regulation. The assessment found no impacts on existing modern treaty obligations.

#### *Instrument choice*

The permanent elimination of interest accrual has been enacted through the implementation of legislative amendments, and the regulatory amendments will support the operationalization of this measure. Changes to support the operationalization of the permanent elimination of interest accrual can only be made through regulatory amendments and revisions to the terms and conditions of the student and apprentice loan agreements. As a result, non-regulatory options were not considered.

#### **Regulatory analysis**

##### *Benefits and costs*

The legislative amendments that came into force on April 1, 2023, provided the authority to permanently eliminate the

étudiants et de représentants des gouvernements fédéral et provinciaux. Le CCIGFE est composé de représentants des 10 provinces et territoires participant au PCAFE et du gouvernement du Canada.

Le PCAFE n'a pas entrepris de consultations spécifiques sur les modifications réglementaires, car elles ont peu d'incidence et ne sont pas coûteuses. En particulier, elles harmonisent la réglementation avec les modifications législatives existantes visant à supprimer de manière permanente l'accumulation des intérêts sur les PEC et les PCA et soutiennent l'opérationnalisation de cette mesure. En outre, les modifications n'offrent pas beaucoup de paramètres ou de détails sur lesquels nous pourrions solliciter l'avis des intervenants, parce qu'il y a très peu de flexibilité sur la façon dont les modifications réglementaires peuvent être apportées.

Pour les raisons exposées ci-dessus, la proposition réglementaire a bénéficié d'une exemption de publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Conformément aux obligations du gouvernement du Canada concernant les droits protégés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982* — en particulier, les traités modernes et les obligations internationales en matière de droits de la personne — les modifications réglementaires ne devraient pas avoir d'incidence différentielle sur les peuples autochtones ni d'implications négatives pour les traités modernes.

Comme l'exige la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale de la mise en œuvre des traités modernes*, nous avons mené une évaluation des répercussions des traités modernes dans le cadre de l'élaboration de ce règlement. L'évaluation n'a révélé aucune incidence sur les obligations actuelles découlant des traités modernes.

#### *Choix de l'instrument*

L'élimination permanente de l'accumulation des intérêts a été promulguée grâce à la mise en œuvre de modifications législatives, et les modifications réglementaires soutiendront l'opérationnalisation de cette mesure. Les changements nécessaires à l'opérationnalisation de l'élimination permanente de l'accumulation des intérêts ne peuvent être apportés que par des modifications réglementaires et des révisions des modalités des ententes de prêts aux étudiants et aux apprentis. Par conséquent, les options non réglementaires n'ont pas été prises en compte.

#### **Analyse de la réglementation**

##### *Avantages et coûts*

Les modifications législatives qui sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2023 ont permis d'éliminer de façon permanente

accrual of interest, meaning that, in the absence of these regulatory amendments, there was already sufficient legal authority to implement this measure. The regulatory amendments will align the regulations with the legislation and support the implementation of the legislation, making it easier for borrowers to understand the repayment terms of their loans. The regulatory amendments will have no incremental costs. Instead, the costs to permanently eliminate the accrual of interest on CSLs and CALs are attributable to the legislative amendments alone. The 2022 Fall Economic Statement estimated these costs at \$2.7 billion over five years and \$556.3 million ongoing. The Government of Canada will compensate private lenders of guaranteed and risk-shared student loans for the loss of revenue, as they will no longer be able to charge borrowers interest on these loans. Compensation to lenders, and the manner of calculating compensation, is found in the agreements between the Government of Canada and private lenders.

#### *Small business lens*

Analysis under the small business lens concluded that the proposed regulations will not impact Canadian small businesses.

#### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply, as there is no incremental change in administrative burden on business and no regulatory titles are repealed or introduced.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

This proposal is not related to any commitment under a formal regulatory cooperation forum. P/T financial assistance is governed by P/T laws and regulations, and so the amendments to federal laws and regulations to eliminate the accrual of interest on federal student loans will not affect P/T loans. P/Ts will have the option to align or not with the elimination of interest accrual on federal student loans. Operationally, it is not a challenge for federal and P/T loans to have different interest rates; this is already the case with some jurisdictions.

#### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program*

l'accumulation des intérêts, ce qui signifie qu'en l'absence de ces modifications réglementaires, il existait déjà une autorisation légale suffisante pour appliquer cette mesure. Les modifications réglementaires harmoniseront les règlements avec la loi et soutiendront la mise en œuvre de la loi, ce qui permettra aux emprunteurs de comprendre plus facilement les modalités de remboursement de leurs prêts. Les modifications réglementaires n'entraîneront pas de coûts supplémentaires. En revanche, les coûts liés à l'élimination permanente de l'accumulation des intérêts sur les PEC et les PCA sont imputables aux seules modifications législatives. L'Énoncé économique de l'automne 2022 a estimé ces coûts à 2,7 milliards de dollars sur cinq ans et à 556,3 millions de dollars par la suite. Le gouvernement du Canada dédommagera les prêteurs privés de prêts garantis et à risques partagés pour la perte de revenus, puisqu'ils ne pourront plus facturer d'intérêts aux emprunteurs sur ces prêts. L'indemnisation des prêteurs et son mode de calcul figurent dans les accords conclus entre le gouvernement du Canada et les prêteurs privés.

#### *Point de vue des petites entreprises*

L'analyse a conclu que les règlements proposés n'auront pas d'incidence sur les petites entreprises canadiennes.

#### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas puisqu'il n'y a pas de modifications progressives du fardeau administratif pesant sur les entreprises et qu'aucun titre réglementaire n'est abrogé ou introduit.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

La présente proposition n'est liée à aucun engagement pris dans le cadre d'un forum officiel de coopération réglementaire. L'aide financière des provinces et des territoires est régie par les lois et règlements des provinces et des territoires, de sorte que les modifications des lois et règlements fédéraux visant à éliminer l'accumulation des intérêts sur les prêts d'études fédéraux n'auront pas d'incidence sur les prêts des provinces et des territoires. Les provinces et les territoires auront la possibilité de s'harmoniser ou non avec l'élimination de l'accumulation des intérêts sur les prêts d'études fédéraux. D'un point de vue opérationnel, il n'est pas difficile d'appliquer des taux d'intérêt différents aux prêts fédéraux et aux prêts des provinces et des territoires; c'est déjà le cas dans certaines provinces et territoire.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Une analyse préliminaire a conclu qu'à la lumière de la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale*

*Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

### *Gender-based analysis plus*

A gender-based analysis plus (GBA+) was conducted for the elimination of interest accrual as part of the development of this initiative and also for the 2022 Fall Economic Statement proposal. These analyses found that the measure will have a positive impact on all student borrowers, as it will reduce their monthly required payments, making their loan repayment more affordable. In particular, the measure will benefit recent graduates, individuals who experience difficulty in repayment, have high debt loads, are middle income and do not qualify for financial assistance through the Repayment Assistance Plan. In terms of CSL borrowers, women will particularly benefit as they represent 60% of all CSL borrowers and owe 61% of the CSL amounts currently in repayment. In terms of CAL borrowers, men will particularly benefit as they represent 93% of CAL recipients.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

#### *Implementation*

The legislative amendments enacting the permanent elimination of interest accrual came into force on April 1, 2023. The regulatory amendments will come into force upon registration.

#### **Contact**

Erin Hetherington  
Director  
Program Policy  
Canada Student Financial Assistance Program  
Employment and Social Development Canada  
Email: [erin.hetherington@hrsdc-rhdcc.gc.ca](mailto:erin.hetherington@hrsdc-rhdcc.gc.ca)

*des projets de politiques, de plans et de programmes*, il n'est pas nécessaire de procéder à une évaluation environnementale stratégique.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été réalisée pour l'élimination de l'accumulation des intérêts dans le cadre de l'élaboration de cette initiative ainsi que pour la proposition de l'Énoncé économique de l'automne 2022. Ces analyses ont montré que la mesure aura une incidence positive sur tous les étudiants emprunteurs, car elle réduira leurs paiements mensuels obligatoires, ce qui rendra le remboursement de leur prêt plus abordable. En particulier, la mesure bénéficiera aux jeunes diplômés, aux personnes qui éprouvent des difficultés à rembourser, qui ont un taux d'endettement élevé, qui ont des revenus moyens et qui ne peuvent pas bénéficier d'une aide financière dans le cadre du Programme d'aide au remboursement. En ce qui concerne les emprunteurs de PEC, les femmes en bénéficieront tout particulièrement puisqu'elles représentent 60 % de l'ensemble des emprunteurs de PEC et sont redevables de 61 % des montants des PEC en cours de remboursement. En ce qui concerne les emprunteurs de PCA, les hommes en bénéficieront particulièrement puisqu'ils représentent 93 % des bénéficiaires de PCA.

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

#### *Mise en œuvre*

Les modifications législatives promulguant l'élimination permanente de l'accumulation des intérêts sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2023. Les modifications réglementaires entreront en vigueur dès l'inscription.

#### **Personne-ressource**

Erin Hetherington  
Directrice  
Politique des programmes  
Programme canadien d'aide financière aux étudiants  
Emploi et Développement social Canada  
Courriel : [erin.hetherington@hrsdc-rhdcc.gc.ca](mailto:erin.hetherington@hrsdc-rhdcc.gc.ca)

Registration  
SOR/2023-274 December 8, 2023

CANADA SHIPPING ACT, 2001

P.C. 2023-1227 December 8, 2023

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, makes the annexed *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations* under subsection 136(1)<sup>a</sup> of the *Canada Shipping Act, 2001*<sup>b</sup>.

**Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations**

**Amendments**

**1 (1) Subsection 2(4) of the *Vessel Operation Restriction Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**(4)** No person shall operate a power-driven vessel or a vessel driven by electrical propulsion that has an engine power greater than the maximum engine power set out in column 4 of Schedule 4 in the waters described in columns 1 to 3 of that Schedule.

**(2) Subsection 2(6) of the Regulations is replaced by the following:**

**(6)** No person shall operate a power-driven vessel or a vessel driven by electrical propulsion in the waters described in Schedule 7 for the purpose of towing a person on water skis or on any other sporting or recreational equipment, except during the permitted hours set out in that Schedule.

**(6.1)** No person shall operate a power-driven vessel or a vessel driven by electrical propulsion in the waters described in Schedule 7.1 for the purpose of allowing a person to wake surf, except during the permitted hours set out in that Schedule.

**2 Subsection 3(1) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (a) and by replacing paragraph (b) with the following:**

**(b)** a person who holds a provincial or federal fishing permit and whose livelihood depends on fishing; or

Enregistrement  
DORS/2023-274 Le 8 décembre 2023

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

C.P. 2023-1227 Le 8 décembre 2023

Sur recommandation du ministre des Transports, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, ci-après, en vertu du paragraphe 136(1)<sup>a</sup> de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*<sup>b</sup>.

**Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments**

**Modifications**

**1 (1) Le paragraphe 2(4) du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**(4)** Il est interdit d'utiliser dans les eaux indiquées aux colonnes 1 à 3 de l'annexe 4 un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique dont la puissance motrice est supérieure à la puissance motrice maximale mentionnée à la colonne 4.

**(2) Le paragraphe 2(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(6)** Il est interdit d'utiliser dans les eaux indiquées à l'annexe 7 un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique pour tirer une personne sur des skis nautiques ou tout autre équipement sportif ou récréatif, sauf aux heures autorisées qui y sont mentionnées.

**(6.1)** Il est interdit d'utiliser dans les eaux indiquées à l'annexe 7.1 un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique dans le but de permettre à une personne de faire du surf sur le sillage de ce bâtiment, sauf durant les heures autorisées qui y sont mentionnées.

**2 L'alinéa 3(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**b)** au titulaire d'un permis de pêche provincial ou fédéral dont la pêche est le moyen de subsistance;

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 29, s. 18

<sup>b</sup> S.C. 2001, c. 26

<sup>1</sup> SOR/2008-120

<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 29, art. 18

<sup>b</sup> L.C. 2001, ch. 26

<sup>1</sup> DORS/2008-120

(c) a person who is operating a vessel for the purpose of exercising a right recognized and affirmed by section 35 of the *Constitution Act, 1982*.

**3 The portion of section 4 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

4 If a local authority seeks, in respect of certain waters, the imposition of a restriction that is of the same nature as a restriction imposed by any of subsections 2(1) to (6.1) and 11(2), the local authority shall undertake public consultations with parties that would be affected by the proposed restriction and submit to the provincial authority in the province for which the restriction is proposed, or to the Minister if no provincial authority exists, a request together with a report that includes

**4 Paragraph 5(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) the placement has been authorized by the Minister under subsection 6(1) and, except in the case of a sign that provides information with respect to a restriction referred to in subsection 2(7) or section 14, the sign meets the requirements set out in the standard entitled *Signage Requirements and Recommendations – Vessel Operation Restriction Regulations*, published by the Department of Transport, as amended from time to time; or

**5 (1) Subsection 6(1) of the Regulations is replaced by the following:**

6 (1) The Minister may authorize in writing any person or class of persons to place a sign in an area for the purpose of indicating that a restriction on the operation of vessels has been imposed by any of subsections 2(1) to (6.1) and 11(2).

**(2) Paragraph 6(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) maintain the sign, while the sign is in place, in the form required by the standard entitled *Signage Requirements and Recommendations – Vessel Operation Restriction Regulations*, published by the Department of Transport, as amended from time to time.

**6 Sections 8 and 9 of the Regulations are repealed.**

**7 Subsection 11(3) of the Regulations is replaced by the following:**

(3) No person shall hold, in the waters referred to in any of subsections 2(1) to (7), a sporting, recreational or public event or activity during which vessels would be operated in a manner that is contrary to those subsections, unless the person is authorized to do so by a permit issued under subsection 12(1).

c) à la personne qui utilise un bâtiment pour l'exercice d'un droit reconnu et confirmé par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*.

**3 Le passage de l'article 4 du Règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

4 L'administration locale qui cherche à faire assujettir certaines eaux à une restriction de même nature que l'une ou l'autre de celles prévues aux paragraphes 2(1) à (6.1) et 11(2) entreprend des consultations publiques auprès des parties qui seraient touchées par la restriction proposée et présente à l'autorité provinciale dans la province pour laquelle la restriction est proposée ou, s'il n'y a pas d'autorité provinciale, au ministre, une demande accompagnée d'un rapport qui fait mention des éléments suivants :

**4 L'alinéa 5a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) le ministre a autorisé l'installation de la pancarte en vertu du paragraphe 6(1) et, à l'exception d'une pancarte sur laquelle figurent des renseignements concernant une restriction prévue au paragraphe 2(7) ou à l'article 14, celle-ci est conforme à la norme intitulée *Exigences et recommandations en matière de signalisation – Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, publiée par le ministère des Transports, avec ses modifications successives;

**5 (1) Le paragraphe 6(1) du même Règlement est remplacé par ce qui suit :**

6 (1) Le ministre peut autoriser par écrit toute personne ou catégorie de personnes à installer une pancarte dans une zone pour indiquer qu'une restriction visant l'utilisation des bâtiments a été imposée par l'un ou l'autre des paragraphes 2(1) à (6.1) et 11(2).

**(2) L'alinéa 6(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) de la conserver, tant qu'elle demeure en place, dans la forme exigée par la norme intitulée *Exigences et recommandations en matière de signalisation – Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, publiée par le ministère des Transports, avec ses modifications successives.

**6 Les articles 8 et 9 du même règlement sont abrogés.**

**7 Le paragraphe 11(3) de la version anglaise du même Règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) No person shall hold, in the waters referred to in any of subsections 2(1) to (7), a sporting, recreational or public event or activity during which vessels would be operated in a manner that is contrary to those subsections, unless the person is authorized to do so by a permit issued under subsection 12(1).

**8 (1) The portion of items 16 and 17 of the table to section 16 of the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

Column 1	
Item	Persons or classes of persons
16	A person employed as community safety officer by the Saskatchewan Ministry of Corrections, Policing and Public Safety and appointed as special constable under Saskatchewan's <i>The Police Act, 1990</i> , S.S. 1990-91, c. P-15.01
17	A person employed as conservation officer by the Saskatchewan Ministry of Corrections, Policing and Public Safety and appointed as special constable under Saskatchewan's <i>The Police Act, 1990</i> , S.S. 1990-91, c. P-15.01

**(2) The portion of item 18 of the table to section 16 of the French version of the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

Colonne 1	
Article	Personnes ou catégories de personnes
18	Constable spécial ou inspecteur municipal des entités suivantes au Québec : municipalité d'Austin, municipalité d'Ayer's Cliff, canton de Potton, canton de Stanstead, canton de Hatley, municipalité de Hatley, ville de Magog, municipalité régionale de comté de Memphrémagog, municipalité du village de North Hatley, municipalité d'Ogden, municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley, municipalité d'Adstock, municipalité de Lambton, municipalité de Saint-Romain, municipalité de Saint-Joseph-de-Coleraine, municipalité de Sainte-Praxède, municipalité de Stornoway, ville de Lac-Brome, municipalité de Saint-Ferdinand, municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, ville d'Estérel, ville de Sainte-Agathe-des-Monts, municipalité du canton d'Orford, municipalité de Saint-Hippolyte, municipalité d'Ivry-sur-le-Lac et municipalité de Lac-Simon

**(3) The table to section 16 of the Regulations is amended by adding the following after item 28:**

	Column 1	Column 2
Item	Persons or classes of persons	Geographic location
29	An enforcement officer appointed under the <i>Canada Marine Act</i> and employed by the Windsor Port Authority	Windsor Port

**8 (1) Le passage des articles 16 et 17 du tableau de l'article 16 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1	
Article	Personnes ou catégories de personnes
16	Personne employée comme agent de la paix communautaire par le ministère des Services correctionnels, des Services de police et de la Sécurité publique de la Saskatchewan et nommée à titre d'agent de police spécial en vertu de la loi de la Saskatchewan intitulée <i>The Police Act, 1990</i> , S.S. 1990-91, ch. P-15.01
17	Personne employée comme agent de conservation par le ministère des Services correctionnels, des Services de police et de la Sécurité publique de la Saskatchewan et nommée à titre d'agent de police spécial en vertu de la loi de la Saskatchewan intitulée <i>The Police Act, 1990</i> , S.S. 1990-91, ch. P-15.01

**(2) Le passage de l'article 18 du tableau de l'article 16 de la version française du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1	
Article	Personnes ou catégories de personnes
18	Constable spécial ou inspecteur municipal des entités suivantes au Québec : municipalité d'Austin, municipalité d'Ayer's Cliff, canton de Potton, canton de Stanstead, canton de Hatley, municipalité de Hatley, ville de Magog, municipalité régionale de comté de Memphrémagog, municipalité du village de North Hatley, municipalité d'Ogden, municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley, municipalité d'Adstock, municipalité de Lambton, municipalité de Saint-Romain, municipalité de Saint-Joseph-de-Coleraine, municipalité de Sainte-Praxède, municipalité de Stornoway, ville de Lac-Brome, municipalité de Saint-Ferdinand, municipalité de Saint-Adolphe-d'Howard, ville d'Estérel, ville de Sainte-Agathe-des-Monts, municipalité du canton d'Orford, municipalité de Saint-Hippolyte, municipalité d'Ivry-sur-le-Lac et municipalité de Lac-Simon

**(3) Le tableau de l'article 16 du même règlement est modifié par adjonction, après l'article 28, de ce qui suit :**

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Personnes ou catégories de personnes	Lieu géographique
29	Agent de l'autorité nommé en vertu de la <i>Loi maritime du Canada</i> et employé par l'Administration portuaire de Windsor	Le port de Windsor

**9 The portion of item 16 under the heading “North-east Region” of Part 1 of Schedule 1 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

Column 1	
Item	Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description
16	That part of Wabamun Lake that is a zone extending 100 m into the lake from the shoreline of the area indicated by signs and buoys to be the Wabamun Lake Provincial Park beach area or swim area

**10 The portion of item 4 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:**

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 3 Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
4	That part of Big Tub Harbour, Tobermory, west of a line connecting a point at coordinates 45°15'23.4" 81°40'44.8" and a point at coordinates 45°15'19.7" 81°40'42.4"	45°15'23.21" 81°40'36.52"

**11 The portion of items 5 and 6 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:**

Item	Column 3 Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
5	45°15'23.21" 81°40'36.52"
6	45°15'23.21" 81°40'36.52"

**12 Part 6 of Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after item 39:**

Item	Column 1 Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
40	That part of the Richelieu River from Jeannotte Island at coordinates 45°38'51.3" 73°12'07" to Cerfs Island at coordinates 45°38'43.7" 73°12'06.3"	Richelieu River	45°42'43" 73°11'28"

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )
40	La partie de la rivière Richelieu entre l'île Jeannotte située par 45°38'51,3" 73°12'07" et l'île aux Cerfs située par 45°38'43,7" 73°12'06,3"	Rivière Richelieu	45°42'43" 73°11'28"

**9 Le passage de l'article 16, sous l'intertitre « Région du nord-est », de la partie 1 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1	
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description
16	La partie du lac Wabamun qui constitue une zone de 100 m à partir de la section de la rive qui est désignée par des bouées et des pancartes comme étant la plage et la zone de baignade du parc provincial du lac Wabamun

**10 Le passage de l'article 4 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 3 est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
4	La partie du havre Big Tub à Tobermory, située à l'ouest de la ligne reliant un point situé par 45°15'23,4" 81°40'44,8" et un point situé par 45°15'19,7" 81°40'42,4"	45°15'23,21" 81°40'36,52"

**11 Le passage des articles 5 et 6 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
5	45°15'23,21" 81°40'36,52"
6	45°15'23,21" 81°40'36,52"

**12 La partie 6 de l'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 39, de ce qui suit :**

**13 The heading of Schedule 4 to the Regulations is replaced by the following:**

## Waters on Which Power-driven Vessels and Vessels Driven by Electrical Propulsion Are Subject to an Engine Power Limit

**14 Part 2 of Schedule 6 to the Regulations is amended by adding, under the heading “Georgian Bay Area”, the following after item 28:**

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 Specific Location	Column 3 Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)	Column 4 Maximum Speed in km/h Over the Ground
29	That part of Big Tub Harbour, Tobermory, from the shore to a line connecting a point at coordinates 45°15'29" 81°40'21" and a point at coordinates 45°15'29" 81°40'02", except for the waters described in items 4, 5 and 6 of Part 2 of Schedule 1		45°15'23.21" 81°40'36.52"	10

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 2 Endroit précis	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )	Colonne 4 Vitesse maximale sur le fond (km/h)
29	La partie du havre Big Tub, à Tobermory, qui va de la rive à une ligne reliant un point situé aux coordonnées 45°15'29" 81°40'21" et un point situé aux coordonnées 45°15'29" 81°40'02", sauf les eaux décrites aux articles 4, 5 et 6 de la partie 2 de l'annexe 1		45°15'23,21" 81°40'36,52"	10

**15 The portion of item 258 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:**

Item	Column 1 Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description
258	Bleu Lake, within 20 m of the shore, except where power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion that have an aggregate maximum power greater than 7.5 kW are prohibited in accordance with item 252 of Part 5 of Schedule 3 (see Note 4)

**13 Le titre de l'annexe 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

## Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sont assujettis à une puissance motrice maximale

**14 La partie 2 de l'annexe 6 du même règlement est modifiée par adjonction, sous l'intertitre « Région de la baie Georgienne », après l'article 28, de ce qui suit :**

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description
258	Lac Bleu, à 20 m ou moins de la rive, sauf à l'endroit où les bâtiments à propulsion mécanique et les bâtiments à propulsion électrique dont la puissance maximale cumulée est supérieure à 7,5 kW sont interdits par l'article 252 de la partie 5 de l'annexe 3 (voir note 4)



**16 Part 3 of Schedule 6 to the Regulations is amended by adding the following after item 339:**

**16 La partie 3 de l'annexe 6 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 339, de ce qui suit :**

Item	Column 1 Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)	Column 4 Maximum Speed in km/h Over the Ground
340	That part of the Saint-Maurice River between a line connecting points at coordinates 46°22'13.51" 72°34'39.44" and 46°22'07.51" 72°34'44.60" and a line connecting points at coordinates 46°22'05.20" 72°33'26.81" and 46°21'55.38" 72°33'27.93"	Saint-Maurice River	46°20'58" 72°31'44"	10
341	That part of the Saint-Maurice River between a line connecting points at coordinates 46°22'05.20" 72°33'26.81" and 46°21'55.38" 72°33'27.93" and a line beginning at a point at coordinates 46°21'34.05" 72°30'24.82" to a point at coordinates 46°21'23.32" 72°30'24.24" and ending at a point at coordinates 46°20'50.87" 72°31'50.70", except where the speed limit set out in item 342 applies and where the prohibition set out in item 8 of Part 6 of Schedule 1 applies	Saint-Maurice River	46°20'58" 72°31'44"	5
342	That part of the Saint-Maurice River that is south of Saint-Christophe Island between a line connecting points at coordinates 46°21'57.01" 72°32'48.81" and 46°21'47.88" 72°32'56.34" and a line connecting points at coordinates 46°21'32.88" 72°32'08.44" and 46°21'23.83" 72°32'20.05"	Saint-Maurice River	46°20'58" 72°31'44"	10
343	Within 60 m from the shore of Duhamel Lake	Duhamel Lake	46°08'31" 74°38'16"	10
344	Duhamel Lake outside the zone described in item 343	Duhamel Lake	46°08'31" 74°38'16"	30
345	Within 50 m from the shore of the Richelieu River between the points at coordinates 45°49'43.7" 73°08'27.5" and 45°37'40.3" 73°11'06.5"	Richelieu River	45°42'43" 73°11'28"	10
346	That part of the Richelieu River from the Bellevue Campsite at coordinates 45°38'01.8" 73°11'17.4" to the Groupe Thomas Marine at coordinates 45°39'36.6" 73°11'49.2"	Richelieu River	45°42'43" 73°11'28"	10

Item	Column 1 Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)	Column 4 Maximum Speed in km/h Over the Ground
347	That part of the Richelieu River from the Handfield Inn at coordinates 45°40'20" 73°11'31.1" to the Saint-Charles cable ferry at coordinates 45°41'38" 73°11'22.5"	Richelieu River	45°42'43" 73°11'28"	10
348	That part of the Richelieu River from 500 m upstream of the Régie de l'aqueduc intermunicipale du Bas-Richelieu water intake at coordinates 45°46'17.1" 73°10'35.3" to 300 m downstream of the Saint-Denis cable ferry at coordinates 45°47'18.6" 73°09'42.4"	Richelieu River	45°42'43" 73°11'28"	10
349	That part of the Richelieu River between the points at coordinates 45°49'43.7" 73°08'27.5" and 45°37'40.3" 73°11'06.5" outside the zones described in items 345, 346, 347 and 348 and item 40 of Part 6 of Schedule 2	Richelieu River	45°42'43" 73°11'28"	50

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )	Colonne 4 Vitesse maximale sur le fond (km/h)
340	La partie de la rivière Saint-Maurice située entre une ligne reliant le point situé par 46°22'13,51" 72°34'39,44" au point situé par 46°22'07,51" 72°34'44,60" et une ligne reliant le point situé par 46°22'05,20" 72°33'26,81" au point situé par 46°21'55,38" 72°33'27,93"	Rivière Saint-Maurice	46°20'58" 72°31'44"	10
341	La partie de la rivière Saint-Maurice située entre une ligne reliant le point situé par 46°22'05,20" 72°33'26,81" au point situé par 46°21'55,38" 72°33'27,93" et une ligne commençant au point situé par 46°21'34,05" 72°30'24,82", allant jusqu'à un point situé par 46°21'23,32" 72°30'24,24", puis jusqu'à un point situé par 46°20'50,87" 72°31'50,70", sauf là où s'applique la limite de vitesse prévue à l'article 342 et là où s'applique l'interdiction décrite à l'article 8 de la partie 6 de l'annexe 1	Rivière Saint-Maurice	46°20'58" 72°31'44"	5

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )	Colonne 4 Vitesse maximale sur le fond (km/h)
342	La partie de la rivière Saint-Maurice située au sud de l'île Saint-Christophe entre une ligne reliant le point situé par 46°21'57,01" 72°32'48,81" au point situé par 46°21'47,88" 72°32'56,34" et une ligne reliant le point situé par 46°21'32,88" 72°32'08,44" et le point situé par 46°21'23,83" 72°32'20,05"	Rivière Saint-Maurice	46°20'58" 72°31'44"	10
343	À 60 m ou moins de la rive du lac Duhamel	Lac Duhamel	46°08'31" 74°38'16"	10
344	Lac Duhamel, à l'extérieur de la zone indiquée à l'article 343	Lac Duhamel	46°08'31" 74°38'16"	30
345	À 50 m ou moins de la rive de la rivière Richelieu, entre les points situés par 45°49'43,7" 73°08'27,5" et 45°37'40,3" 73°11'06,5"	Rivière Richelieu	45°42'43" 73°11'28"	10
346	La partie de la rivière Richelieu depuis le camping Bellevue, aux coordonnées 45°38'01,8" 73°11'17,4", jusqu'au Groupe Thomas Marine, aux coordonnées 45°39'36,6" 73°11'49,2"	Rivière Richelieu	45°42'43" 73°11'28"	10
347	La partie de la rivière Richelieu depuis l'Auberge Handfield, aux coordonnées 45°40'20" 73°11'31,1" jusqu'au bac à câble de Saint-Charles, aux coordonnées 45°41'38" 73°11'22,5"	Rivière Richelieu	45°42'43" 73°11'28"	10
348	La partie de la rivière Richelieu depuis 500 m en amont de la prise d'eau de la Régie de l'aqueduc intermunicipale du Bas-Richelieu, aux coordonnées 45°46'17,1" 73°10'35,3", jusqu'à 300 m en aval du bac à câble de Saint-Denis, aux coordonnées 45°47'18,6" 73°09'42,4"	Rivière Richelieu	45°42'43" 73°11'28"	10
349	La partie de la rivière Richelieu située entre les points situés par 45°49'43,7" 73°08'27,5" et 45°37'40,3" 73°11'06,5", sauf les zones décrites aux articles 345, 346, 347 et 348, ainsi qu'à l'article 40 de la partie 6 de l'annexe 2	Rivière Richelieu	45°42'43" 73°11'28"	50

**17 The portion of item 26 under the heading “Northeast Region” of Part 5 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 and 2 is replaced by the following:**

	Column 1	Column 2
Item	Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Local Name
26	That part of Wabamun Lake known locally as Moonlight Bay at coordinates 53°33'39" 114°26'50", which includes all waters northeast of the rail bridge that crosses Wabamun Lake	Moonlight Bay

**18 The heading of Schedule 7 to the Regulations is replaced by the following:**

## Waters in Which Towing a Person on Any Sporting or Recreational Equipment Is Prohibited Except During the Permitted Hours

**19 Part 5 of Schedule 7 to the Regulations is amended by adding the following after item 66:**

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Permitted Hours	Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
67	Duhamel Lake		46°08'31" 74°38'16"
68	That part of the Richelieu River described in items 345, 346, 347 and 348 of Part 3 of Schedule 6		45°42'43" 73°11'28"
69	That part of the Richelieu River described in item 349 of Part 3 of Schedule 6	all hours except from 1:00 p.m. to 5:00 p.m. on Saturdays and Sundays	45°42'43" 73°11'28"
70	That part of the Richelieu River from the Groupe Thomas Marine at coordinates 45°39'36.6" 73°11'49.2" to the Handfield Inn at coordinates 45°40'20" 73°11'31.1"		45°42'43" 73°11'28"

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Heures autorisées	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i> )
67	Lac Duhamel		46°08'31" 74°38'16"
68	Les parties de la rivière Richelieu indiquées aux articles 345, 346, 347 et 348 de la partie 3 de l'annexe 6		45°42'43" 73°11'28"

**17 Le passage de l'article 26, sous l'intertitre « Région du nord-est », de la partie 5 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 2 est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Nom local
26	La partie du lac Wabamun connue localement sous le nom de Moonlight Bay, aux coordonnées 53°33'39" 114°26'50", ce qui comprend toutes les eaux situées au nord-est du pont ferroviaire qui traverse le lac Wabamun	Moonlight Bay

**18 Le titre de l'annexe 7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

## Eaux dans lesquelles il est interdit de tirer une personne sur tout équipement sportif ou récréatif, sauf aux heures autorisées

**19 La partie 5 de l'annexe 7 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 66, de ce qui suit :**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec ou description	Heures autorisées
69	La partie de la rivière Richelieu indiquée à l'article 349 de la partie 3 de l'annexe 6	En tout temps, sauf de 13 h à 17 h le samedi et le dimanche
70	La partie de la rivière Richelieu depuis le Groupe Thomas Marine, aux coordonnées 45°39'36,6" 73°11'49,2", jusqu'à l'Auberge Handfield, aux coordonnées 45°40'20" 73°11'31,1"	

**20 Part 6 of Schedule 7 to the Regulations is amended by adding the following after item 1:**

**20 La partie 6 de l'annexe 7 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :**

Column 1	Column 2	Column 3
Item	Name Given by the Gazetteer of Canada or Description	Local Name
2	Pinawa Channel between the points at coordinates 50°12'56" 95°55'30.9" and 50°16'12" 95°52'46" (see Note 1)	Pinawa Channel
3	Lee River within 100 m of the shore between the points at coordinates 50°18'41" 95°51'29" and 50°23'07.4" 95°49'38.3"	Lee River

Note 1: This prohibition applies from 2:00 pm to 8:00 pm on Saturdays and Sundays.

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada ou description	Nom local
2	Chenal Pinawa, entre les points situés par 50°12'56" 95°55'30,9" et par 50°16'12" 95°52'46" (voir note 1)	Chenal Pinawa
3	Rivière Lee, à 100 m ou moins de la rive entre les points situés par 50°18'41" 95°51'29" et par 50°23'07,4" 95°49'38,3"	Rivière Lee

Note 1 : L'interdiction s'applique le samedi et le dimanche, entre 14 h et 20 h.

**21 The Regulations are amended by adding, after Schedule 7, the Schedule 7.1 set out in the schedule to these Regulations.**

**21 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe 7, de l'annexe 7.1 figurant à l'annexe du présent règlement.**

**22 Schedule 9 to the Regulations is repealed.**

**22 L'annexe 9 du même règlement est abrogée.**

## Coming into Force

## Entrée en vigueur

**23 These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

**23 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

**SCHEDULE**

(Section 19)

**SCHEDULE 7.1**

(subsection 2(6.1))

## Waters in Which Allowing a Person to Wake Surf Is Prohibited Except During the Permitted Hours

**PART 1****Alberta**

Item	Column 1 Name Given by the Gazetteer of Canada or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference (Alberta Land Titles Act Reference System)
<i>Southern Region</i>			
1	Paine Lake	Mami Lake	2-28-W4
<i>Central Region</i>			
1	Unnamed reservoir	Blood Indian Creek Reservoir	17-26-9-W4
<i>East Slopes Region</i>			
1	Rock Lake		52-2-W6
2	Chain Lakes, as indicated by signs		14,15-2-W5
<i>Northeast Region</i>			
1	Skeleton Lake, as indicated by signs		65-18,19-W4

**ANNEXE**

(article 19)

**ANNEXE 7.1**

(paragraphe 2(6.1))

## Eaux dans lesquelles il est interdit de permettre à une personne de surfer sur le sillage d'un bâtiment, sauf aux heures autorisées

**PARTIE 1****Alberta**

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence de l'Alberta Land Titles Act)
<i>Région du sud</i>			
1	Lac Paine	Mami Lake	2-28-W4
<i>Région du centre</i>			
1	Réservoir sans nom	Blood Indian Creek Reservoir	17-26-9-W4
<i>Région d'East Slopes</i>			
1	Lac Rock		52-2-W6
2	Lacs Chain, dans les zones indiquées par des pancartes		14,15-2-W5
<i>Région du nord-est</i>			
1	Lac Skeleton, dans les zones indiquées par des pancartes		65-18,19-W4

## PART 2

## British Columbia

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 General Location	Column 3 Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada Reference System</i> )
1	Whiteswan Lake	Whiteswan Lake Provincial Park	50°08'23" 115°29'00"
2	That portion of Premier Lake south of a line extending from the southeast corner of Lot 11021 to the northwest corner of Lot 11869	northeast of Wasa	49°56'31" 115°39'20"
3	The Nicomekl River, from the railway trestle at Mud Bay to the dam west of King George Highway	Surrey	49°03'29" 122°52'10"
4	Heffley Lake, the narrows and small bays at each end of the lake as designated by the signs	northeast of Kamloops	50°49'55" 120°04'01"
5	Hidden Lake	east of Enderby	50°34'15" 118°49'16"
6	Whitetail Lake	approximately 15 km northwest of Canal Flats	50°13' 116°02'
7	Parts of Green Lake as signed	Whistler	50°09' 122°57'
8	Big Bar Lake	near Clinton	51°19' 121°48'
9	Elk and Beaver Lakes and those parts of Elk and Beaver Lakes in the interlake area except between 11:00 a.m. and one hour before sunset unless a sporting, recreational or public event or activity for which a permit has been issued under these Regulations is being held	northwest of Victoria	48°32' 123°24'

## PARTIE 2

## Colombie-Britannique

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 2 Lieu approximatif	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
1	Lac Whiteswan	Parc provincial du lac Whiteswan	50°08'23" 115°29'00"
2	La partie du lac Premier au sud d'une ligne s'étendant du coin sud-est du lot 11021 jusqu'au coin nord- ouest du lot 11869	Au nord-est de Wasa	49°56'31" 115°39'20"
3	La rivière Nicomekl, à partir du pont sur chevalets de la voie fermée dans la baie Mud jusqu'au barrage à l'ouest de la route King George	Surrey	49°03'29" 122°52'10"
4	Lac Heffley, les passages et petites baies à chaque extrémité du lac indiqués par des pancartes	Au nord-est de Kamloops	50°49'55" 120°04'01"
5	Lac Hidden	À l'est d'Enderby	50°34'15" 118°49'16"
6	Lac Whitetail	À environ 15 km au nord-ouest de Canal Flats	50°13' 116°02'
7	Les parties du lac Green indiquées par des pancartes	Whistler	50°09' 122°57'
8	Lac Big Bar	À proximité de Clinton	51°19' 121°48'
9	Les lacs Elk et Beaver et les parties des lacs Elk et Beaver qui se trouvent dans l'interlac, sauf entre 11 h et une heure avant le coucher du soleil s'il n'y a aucune activité ni événement sportif, récréatif ou public pour lequel un permis a été délivré en vertu du présent règlement	Nord-ouest de Victoria	48°32' 123°24'

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 General Location	Column 3 Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada Reference System</i> )
10	The waters of the Columbia River and its tributaries lying within the flood plain of the Columbia River north of a point at 50°21'13.4" 115°52'51.9" (approximately 1.6 km northwest of Fairmont Hot Springs) and south and east of a point at 51°28'48" 117°09'33", on the northernmost tip of a small island (approximately 1.8 km south of Trans-Canada Highway bridge at Donald) but excluding the waters of Windermere Lake	Columbia River main channel	50°55'04.3" 116°22'47.9"

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 2 Lieu approximatif	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
10	Les eaux du fleuve Columbia et ses tributaires se trouvant dans la plaine inondable du fleuve Columbia au nord du point situé par 50°21'13,4" 115°52'51,9" (à environ 1,6 km au nord-ouest de Fairmont Hot Springs) et au sud et à l'est d'un point situé par 51°28'48" 117°09'33", sur la pointe la plus au nord d'une petite île (à environ 1,8 km au sud du pont de la Transcanadienne à Donald) à l'exclusion des eaux du lac Windermere	Chenal principal du fleuve Columbia	50°55'04,3" 116°22'47,9"

## PART 3

## Ontario

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 Specific Location	Column 3 Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada Reference System</i> )
1	North Branch Muskoka River from Bracebridge Falls to the mouth of the Muskoka River	45°02'23" 79°18'28" to 45°01'30" 79°23'35"	45°02' 79°19'
2	Joseph River connecting Lake Joseph to Lake Rosseau from the Ames Point entrance at 45°09'58" 79°41'42" to Joseph River Shoal at 45°08'28" 79°38'50"		45°08' 79°39'
3	Shadow River		45°15' 79°39'
4	South Branch Muskoka River from the intersection with the Muskoka River to Muskoka Falls	45°00' 79°18'	45°02' 79°19'

## PARTIE 3

## Ontario

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 2 Endroit précis	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
1	Le bras nord de la rivière Muskoka, à partir des chutes Bracebridge jusqu'à l'embouchure de cette rivière	45°02'23" 79°18'28" à 45°01'30" 79°23'35"	45°02' 79°19'
2	Rivière Joseph reliant le lac Joseph au lac Rosseau, à partir de l'entrée de la pointe Ames située par 45°09'58" et 79°41'42" jusqu'au haut-fond de la rivière Joseph situé par 45°08'28" et 79°38'50"		45°08' 79°39'
3	Rivière Shadow		45°15' 79°39'
4	Le bras sud de la rivière Muskoka, à partir de l'intersection avec la rivière Muskoka jusqu'à Muskoka Falls	45°00' 79°18'	45°02' 79°19'



Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 Specific Location	Column 3 Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada Reference System</i> )	Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 2 Endroit précis	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
5	Indian River except for the part known as Mirror Lake		45°06' 79°34'	5	La rivière Indian, à l'exception de la partie connue sous le nom de <i>Mirror Lake</i>		45°06' 79°34'
6	The narrow channel of Twelve Mile Bay between the coordinates set out in column 2, in Muskoka District	45°04'52" 79°58'00" to 45°04'52" 79°57'45"	45°05' 80°00'	6	Le chenal étroit de la baie Twelve Mile, entre les coordonnées de la colonne 2, district de Muskoka	45°04'52" 79°58'00" à 45°04'52" 79°57'45"	45°05' 80°00'
7	That part of the Magnetawan River fronting the Village of Magnetawan, Municipality of Magnetawan	45°39'40" 79°38'50" to 45°40'00" 79°38'20"	45°46' 80°37'	7	La partie de la rivière Magnetawan en face du village de Magnetawan, dans la municipalité de Magnetawan	45°39'40" 79°38'50" à 45°40'00" 79°38'20"	45°46' 80°37'
8	That part of the Burnt River, Somerville Twp, Victoria County, from Lot 11, Concessions 6 and 7, to the entrance of Goose Lake, Lot 24, Concession 1, all lying within Somerville Twp, Victoria County	44°41' 78°42' to 44°35' 78°46'		8	La partie de la rivière Burnt, dans le canton de Somerville, comté de Victoria, qui s'étend du lot 11 des concessions 6 et 7, jusqu'à l'entrée du lac Goose, lot 24 de la concession 1, le tout étant situé dans le canton de Somerville, comté de Victoria	44°41' 78°42' à 44°35' 78°46'	
9	That part of Robillard Lake known as Long Lake within the limits of the Municipality of Charlton and Dack, as described in column 2	47°48'37" 79°59'54" to 47°48'36" 80°00'10"	47°49' 80°08'	9	La partie du lac Robillard connue sous le nom de <i>Long Lake</i> dans les limites de la municipalité de Charlton et Dack, telle qu'elle est indiquée à la colonne 2	47°48'37" 79°59'54" à 47°48'36" 80°00'10"	47°49' 80°08'

## PART 4

## Nova Scotia

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 General Location	Column 3 Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada Reference System</i> )
1	Tidnish River, upstream from Irwins Point		45°59' 64°03'

## PARTIE 4

## Nouvelle-Écosse

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 2 Lieu approximatif	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> )
1	Rivière Tidnish, en amont de la pointe Irwins		45°59' 64°03'

## PART 5

## Quebec

Item	Column 1 Name Given by the <i>Répertoire toponymique</i> du Québec or Description	Column 2 Permitted Hours	Column 3 Location Reference ( <i>Répertoire</i> <i>toponymique</i> du Québec Reference System)
1	Châteauguay River from point A at coordinates 45°22'15.23" 73°45'13.20" to point B at coordinates 45°22'47.44" 73°45'07.28"		Point A: 45°22'15.23" 73°45'13.20"  Point B: 45°22'47.44" 73°45'07.28"
2	Châteauguay River from point B at coordinates 45°22'47.44" 73°45'07.28" to point C at coordinates 45°22'58.93" 73°46'09.17"		Point B: 45°22'47.44" 73°45'07.28"  Point C: 45°22'58.93" 73°46'09.17"
3	Châteauguay River from point B at coordinates 45°22'47.44" 73°45'07.28" to point D at coordinates 45°24'01.49" 73°45'06.44"		Point B: 45°22'47.44" 73°45'07.28"  Point D: 45°24'01.49" 73°45'06.44"
4	Within 60 m of the shore of Masson Lake		46°02'33" 74°02'06"
5	Laviolette Lake		46°00' 74°08'
6	Morelle Lake		45°59'48" 74°06'29"
7	Deauville Lake		45°59' 74°06'
8	Pas de Poisson Lake		46°01' 74°07'
9	Lake Lenore		46°00' 74°07'
10	Long Lake		45°59' 74°05'
11	Tondohar Lake		46°00' 74°07'
12	Quévillon Lake		46°00' 74°06'
13	Lake Mimi		46°00' 74°09'
14	Gascon Lake		45°59' 74°08'
15	Lake Sainte-Adèle		45°57' 74°09'
16	Millette Lake		45°58' 74°11'
17	Bouthillier Lake		45°57'19" 74°12'46"
18	Renaud Lake		45°56' 74°12'
19	Matley Lake		45°57' 74°11'
20	Richer Lake		45°57' 74°12'
21	Des Seize Îles Lake	from 9:00 a.m. to 8:00 p.m.	45°54' 74°28'

## PARTIE 5

## Québec

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique</i> du Québec ou description	Colonne 2 Heures autorisées	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire</i> <i>toponymique</i> du Québec)
1	Rivière Châteauguay, du point A situé par 45°22'15,23" 73°45'13,20" jusqu'au point B situé par 45°22'47,44" 73°45'07,28"		Point A : 45°22'15,23" 73°45'13,20"  Point B : 45°22'47,44" 73°45'07,28"
2	Rivière Châteauguay, du point B situé par 45°22'47,44" 73°45'07,28" jusqu'au point C situé par 45°22'58,93" 73°46'09,17"		Point B : 45°22'47,44" 73°45'07,28"  Point C : 45°22'58,93" 73°46'09,17"
3	Rivière Châteauguay, du point B situé par 45°22'47,44" 73°45'07,28" jusqu'au point D situé par 45°24'01,49" 73°45'06,44"		Point B : 45°22'47,44" 73°45'07,28"  Point D : 45°24'01,49" 73°45'06,44"
4	À 60 m ou moins de la rive du lac Masson		46°02'33" 74°02'06"
5	Lac Laviolette		46°00' 74°08'
6	Lac Morelle		45°59'48" 74°06'29"
7	Lac Deauville		45°59' 74°06'
8	Lac Pas de Poisson		46°01' 74°07'
9	Lac Lenore		46°00' 74°07'
10	Lac Long		45°59' 74°05'
11	Lac Tondohar		46°00' 74°07'
12	Lac Quévillon		46°00' 74°06'
13	Lac Mimi		46°00' 74°09'
14	Lac Gascon		45°59' 74°08'
15	Lac Sainte-Adèle		45°57' 74°09'
16	Lac Millette		45°58' 74°11'
17	Lac Bouthillier		45°57'19" 74°12'46"
18	Lac Renaud		45°56' 74°12'
19	Lac Matley		45°57' 74°11'
20	Lac Richer		45°57' 74°12'
21	Lac des Seize Îles	De 9 h à 20 h	45°54' 74°28'

	Column 1	Column 2	Column 3		Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Item	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or <i>Description</i>	Permitted Hours	Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec Reference System</i> )	Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Heures autorisées	Coordonnées géographiques ( <i>système de référence du Répertoire toponymique du Québec</i> )
22	Within a perimeter of 60 m from the shore of Charlebois Lake		46°05' 74°03'	22	À 60 m ou moins de la rive du lac Charlebois		46°05' 74°03'
23	Vingt Sous Lake		45°57' 74°22'	23	Lac Vingt Sous		45°57' 74°22'
24	Cornu Lake		45°58' 74°23'	24	Lac Cornu		45°58' 74°23'
25	De la Montagne Lake		45°59' 74°19'	25	Lac de la Montagne		45°59' 74°19'
26	Major Bay of Des Sables Lake		46°02' 74°17'	26	La baie Major du lac des Sables		46°02' 74°17'
27	Centre-Ville Bay of Des Sables Lake		46°02' 74°17'	27	La baie Centre-Ville du lac des Sables		46°02' 74°17'
28	Within 100 m of the shore of Archambault Lake		46°19' 74°15'	28	À 100 m ou moins de la rive du lac Archambault		46°19' 74°15'
29	Within 100 m of the shore of Baribeau Lake		46°21' 74°10'	29	À 100 m ou moins de la rive du lac Baribeau		46°21' 74°10'
30	Within 100 m of the shore of Beauchamp Lake		46°18' 74°12'	30	À 100 m ou moins de la rive du lac Beauchamp		46°18' 74°12'
31	Within 100 m of the shore of Bouillon Lake		46°16' 74°11'	31	À 100 m ou moins de la rive du lac Bouillon		46°16' 74°11'
32	Within 100 m of the shore of La Clef Lake		46°23' 74°13'	32	À 100 m ou moins de la rive du lac la Clef		46°23' 74°13'
33	Within 100 m of the shore of Des Aulnes Lake (Isidore and Garon)		46°22' 74°11'	33	À 100 m ou moins de la rive du lac des Aulnes (Isidore et Garon)		46°22' 74°11'
34	Within 100 m of the shore of Lake Léon		46°22' 74°16'	34	À 100 m ou moins de la rive du lac Léon		46°22' 74°16'
35	Within 100 m of the shore of Major Lake		46°21' 74°12'	35	À 100 m ou moins de la rive du lac Major		46°21' 74°12'
36	Within 100 m of the shore of De la Montagne Noire Lake		46°12' 74°16'	36	À 100 m ou moins de la rive du lac de la Montagne Noire		46°12' 74°16'
37	Within 100 m of the shore of Ouareau Lake		46°17' 74°09'	37	À 100 m ou moins de la rive du lac Ouareau		46°17' 74°09'
38	Within 100 m of the shore of Perreault Lake		46°20' 74°07'	38	À 100 m ou moins de la rive du lac Perreault		46°20' 74°07'
39	Within 100 m of the shore of Raquette Lake		46°15' 74°20'	39	À 100 m ou moins de la rive du lac Raquette		46°15' 74°20'
40	Within 100 m of the shore of Rochemaure Lake		46°22' 74°10'	40	À 100 m ou moins de la rive du lac Rochemaure		46°22' 74°10'
41	Within 100 m of the shore of Lake Saint-Onge		46°22' 74°08'	41	À 100 m ou moins de la rive du lac Saint-Onge		46°22' 74°08'
42	Within 100 m of the shore of Sombre Lake		46°20' 74°05'	42	À 100 m ou moins de la rive du lac Sombre		46°20' 74°05'
43	Within 100 m of the shore of Sylvère Lake		46°21' 74°04'	43	À 100 m ou moins de la rive du lac Sylvère		46°21' 74°04'

Item	Column 1 Name Given by the <i>Répertoire toponymique</i> du Québec or Description	Column 2 Permitted Hours	Column 3 Location Reference ( <i>Répertoire</i> <i>toponymique</i> du Québec Reference System)	Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique</i> du Québec ou description	Colonne 2 Heures autorisées	Colonne 3 Coordonnées géographiques ( <i>système de</i> <i>référence du</i> <i>Répertoire</i> <i>toponymique</i> du Québec)
44	Within 100 m of the shore of the Saint-Michel River (Michel)		46°18' 74°16'	44	À 100 m ou moins de la rive de la rivière Saint-Michel (Michel)		46°18' 74°16'
45	Within 100 m of the shore of the Noir River		46°23' 74°16'	45	À 100 m ou moins de la rive du Ruisseau Noir		46°23' 74°16'
46	Within 100 m of the shore of the Du Pimbina River		46°21' 74°14'	46	À 100 m ou moins de la rive du ruisseau du Pimbina		46°21' 74°14'
47	Within 50 m of the shore of Blanc Lake		46°20' 74°13'	47	À 50 m ou moins de la rive du lac Blanc		46°20' 74°13'
48	Manitou Lake	from 10:00 a.m. to noon and from 4:00 p.m. to 7:00 p.m.	46°03'36" 74°22'30"	48	Lac Manitou	De 10 h à 12 h et de 16 h à 19 h	46°03'36" 74°22'30"
49	Fraser Lake		45°23' 72°11'	49	Lac Fraser		45°23' 72°11'
50	Berry Lake		48°46'40" 78°22'26"	50	Lac Berry		48°46'40" 78°22'26"
51	À Fillion Lake		48°49'56" 78°23'40"	51	Lac à Filion		48°49'56" 78°23'40"
52	À Magny Lake		48°51'25" 78°23'00"	52	Lac à Magny		48°5'25" 78°23'00"
53	Brompton Lake, northwest of a line connecting point D at coordinates 45°28'23" 72°08'53" to point E at coordinates 45°28'26" 72°08'48" (Larochelle Bay)		45°26' 72°09'	53	Lac Brompton, au nord-ouest d'une ligne reliant le point D à la position 45°28'23" 72°08'53" et le point E à la position 45°28'26" 72°08'48" (Baie Larochelle)		45°26' 72°09'
54	Brompton Lake, north of a line connecting point F at coordinates 45°28'13" 72°08'04" and point G at coordinates 45°28'10" 72°08'06" (Du Barrage Bay)		45°26' 72°09'	54	Lac Brompton, au nord d'une ligne reliant le point F à la position 45°28'13" 72°08'04" et le point G à la position 45°28'10" 72°08'06" (Baie du Barrage)		45°26' 72°09'
55	Leamy Lake, the north passage linking the lake to the Gatineau River and the northern half of the south passage linking the lake to De la Carrière Lake		45°27' 75°43'	55	Lac Leamy, le passage nord reliant le lac Leamy à la rivière Gatineau et la moitié nord du passage sud reliant le lac Leamy au lac de la Carrière		45°27' 75°43'

Item	Column 1 Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec or Description</i>	Column 2 Permitted Hours	Column 3 Location Reference ( <i>Répertoire toponymique du Québec Reference System</i> )	Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Colonne 2 Heures autorisées	Colonne 3 Coordonnées géographiques ( <i>système de référence du Répertoire toponymique du Québec</i> )
56	Les Trois Lacs Lake:  (a) in the beach and swimming areas delineated by a line running perpendicular to the shore to a point at coordinates 45°47'45" 71°53'25", thence to a point at coordinates 45°47'35" 71°53'30", and thence returning perpendicularly to the shore; and  (b) on the remaining part of the lake	from 8:00 a.m. to 8:00 p.m.	45°48' 71°54'	56	Les Trois Lacs :  a) dans les aires de la plage et de baignade, la partie délimitée par une ligne s'étendant perpendiculairement à la rive jusqu'à un point situé par 45°47'45" 71°53'25"; de là, jusqu'à un point situé par 45°47'35" 71°53'30"; de là, perpendiculairement jusqu'à la rive;  b) le reste du lac	De 8 h à 20 h	45°48' 71°54'
57	Southwest Nicolet River:  (a) from Les Trois Lacs Lake exit at a point at coordinates 45°48'10" 71°54'40" to the existing dam at a point at coordinates 45°47'50" 71°55'00"; and  (b) from the entrance to Les Trois Lacs Lake at a point at coordinates 45°47'32" 71°52'15" to a point at coordinates 45°47'37" 71°51'47"	from 8:00 a.m. to 8:00 p.m.	46°13' 72°36'	57	Rivière Nicolet Sud-Ouest :  a) depuis la sortie des Trois Lacs à un point situé par 45°48'10" 71°54'40" jusqu'au barrage existant à un point situé par 45°47'50" 71°55'00";  b) depuis l'entrée des Trois Lacs à un point situé par 45°47'32" 71°52'15" jusqu'à un point situé par 45°47'37" 71°51'47"	De 8 h à 20 h	46°13' 72°36'
58	Saint-Louis Lake, in that part of the lake located between a line drawn from the wharf of Saint-Louis Park to the western limit of René Lévesque Park and a line drawn in the direction of and extending from 6th Avenue in Lachine		45°26' 73°42'	58	Lac Saint-Louis, la partie située entre une ligne reliant la jetée du parc Saint-Louis à la limite ouest du parc René-Lévesque et une ligne tracée dans la direction de et à partir de la 6 <sup>e</sup> Avenue, dans la ville de Lachine		45°26' 73°42'
59	Blanche River between Blanc Lake at coordinates 46°19'42" 74°12'38.1" and 46°19'42.8" 74°12'32.9" and Ouareau Lake at coordinates 46°18'11.9" 74°10'12.6" and 46°18'06.6" 74°10'05.6"		46°18'09" 74°10'10"	59	Rivière Blanche, entre le lac Blanc aux points situés par 46°19'42" 74°12'38,1" et 46°19'42,8" 74°12'32,9" et le lac Ouareau aux points situés par 46°18'11,9" 74°10'12,6" et 46°18'06,6" 74°10'05,6"		46°18'09" 74°10'10"
60	Croche Lake within 50 m of the shore, except where the vessel follows a trajectory perpendicular to the shore		46°21' 74°06'	60	Lac Croche, à 50 m ou moins de la rive, sauf lorsque le bâtiment suit une trajectoire perpendiculaire à la rive		46°21' 74°06'

Item	Column 1 Name Given by the <i>Répertoire toponymique</i> du Québec or Description	Column 2 Permitted Hours	Column 3 Location Reference ( <i>Répertoire</i> <i>toponymique</i> du Québec Reference System)	Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique</i> du Québec ou description	Colonne 2 Heures autorisées	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire</i> <i>toponymique</i> du Québec)
61	Du Pimбина Lake within 50 m of the shore, except where the vessel follows a trajectory perpendicular to the shore		46°23' 74°14'	61	Lac du Pimбина, à 50 m ou moins de la rive, sauf lorsque le bâtiment suit une trajectoire perpendiculaire à la rive		46°23' 74°14'
62	Provost Lake within 50 m of the shore, except where the vessel follows a trajectory perpendicular to the shore		46°24' 74°16'	62	Lac Provost, à 50 m ou moins de la rive, sauf lorsque le bâtiment suit une trajectoire perpendiculaire à la rive		46°24' 74°16'
63	Those portions of Saint-François-Xavier Lake not included in item 256 of Part 3 of Schedule 6	from 1:30 p.m. to 5:00 p.m. and from 6:30 p.m. to 7:30 p.m.	45°52'53" 74°21'32"	63	Les parties du lac Saint-François-Xavier autres que celles énumérées à l'article 256 de la partie 3 de l'annexe 6	De 13 h 30 à 17 h et de 18 h 30 à 19 h 30	45°52'53" 74°21'32"
64	Duhamel Lake		46°08'31" 74°38'16"	64	Lac Duhamel		46°08'31" 74°38'16"
65	That part of the Richelieu River described in items 345, 346, 347 and 348 of Part 3 of Schedule 6		45°42'43" 73°11'28"	65	La partie de la rivière Richelieu indiquée aux articles 345, 346, 347 et 348 de la partie 3 de l'annexe 6		45°42'43" 73°11'28"
66	That part of the Richelieu River described in item 349 of Part 3 of Schedule 6	all hours except from 1:00 p.m. to 5:00 p.m. on Saturdays and Sundays	45°42'43" 73°11'28"	66	Les parties de la rivière Richelieu indiquées à l'article 349 de la partie 3 de l'annexe 6	En tout temps, sauf de 13 h à 17 h le samedi et le dimanche	45°42'43" 73°11'28"
67	That part of the Richelieu River from the Groupe Thomas Marine at coordinates 45°39'36.6" 73°11'49.2" to the Handfield Inn at coordinates 45°40'20" 73°11'31.1"		45°42'43" 73°11'28"	67	La partie de la rivière Richelieu depuis le Groupe Thomas Marine, aux coordonnées 45°39'36,6" 73°11'49,2", jusqu'à l'Auberge Handfield aux coordonnées 45°40'20" 73°11'31,1"		45°42'43" 73°11'28"

## PART 6

## Manitoba

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference ( <i>Gazetteer</i> of Canada Reference System)
1	Assiniboine River	Assiniboine River	49°52'17" 97°26'50" to 49°53'09" 97°07'41"

## PARTIE 6

## Manitoba

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique</i> du Canada ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire</i> <i>géographique</i> du Canada)
1	Rivière Assiniboine	Rivière Assiniboine	49°52'17" 97°26'50" à 49°53'09" 97°07'41"

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 Local Name	Column 3 Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada Reference System</i> )
2	Pinawa Channel between the points at coordinates 50°12'56" 95°55'30.9" and 50°16'12" 95°52'46"	Pinawa Channel	50°12'56" 95°55'30.9" to 50°16'12" 95°52'46"
3	Lee River between the points at coordinates 50°16'12" 95°52'46" and 50°18'41" 95°51'29"	Lee River	50°16'12" 95°52'46" to 50°18'41" 95°51'29"

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 2 Nom local	Colonne 3 Coordonnées géographiques ( <i>système de référence du Répertoire géographique du Canada</i> )
2	Chenal Pinawa, entre les points situés par 50°12'56" 95°55'30,9" et 50°16'12" 95°52'46"	Chenal Pinawa	50°12'56" 95°55'30,9" à 50°16'12" 95°52'46"
3	Rivière Lee, entre les points situés par 50°16'12" 95°52'46" et 50°18'41" 95°51'29"	Rivière Lee	50°16'12" 95°52'46" à 50°18'41" 95°51'29"

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

Seven issues are addressed by this regulatory initiative — engine power limits, updating exemptions, technical requirements on signage, wake surfing restriction, new restrictions, designation authority and administrative corrections.

#### Engine power limits

Subsection 2(4) of the *Vessel Operation Restriction Regulations* (VORR) imposed restrictions on engine power limits of power-driven vessels or vessels driven by electrical propulsion only for waters in public parks and controlled access bodies of water that are described in Schedule 4 of the VORR. Many local authorities pointed to the incoherence of Schedule 4 versus other restrictions. The criterion of “public parks and controlled access bodies of waters” greatly limited the scope of application for this type of restriction and was misaligned with the other restrictions available in the VORR that are not limited by application to certain types of bodies of water. Many local authorities wanted to specify an engine power limit on a local body of water that is not within a public park or controlled access body of water and, because of the limited scope of application of subsection 2(4), had to apply for another form of restriction. For example, many local authorities wishing to request a maximum engine power restriction have instead requested a speed limit because an engine power limit was not available as an option. Engine power limits are easier to enforce than speed limit restrictions because the latter requires active monitoring, the use of detection equipment that at times may not provide reliable and accurate readings, and the gathering and production of

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

Sept enjeux sont couverts par cette initiative de réglementation : la puissance motrice maximale, la mise à jour des exemptions, les exigences techniques relatives à la signalisation, les restrictions relatives au surf sur le sillage, les nouvelles restrictions, le pouvoir de désignation ainsi que les corrections administratives.

#### Puissance motrice maximale

Le paragraphe 2(4) du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (RRVUB) imposait des restrictions sur la puissance motrice maximale des bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique utilisés dans les eaux de parcs publics et les étendues d'eau à accès contrôlé décrits à l'annexe 4 du RRVUB. De nombreuses administrations locales ont souligné l'incohérence de l'annexe 4 par rapport aux autres restrictions. Le critère des « eaux de parcs publics et des étendues d'eau à accès contrôlé » limitait considérablement le champ d'application de ce type de restriction et n'était pas en phase avec les autres restrictions prévues par le RRVUB, qui ne sont pas limitées à certains types de plans d'eau. De nombreuses administrations locales souhaitent fixer une puissance motrice maximale sur les plans d'eau locaux qui ne se trouvent pas dans un parc public ou une étendue d'eau à accès contrôlé et, en raison du champ d'application limité du paragraphe 2(4), ont été contraintes de demander une autre forme de restriction. Par exemple, de nombreuses administrations locales qui souhaitent imposer une puissance motrice maximale ont demandé à la place une limite de vitesse, puisqu'une limite de la puissance motrice n'était pas disponible en option. Les limites de puissance motrice sont plus faciles à appliquer

evidence. On the other hand, a restriction on engine power is easier to enforce because a simple visual inspection of the engine can confirm its power. For example, with such a restriction in place, any vessel equipped with an engine over 10 hp would not be permitted to be operated on the designated body of water.

### *Updating exemptions*

The VORR exempted persons who hold a provincial fishing permit from vessel operation restrictions established on specific bodies of water (identified under Schedules 1 to 4). For example, a person who holds a provincial fishing permit may operate a power-driven vessel on bodies of water where such vessels are otherwise prohibited. However, under the VORR, persons holding a federal fishing permit were not explicitly listed as benefiting from the same exemption, even though they were undertaking the same activity. Although most of the waters listed in the Schedules (relevant to subsections 2(1) and (4)) require provincial fishing permits only, there are certain waters listed in the Schedules that are tidal (e.g. Tyee Pool) and are therefore subject to a federal fishing licence. Even though Transport Canada's (TC) policy has been to exempt federal licences from the restrictions, the exemption needs to be made explicit to ensure that persons with federal fishing licences can continue to benefit from the same rights as their counterparts with provincial fishing licences.

In addition, there was a need to include in the VORR a regulatory exemption to specific restrictions (e.g. operating a vessel in restricted waters) to allow Indigenous peoples to exercise their existing rights as recognized and affirmed under section 35 of the *Constitution Act, 1982*. The rights of Indigenous peoples have always been protected under the VORR; however, explicit wording is needed for absolute clarity, and to avoid any confusion from a compliance perspective. This will formalize TC's current approach to exempt Indigenous peoples from these restrictions when they are exercising their rights.

### *Technical requirements on signage*

Sections 8 and 9 of the VORR contained the technical requirements on signage. Because guidance around signage was embedded in the VORR, updates required going through the regulatory process, which can be a lengthy process. Given how often updates to signage guidance may be needed, the regulatory process is not a practical or effective option: TC would need to propose amendments

que les limites de vitesse parce que ces dernières nécessitent une surveillance active, l'utilisation d'équipements de détection qui, parfois, peuvent ne pas fournir de lectures fiables et précises et la collecte et la production de preuves. D'autre part, une restriction sur la puissance motrice est plus facile à appliquer, car une simple inspection visuelle du moteur peut confirmer sa puissance. Par exemple, avec une telle restriction en place, tout bâtiment équipé d'un moteur de plus de 10 HP ne serait pas autorisé à être exploité sur le plan d'eau désigné.

### *Mise à jour des exemptions*

Le RRVUB exemptait les personnes titulaires d'un permis de pêche provincial des restrictions d'utilisation de bâtiments établies sur des plans d'eau précis (indiqués aux annexes 1 à 4). Par exemple, une personne qui détient un permis de pêche provincial peut conduire un bâtiment à moteur sur des plans d'eau lorsque de tels bâtiments sont autrement interdits. Toutefois, en vertu du RRVUB, les personnes qui détenaient un permis de pêche fédéral n'étaient pas explicitement inscrites comme bénéficiant de la même exemption, même si elles entreprenaient la même activité. Bien que la plupart des eaux mentionnées dans les annexes [en lien avec les paragraphes 2(1) et (4)] nécessitent des permis de pêche provinciaux, certaines eaux mentionnées dans les annexes sont soumises aux marées (par exemple Tyee Pool) et nécessitent donc un permis de pêche fédéral. Même si la politique de Transports Canada (TC) a été d'exempter les permis de nature fédérale des restrictions, l'exemption devait être mise à jour de façon explicite afin de s'assurer que les personnes titulaires d'un permis de pêche fédéral puissent également bénéficier des mêmes droits que leurs homologues titulaires de permis de pêche provincial.

En outre, il y avait une nécessité d'inclure dans le RRVUB une exemption à des restrictions spécifiques (par exemple l'utilisation d'un bâtiment dans des eaux restreintes) afin de permettre aux peuples autochtones d'exercer leurs droits existants, tels qu'ils sont reconnus et confirmés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*. Les droits des peuples autochtones ont toujours été protégés par le RRVUB. Cependant, cette formulation doit nécessairement être ajoutée dans le RRVUB pour plus de clarté et pour éviter toute confusion du point de vue de la conformité. Cela permet de rendre officielle l'approche actuelle de TC, qui consiste à exempter les peuples autochtones de ces restrictions lorsqu'ils exercent leurs droits.

### *Exigences techniques relatives à la signalisation*

Les articles 8 et 9 du RRVUB contenaient les exigences techniques relatives à la signalisation. Étant donné que les exigences sur la signalisation étaient intégrées au RRVUB, les mises à jour nécessitaient de passer par le processus réglementaire, qui peut être un long processus. Compte tenu de la fréquence à laquelle des mises à jour des directives sur la signalisation peuvent être nécessaires, le



to the VORR frequently to keep signage requirements up to date. As such, since 2018, TC has published signage guidance in a policy document, [TP 15400E \(PDF\)](#). This publication allows TC to revise and update signage guidance promptly as needed to ensure that relevant changes are communicated quickly and efficiently to local authorities. However, while local authorities use TP 15400E as a reference for guidance on signage and make updates accordingly, the formal requirements remained in sections 8 and 9 of the VORR. Having provisions in two different documents, which are out of sync, could lead to ambiguity and/or confusion. Incorporating TP 15400E by reference in the VORR will eliminate the possibility of ambiguity and help ensure that regular updates to signage requirements are communicated to affected stakeholders, and implemented, in a timely manner.

#### *Wake surfing restriction*

Many communities and environmental groups have raised concerns about the environmental impact of wake surfing, which can erode shorelines with excessive wave action and cause safety issues for other boaters in high traffic areas due to the speeds involved. When wake surfing is identified as a safety or environmental issue on a body of water, the only existing restriction available to local authorities was under Schedule 7 and involved a blanket prohibition on all towing activities (e.g. water skiing, tubing). This approach led to restrictions on some recreational activities that were not specifically identified as an issue such as waterskiing or tubing. As a result, some local authorities refrained from applying for any restrictions at all, leaving safety and environmental concerns from wake surfing unaddressed.

#### *New restrictions*

TC has received applications from local authorities for 21 new restrictions on six bodies of water. Below is an overview of the issues for each body of water where new restrictions will be introduced.

##### **Big Tub Harbour (Ontario)**

Fathom Five National Marine Park and the surrounding region has experienced significant growth in tourism over

processus réglementaire n'est pas une option pratique ou efficace : TC devrait fréquemment proposer des modifications au RRVUB pour maintenir à jour les exigences en matière de signalisation. Ainsi, depuis 2018, TC a publié des lignes directrices sur la signalisation dans un document de politique, [TP 15400F \(PDF\)](#). La publication permet à TC de réviser et de mettre à jour des exigences de signalisation rapidement au besoin pour s'assurer que les changements pertinents sont communiqués rapidement et efficacement aux administrations locales. Cependant, bien que les administrations locales utilisent le TP 15400F comme référence pour obtenir des conseils sur la signalisation et effectuent des mises à jour en conséquence, les exigences formelles demeuraient dans les articles 8 et 9 du RRVUB. Le fait d'avoir des dispositions dans deux documents différents, qui ne sont pas synchronisés, pourrait entraîner de l'ambiguïté ou de la confusion. L'intégration du TP 15400F par renvoi dans le RRVUB élimine la possibilité d'ambiguïté et contribuera à faire en sorte que des mises à jour régulières des exigences en matière de signalisation soient communiquées aux intervenants touchés et mises en œuvre en temps opportun.

#### *Restrictions relatives au surf sur le sillage*

De nombreuses collectivités et groupes environnementaux ont fait part de préoccupations quant aux répercussions sur l'environnement du surf sur le sillage, qui peut causer l'érosion des rivages en raison de l'action excessive des vagues et poser des problèmes de sécurité aux autres plaisanciers dans les zones très fréquentées, en raison des vitesses pratiquées. Lorsque le surf sur le sillage est considéré comme un problème pour la sécurité ou l'environnement sur un plan d'eau, la seule restriction dont disposaient les administrations locales était énoncée à l'annexe 7 et consistait en une interdiction générale de toutes les activités consistant à tirer une personne (par exemple le ski nautique, la glissade sur des tubes pneumatiques). Cette approche entraînait des restrictions sur certaines activités récréatives qui n'étaient pas spécifiquement considérées comme problématiques, telles que le ski nautique et la glissade sur tubes pneumatiques. En conséquence, certaines administrations locales se sont abstenues de demander la moindre restriction, laissant sans réponse les problèmes que la pratique du surf sur le sillage représente pour la sécurité et l'environnement.

#### *Nouvelles restrictions*

TC a reçu des demandes des administrations locales pour 21 nouvelles restrictions sur six plans d'eau. La section suivante présente un aperçu des enjeux pour chaque plan d'eau pour lequel de nouvelles restrictions sont introduites.

##### **Havre Big Tub (Ontario)**

Le parc marin national Fathom Five et la région environnante ont vu le tourisme augmenter considérablement

the past decade. This significant increase in demand has resulted in a corresponding increase in commercial and recreational vessel use in Big Tub Harbour, as well as changes in traffic patterns, types of watercrafts, and operator skill and experience.

A change in how Big Tub Harbour is managed was required in order to protect the park's natural and cultural resources while ensuring safe, enjoyable experiences for visitors and residents, and contributing to a sustainable tourism industry throughout the region.

#### Richelieu River (Quebec)

Safety, environmental and public interest issues have been identified on the Richelieu River dating back more than 20 years. The river accommodates high traffic levels and is very narrow and shallow in places. The volume of boat traffic, speed, noise and wake (waves observed over one metre) caused by some boats introduces safety problems on the water, poses a risk to safety on private docks (danger of people falling off the dock and into the water) and leads to a loss of enjoyment for residents. Also, high levels of wake can cause degradation of banks and erosion of riparian land. A boat's wake can damage other vessels, docks, and the shoreline. It can also be a risk for swimmers, divers and people on small boats that might capsize. Operators need to be aware of how their boat's wake might affect others when choosing a safe speed. Opportunities for recreational activities, such as swimming and the use of human-powered boats, were limited due to the speed and wake generated by larger vessels.

Additionally, the water quality is deteriorating, and the river ecosystem is being impacted by the resuspension of sediments and materials caused by excessive wake. Several species of fish are also found in the river — 75 of the 116 species of freshwater fish in Quebec live in the river and at least 25 reproduce there, including the copper redhorse (a species at risk), which is found exclusively in the Richelieu River. The drinking water intake located in the community of Saint-Denis-sur-Richelieu, which serves nearly 21 municipalities, draws its water from the river. A failure to intervene on the Richelieu River could compromise water treatment in the future.

#### St-Maurice River (Quebec)

For many years, a portion of the Saint-Maurice River has encountered various safety problems, such as high-speed motorboats; conflicts between water body users, which are exacerbated by the proximity of the Saint-Lawrence

au cours des 10 dernières années. Cette augmentation significative de la demande a entraîné une augmentation équivalente de l'utilisation des bâtiments commerciaux et de plaisance dans le havre Big Tub, ainsi que des changements dans les modèles de trafic, les types d'embarcations, les compétences et l'expérience des opérateurs.

Il était nécessaire de modifier le mode de gestion du havre Big Tub afin de protéger les ressources naturelles et culturelles du parc tout en garantissant des expériences agréables et sans danger pour les visiteurs et les résidents, ainsi que de contribuer à une industrie touristique durable dans l'ensemble de la région.

#### Rivière Richelieu (Québec)

Les problèmes soulevés au sujet de la rivière Richelieu (sécurité, environnement et intérêt public) existent depuis plus de 20 ans. La rivière accueille des niveaux de circulation élevés et est très étroite et peu profonde par endroits. Le volume de la circulation maritime, la vitesse, le bruit et le sillage (vagues observées de plus d'un mètre) causés par certaines embarcations introduisent des problèmes de sécurité sur l'eau, posent un risque pour la sécurité sur les quais privés (danger de personnes tombant du quai et dans l'eau) et entraînent une perte de plaisir pour les résidents. De plus, des niveaux élevés de sillage peuvent entraîner la dégradation des berges et l'érosion des terres riveraines. Le sillage d'un bateau peut endommager d'autres embarcations, des quais et le littoral. Cela peut également être un risque pour les nageurs, les plongeurs et les personnes sur de petits bateaux qui pourraient chavirer. Les exploitants doivent être conscients de la façon dont le sillage de leur bateau peut affecter les autres lorsqu'ils choisissent une vitesse sécuritaire. Les possibilités d'activités récréatives, comme la natation et l'utilisation de bateaux à propulsion humaine, étaient limitées en raison de la vitesse et du sillage générés par les grands navires.

De plus, la qualité de l'eau se détériore et l'écosystème de la rivière est menacé par la remise en suspension de sédiments et de matériaux causée par un sillage excessif. Plusieurs espèces de poissons sont également présentes dans la rivière; 75 des 116 espèces de poissons d'eau douce du Québec vivent dans la rivière et au moins 25 s'y reproduisent, dont le chevalier cuirré (une espèce en péril), qui se trouve exclusivement dans la rivière Richelieu. La prise d'eau potable située dans la municipalité de Saint-Denis-sur-Richelieu, qui dessert près de 21 municipalités, s'alimente en eau à partir de la rivière et la non-intervention sur la rivière Richelieu pourrait compromettre le traitement de l'eau dans le futur.

#### Rivière Saint-Maurice (Québec)

Depuis de nombreuses années, la portion de la rivière Saint-Maurice visée par ces restrictions connaît divers problèmes de sécurité, tels que les bateaux à moteur à grande vitesse; les conflits entre les utilisateurs du plan

River and an increase in higher-speed vessel traffic due to the Saint-Lawrence being a popular waterway for these vessels; environmental issues (e.g. shoreline erosion); and issues related to the public interest (e.g. breakage of quays). These problems are encountered on a daily basis. A serious accident also occurred in 2012 where the speeding of a boat caused the death of two people at the entrance to the Saint-Maurice River.

#### Duhamel Lake (Quebec)

For several years, boats operating at high speeds on Duhamel Lake have put the safety of swimmers and small boats, including pontoons, at risk. Also, the waves generated by boats operating at high speeds on Duhamel Lake cause environmental issues such as bank erosion, the disappearance of beaches, the spread of Eurasian watermilfoil, and the resuspension of sediments. Public interest issues created by the waves include the breaking of quays or damage to water intakes and moored boats.

#### Pinawa Channel and Lee River (Manitoba)

The Pinawa Channel and Lee River have a high density of boat traffic, and the traffic continues to increase, which has resulted in safety and environmental concerns. Several factors contribute to the safety concerns present on the Pinawa Channel and Lee River, such as large waves, speed, proximity to shore, and conflict between user groups.

Wake boat use along these bodies of water has been increasing over the past five years. The continued use of wake boats on the Pinawa Channel and the narrow sections of the Lee River has contributed to accelerated shoreline erosion, caused damage to private property, swamped boats of other recreational users, and created a growing safety concern along the waterways.

#### *Designation authority*

To address concerns about boating safety, promote safe boating practices, and ensure compliance with the VORR, it is common for municipalities with limited capacity to request the designation of enforcement personnel who are not currently authorized by the VORR. Most police forces across the country are currently designated under the VORR.

d'eau, qui sont exacerbés par la proximité du fleuve Saint-Laurent et une augmentation du trafic maritime à grande vitesse en raison du fait que le Saint-Laurent est une voie navigable populaire pour ces navires, ainsi que par les questions environnementales (par exemple l'érosion des rives); et les questions liées à l'intérêt public (par exemple bris de quais). Ces problèmes sont rencontrés quotidiennement, et un grave accident s'est produit en 2012 où la vitesse d'un bateau a causé la mort de deux personnes à l'entrée de la rivière Saint-Maurice.

#### Lac Duhamel (Québec)

Depuis plusieurs années, les bateaux qui opèrent à grande vitesse sur le lac Duhamel mettent en danger la sécurité des nageurs et des petits bateaux, y compris les pontons. De plus, les vagues générées par les bateaux qui opèrent à grande vitesse sur le lac Duhamel causent des problèmes environnementaux tels que l'érosion des berges, la disparition des plages, la propagation du myriophylle en épi et la remise en suspension des sédiments. À ces problèmes s'ajoutent des problèmes d'intérêt public tels que le bris de quais ou d'infrastructures, comme des prises d'eau ou des bateaux amarrés.

#### Chenal Pinawa et rivière Lee (Manitoba)

Le chenal Pinawa et la rivière Lee présentent une densité élevée de trafic maritime et celui-ci continue de croître, ce qui pose des problèmes tant pour la sécurité que pour l'environnement. Plusieurs facteurs contribuent aux problèmes de sécurité sur le chenal Pinawa et la rivière Lee, tels que les grosses vagues, la vitesse, la proximité par rapport au rivage et les conflits entre les groupes d'utilisateurs.

L'utilisation de bateaux de plaisance créant un sillage important sur ces plans d'eau a augmenté au cours des cinq dernières années. L'utilisation continue de tels bateaux sur le chenal Pinawa et les sections étroites de la rivière Lee a contribué à accélérer l'érosion du littoral, causé des dommages aux propriétés individuelles, submergé les bateaux d'autres utilisateurs récréatifs et créé un problème croissant de sécurité le long des voies navigables.

#### *Pouvoir de désignation*

Pour répondre aux préoccupations concernant la sécurité nautique, promouvoir des pratiques de navigation sûres et assurer la conformité au RRVUB, il est courant que les municipalités ayant une capacité limitée demandent la désignation d'agents de l'autorité qui ne sont pas actuellement autorisés par le RRVUB. La plupart des forces de police du pays sont actuellement désignées en vertu du RRVUB.

The Port of Windsor has requested that port enforcement officers be authorized to enforce the VORR within the limits of the Windsor Port Authority.

In addition, due to changes to titles of enforcement officers and departmental names from which the authorities descend, amendments to section 16, items 16, 17 and 18 are required to properly state the title of Quebec special constables in the French version of the VORR, and to update the Government of Saskatchewan's departmental names and enforcement officers' titles.

### *Administrative corrections*

In consultation with local authorities, TC discovered several minor errors and inconsistencies in the text of the VORR, such as geographical coordinates misrepresenting the body of water impacted by the restriction. Administrative corrections ensure that the most reliable and up-to-date information is contained within the VORR, thereby enabling water body users to understand and comply with the restrictions and supporting more effective enforcement of the listed restrictions.

### **Background**

The VORR, made pursuant to the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001), provide the ability to regulate boating activities and navigation in Canadian waters. Restrictions are set out in subsections 2(1) to (6) and 11(2) and are registered in the seven schedules of the VORR, which specify the type of restriction (listed below) and the location of the body of water where it applies.

These navigation restrictions include

- waters where all vessels are prohibited;
- waters where power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion are prohibited;
- waters on which power-driven vessels are prohibited and vessels driven by electrical propulsion are subject to a limit on their engine power;
- waters on which power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion are subject to a speed limit and/or subject to a limit on their engine power;
- waters where towing a person on any sporting or recreational equipment, or allowing a person to wake surf, is prohibited except during the permitted hours; and
- waters where a sporting, recreational or public event or activity is prohibited.

Le port de Windsor a demandé que les agents de l'autorité du port soient autorisés à faire appliquer le RRVUB dans les limites de l'Administration portuaire de Windsor.

De plus, en raison des changements apportés aux titres des agents de l'autorité et aux noms des ministères dont découlent les pouvoirs, des modifications aux items 16, 17 et 18 du tableau figurant à l'article 16 sont nécessaires pour indiquer correctement le titre des constables spéciaux du Québec dans la version française du RRVUB, et pour mettre à jour les noms des ministères et les titres des agents de l'autorité du gouvernement de la Saskatchewan.

### *Corrections administratives*

En consultation avec les administrations locales, TC a découvert plusieurs erreurs et incohérences mineures dans le texte du RRVUB, telles que des coordonnées géographiques représentant de manière erronée le plan d'eau concerné par la restriction. Les corrections administratives garantissent que le RRVUB contient l'information la plus fiable et la plus récente possible, ce qui permet aux utilisateurs des plans d'eau de comprendre et de respecter les restrictions et favorise une application plus efficace des restrictions répertoriées.

### **Contexte**

Le RRVUB, pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001), permet de réglementer les activités nautiques et la navigation dans les eaux canadiennes. Les restrictions sont énoncées aux paragraphes 2(1) à (6) et 11(2) et sont inscrites dans les sept annexes du RRVUB, qui précisent le type de restriction (énumérées ci-dessous) et l'emplacement du plan d'eau où elle s'applique.

Ces restrictions de navigation sont les suivantes :

- les eaux interdites à tous les bâtiments;
- les eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sont interdits;
- les eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits et les bâtiments à propulsion électrique sont assujettis à une puissance motrice maximale;
- les eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sont assujettis à une vitesse maximale et/ou à une puissance motrice maximale;
- les eaux dans lesquelles il est interdit de tirer une personne sur tout équipement sportif ou récréatif ou de permettre à une personne de surfer sur le sillage d'un bâtiment, sauf aux heures autorisées;
- les eaux dans lesquelles une activité ou un événement sportif, récréatif ou public est interdit.

### *Vessel Operation Restriction Regulations modernization*

In 2016, TC launched an initiative to modernize the VORR. As part of Phase 1, national stakeholder consultations were held to identify issues. One of the main concerns from stakeholders was the complexity of the application process and the length of time required to approve restriction proposals. Phase 1 was completed in 2019 with the update to the Local Authorities' Guide, which clarified the application process for a vessel operation restriction.

In summer 2019, Phase 2 was initiated to assess ways to streamline the government process for implementing vessel operation restrictions. TC is currently exploring options that would allow a municipality to submit a request at the end of a boating season (by the annual mid-September deadline) and have the requested restriction in place by the next year's boating season.

Finally, Phase 3 of the modernization initiative is under way in response to the former Minister of Transport's mandate letter commitment to "work with provinces, territories and willing municipalities on solutions to allow them a greater role in managing and regulating boating on their lakes and rivers so that they promote free access, while ensuring the safety of boaters and the protection of the environment." Policy analysis is under way, and consultations were launched in October 2023 to develop options to fulfill this commitment.

### *Engine power limits*

The issue around the engine power limits restriction not being open to all types of bodies of water was initially raised by stakeholders during the VORR modernization consultations. In addition, over the years, many local authorities, including local authorities with current speed restrictions in place, have also reiterated their wish to be able to use engine power limit restrictions versus speed limit restrictions as the latter is more complicated to enforce.

### *Incorporation by reference*

Incorporation by reference is a drafting technique that may be used to bring the content of an external document into a regulation. Documents incorporated by reference have the same force as the regulation into which they are incorporated.

### *Modernisation du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*

En 2016, TC a lancé une initiative visant à moderniser le RRVUB. Dans le cadre de la phase 1 de cette initiative, des consultations nationales ont été menées auprès des intervenants afin de cerner les enjeux. L'une des principales préoccupations des intervenants était la complexité du processus de demande et le temps requis pour approuver les propositions de restriction. La phase 1 a été achevée en 2019 avec la mise à jour du Guide des administrations locales qui a clarifié le processus de demande de restriction d'utilisation des bâtiments.

À l'été 2019, la phase 2 a été lancée pour évaluer les moyens de rationaliser le processus gouvernemental de mise en œuvre des restrictions visant l'utilisation des bâtiments. TC explore actuellement des options qui permettraient à une municipalité de soumettre une demande à la fin d'une saison de navigation de plaisance (avant la date limite annuelle de la mi-septembre) et d'avoir la restriction demandée en place pour la saison de navigation de plaisance de l'année suivante.

Enfin, la phase 3 de l'initiative de modernisation est en cours en réponse à l'engagement pris dans la lettre de mandat de l'ancien ministre des Transports de « travailler avec les provinces, les territoires et les municipalités qui le souhaitent sur des solutions pour leur permettre de jouer un plus grand rôle dans la gestion et la réglementation de la navigation de plaisance sur leurs lacs et rivières afin qu'ils favorisent le libre accès, tout en assurant la sécurité des plaisanciers et la protection de l'environnement ». Une analyse est en cours d'élaboration et une consultation a été lancée en octobre 2023 avec comme objectif de développer des options pour respecter cet engagement.

### *Puissance motrice maximale*

La question du fait que les limites de puissance motrice ne sont pas ouvertes à tous les types de plans d'eau a d'abord été soulevée par les intervenants au cours des consultations sur la modernisation du RRVUB. En outre, au fil des ans, de nombreuses administrations locales, y compris les administrations locales avec des restrictions de vitesse actuellement en vigueur, ont également réitéré leur souhait de pouvoir utiliser des restrictions de limite de puissance motrice par rapport à des restrictions de limite de vitesse, car ces dernières sont plus compliquées à appliquer.

### *Incorporation par renvoi*

L'incorporation par renvoi est une technique de rédaction qui peut être utilisée pour intégrer le contenu d'un document externe, c'est-à-dire l'incorporer, dans un règlement. Les documents incorporés par renvoi ont la même force que le règlement dans lequel ils sont incorporés.

An ambulatory reference means that the incorporation of a document includes any future changes to that document without a need to remake or amend the regulation into which it is incorporated. An ambulatory reference allows routine and/or technical updates to be made to standards and guidelines without the need to complete the regulatory process, which can be complex and time-consuming.

The relevant authorities that allow for the use of incorporation by reference in the VORR are found in section 32 of the CSA 2001.

#### *Wake surfing*

The topic of wake surfing has been a discussion with stakeholders for quite some time. Local authorities who have identified wake surfing activities as problematic on all or portions of their bodies of water have been asking for a way to address these issues without limiting other types of recreational activities (e.g. waterskiing) that may not pose a problem. Under Schedule 7 of the VORR, wake surfing activities could be prohibited but the restriction would also apply to all towing activities. Removing wake surfing from Schedule 7 and creating a unique wake surfing schedule in the VORR respond to local authorities' desire to address issues in a more precise manner.

#### *New restrictions*

Each year, TC receives applications from local authorities to impose or amend restrictions on navigation in order to enhance the safety of navigation, to protect the environment and/or to protect the public interest. These applications are prepared according to TC's Local Authorities' Guide, which provides guidance to local authorities on how to prepare a restriction submission. The Local Authorities' Guide provides information on how to clearly describe the problem, tips on finding non-regulatory and regulatory alternatives to the VORR, information on the consultation process, how to assess the benefits versus costs of the restriction, and advice on enforcement of restrictions. It also helps to ensure that applications are consistent with the guiding principles of the *Cabinet Directive on Regulation*.

#### *Designation authority*

A law enforcement entity can be designated under section 16 with the authority to enforce the VORR. In order to be designated, a formal request must be made to TC; the request can come from any level of government — local, provincial or federal. Upon review and approval of

Une référence ambulatoire signifie que l'incorporation d'un document comprend tout changement futur à ce document sans qu'il soit nécessaire de refaire ou de modifier le règlement dans lequel il est incorporé. Une référence ambulatoire permet d'apporter des mises à jour courantes et/ou techniques aux normes et aux lignes directrices sans qu'il soit nécessaire de terminer le processus réglementaire, ce qui peut être complexe et prendre beaucoup de temps.

Les pouvoirs pertinents qui permettent l'utilisation de l'incorporation par renvoi dans le RRVUB se trouvent à l'article 32 de la LMMC 2001.

#### *Surf sur le sillage*

Le sujet du surf sur le sillage est en discussion avec les parties prenantes depuis un certain temps. Les administrations locales qui ont identifié les activités de surf sur le sillage comme problématiques sur toutes ou une partie de leurs plans d'eau ont demandé un moyen de résoudre ces problèmes sans limiter d'autres types d'activités récréatives (par exemple le ski nautique) qui peuvent ne pas poser de problème. En vertu de l'annexe 7 du RRVUB, les activités de surf sur le sillage pourraient être interdites, mais la restriction s'appliquerait également à toutes les activités de remorquage. La suppression du surf sur le sillage de l'annexe 7 et la création d'une annexe de surf sur le sillage unique dans le RRVUB répondent au désir des administrations locales de résoudre les problèmes d'une manière plus précise.

#### *Nouvelles restrictions*

Chaque année, TC reçoit des demandes d'administrations locales visant à imposer ou à modifier des restrictions à la navigation afin d'améliorer la sécurité de la navigation, de protéger l'environnement ou l'intérêt public. Ces demandes sont préparées conformément au Guide des administrations locales de TC, qui fournit des conseils aux administrations locales sur la manière de préparer une demande de restriction. Le Guide des administrations locales fournit des renseignements sur la manière de décrire clairement le problème, des conseils pour trouver des mesures alternatives réglementaires et non réglementaires au RRVUB, des renseignements sur le processus de consultation, la manière d'évaluer les avantages par rapport aux coûts de la restriction et des conseils sur l'application des restrictions. Il permet également de s'assurer que les demandes sont conformes aux principes directeurs de la *Directive du Cabinet sur la réglementation*.

#### *Pouvoir de désignation*

Une entité d'application de la loi peut être désignée en vertu de l'article 16 avec le pouvoir d'appliquer le RRVUB. Pour être désignée, une demande officielle doit être faite à TC; la demande peut provenir de n'importe quel ordre de gouvernement — local, provincial ou fédéral. Après

the request, the VORR needs to be subsequently amended to include the designated person or class of persons for enforcement purposes. A designated enforcement officer may prohibit the movement of any vessel or direct it to move as specified, stop and board any vessel at a reasonable time, direct a person regarding the operation of equipment on board the vessel and request any information or documents in the possession of any person on board the vessel.

TC received an application for section 16 designation from the Windsor Port Authority. By approving this designation, the Windsor Port Authority is now able to enforce the existing restrictions in Schedules 2 and 6 that are within their jurisdiction.

#### *Administrative corrections*

In the case of coordinate changes, local authorities identified some imprecision in geographic coordinates, which could create confusion for both regulated stakeholders and enforcement officers.

### **Objective**

#### *Engine power limits*

The objective of amending subsection 2(4) of the VORR is to provide local authorities with the opportunity and flexibility to restrict engine power on local bodies of water where higher-powered vessels could pose safety and environmental risks.

#### *Updating exemptions*

The objective of amending the exemption under paragraph 3(1)(b) is to ensure that persons with federal fishing licences can continue to benefit from the same rights as their counterparts with provincial fishing licences.

The objective of introducing a new exemption under subsection 3(1) is to ensure clarity and certainty about the existing rights of Indigenous peoples as recognized and affirmed under section 35 of the *Constitution Act, 1982*.

#### *Technical requirements on signage*

The objective of incorporating by reference sections 8 and 9 (technical requirements on signage) is to ensure that changes to technical requirements for signage are disseminated quickly and efficiently to authorities responsible for posting such signage on their bodies of water. In turn, more efficient communication of technical requirements

examen et approbation de la demande, le RRVUB doit être modifié pour inclure cette personne désignée ou cette catégorie de personnes à des fins d'application de la loi. Un agent de l'autorité désigné peut interdire le mouvement d'un bâtiment ou lui ordonner de se déplacer selon les indications, arrêter et monter à bord d'un bâtiment à un moment raisonnable, donner des instructions à une personne au sujet du fonctionnement de l'équipement à bord du bâtiment et demander toute information ou tout document en possession d'une personne à bord du bâtiment.

TC a reçu une demande de désignation en vertu de l'article 16 de l'Administration portuaire de Windsor. L'approbation de cette désignation permet à l'Administration portuaire de Windsor d'appliquer les restrictions existantes des annexes 2 et 6 qui relèvent de sa compétence.

#### *Corrections administratives*

Dans le cas des changements de coordonnées, les administrations locales ont relevé certaines imprécisions dans les coordonnées géographiques, ce qui pourrait créer de la confusion tant pour les intervenants réglementés que pour les agents de l'autorité chargés de l'application de la loi.

### **Objectif**

#### *Puissance motrice maximale*

L'objectif de la modification du paragraphe 2(4) du RRVUB est de donner aux administrations locales la possibilité et la flexibilité de limiter la puissance motrice sur les plans d'eau locaux où des bâtiments plus puissants pourraient poser des risques pour la sécurité et l'environnement.

#### *Mise à jour des exemptions*

L'objectif de la modification de l'exemption prévue à l'alinéa 3(1)(b) est de garantir que les titulaires d'un permis de pêche fédéral puissent continuer de bénéficier des mêmes droits que leurs homologues titulaires d'un permis de pêche provincial.

L'objectif de l'introduction d'une nouvelle exemption prévue au paragraphe 3(1) est d'assurer la clarté et la certitude des droits existants des peuples autochtones, tel qu'ils sont reconnus et confirmés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*.

#### *Exigences techniques relatives à la signalisation*

L'intégration par renvoi des articles 8 et 9 (exigences techniques sur la signalisation) a pour objectif de veiller à ce que les changements apportés aux exigences techniques relatives à la signalisation soient diffusés rapidement et efficacement aux administrations responsables de l'affichage de cette signalisation sur leurs plans d'eau. À son

for signage is expected to contribute to improvements in navigation safety for local boating communities.

#### *Wake surfing restriction*

The objective in removing wake surfing from Schedule 7 and creating a new schedule is to provide local authorities with an option to apply for a prohibition that specifically targets issues generated by wake surfing activities without having to adopt other unnecessary restrictions.

#### *New restrictions*

The objective of the new restrictions is to enhance the safety of navigation, to protect the environment and/or to protect the public interest on the identified bodies of water.

#### **Big Tub Harbour (Ontario)**

The objective of the new restrictions is to improve navigational safety and protect the public interest by prohibiting all types of vessels and implementing a maximum speed limit to decrease the risk of collision due to the narrow waterway and vessel traffic in the harbour.

#### **Richelieu River (Quebec)**

The objective of the new restrictions on the Richelieu River is to protect the public interest, address environmental concerns and improve boating safety issues caused by speeding and wake surfing, which result in the degradation of banks, deterioration of water quality and threats to the river ecosystem.

#### **Saint-Maurice River (Quebec)**

The objective of the new restrictions is to protect the public interest, increase the level of safety of navigation and improve the environmental landscape in this body of water by implementing a speed limit.

#### **Duhamel Lake (Quebec)**

The objective of the new restrictions is to improve and enhance the safety of navigation, address growing environmental concerns and protect the public interest by implementing maximum speed limits and prohibiting towing and wake surfing.

tour, une communication plus efficace des exigences techniques en matière de signalisation devrait contribuer à améliorer la sécurité de la navigation pour les collectivités locales de navigation de plaisance.

#### *Restriction relative au surf sur le sillage*

L'objectif de la suppression du surf sur le sillage de l'annexe 7 et de la création d'une nouvelle annexe est de donner aux administrations locales la possibilité de demander une interdiction qui cible spécifiquement les problèmes générés par les activités de surf sur le sillage, sans avoir à adopter d'autres restrictions inutiles.

#### *Nouvelles restrictions*

Les nouvelles restrictions visent à améliorer la sécurité de la navigation, à protéger l'environnement et/ou l'intérêt public sur les plans d'eau désignés.

#### **Havre Big Tub (Ontario)**

L'objectif des nouvelles restrictions est d'améliorer la sécurité de la navigation et de protéger l'intérêt public en interdisant tous les types de bâtiments et en imposant une limite de vitesse maximale afin de réduire le risque de collision en raison de l'étroitesse de la voie navigable et du trafic maritime dans le havre.

#### **Rivière Richelieu (Québec)**

L'objectif des nouvelles restrictions sur la rivière Richelieu est de protéger l'intérêt public, de répondre aux préoccupations environnementales et d'améliorer les problèmes de sécurité nautique causés par la vitesse excessive et le surf sur le sillage, qui entraînent la dégradation des berges, la détérioration de la qualité de l'eau et des menaces pour l'écosystème de la rivière.

#### **Rivière Saint-Maurice (Québec)**

L'objectif de la mise en place de nouvelles restrictions est d'augmenter le niveau de sécurité de la navigation et d'améliorer le paysage environnemental de ce plan d'eau et de protéger l'intérêt public.

#### **Lac Duhamel (Québec)**

L'objectif de la mise en place de nouvelles restrictions est d'améliorer et de renforcer la sécurité de la navigation, de répondre aux préoccupations environnementales croissantes et de protéger l'intérêt public en mettant en œuvre des limites de vitesse maximales et d'interdire le remorquage et le surf sur le sillage.



**Pinawa Channel and Lee River (Manitoba)**

The objective of the new restrictions is to enhance safety, protect the public interest and improve the environmental conditions by limiting towing and wake surfing under certain conditions and prohibiting wake surfing at all times within one specified segment of Lee River and one specified segment of Pinawa Channel.

***Designation authority***

The objective of designating port enforcement officers employed by the Port of Windsor is to provide for the enforcement of the VORR within the limits of the Windsor Port Authority.

The objective of amending section 16, items 16, 17 and 18 is to ensure proper enforcement officer titles and responsible authorities departmental names are utilized to conserve enforcement designation status.

***Administrative corrections***

The objective of the Regulations for correcting geographic coordinates is to ensure clarity and certainty about restrictions for water body users and enforcement officers.

**Description*****Engine power limits***

The Regulations amend subsection 2(4) of the VORR that prohibits operating a power-driven vessel or a vessel driven by electrical propulsion that has an engine power greater than the maximum engine power set out in Schedule 4 in waters in public parks and controlled access bodies of water. The Regulations remove the reference to parks or controlled access bodies of water in subsection 2(4) and in the title of Schedule 4. These changes will allow the restriction to apply to all types of bodies of water and provide local authorities with the option of establishing an engine power restriction on their bodies of water.

***Updating exemptions***

The Regulations update the exemption under subsection 3(1)(b) for a person who holds a provincial fishing permit and whose livelihood depends on fishing, by adding federal fishing licences to the exemption.

In addition, the Regulations make explicit an exemption to restrictions under subsections 2(1) to (4) to ensure clarity and certainty about the existing rights of Indigenous peoples as recognized and affirmed under section 35 of the *Constitution Act, 1982*. For example, an Indigenous person fishing for food, social or ceremonial purposes is

**Chenal Pinawa et rivière Lee (Manitoba)**

L'objectif des nouvelles restrictions est de renforcer la sécurité, de protéger l'intérêt public et d'améliorer les conditions environnementales en limitant le remorquage et le surf sur le sillage dans certaines conditions et en interdisant celui-ci à tout moment dans un segment déterminé de la rivière Lee et du chenal Pinawa.

***Pouvoir de désignation***

L'objectif de la désignation des agents de l'autorité portuaire employés par le port de Windsor est d'assurer l'application du RRVUB dans les limites de l'Administration portuaire de Windsor.

L'objectif des modifications aux items 16, 17 et 18 du tableau figurant à l'article 16, est de s'assurer que les titres des agents de l'autorité et les noms des ministères des administrations responsables sont utilisés de manière à conserver la désignation d'agent de l'autorité.

***Corrections administratives***

L'objectif du Règlement visant à corriger les coordonnées géographiques est d'assurer la clarté et la certitude des restrictions pour les utilisateurs des plans d'eau et les agents de l'autorité.

**Description*****Puissances motrices maximales***

Le Règlement modifie le paragraphe 2(4) du RRVUB qui interdit l'utilisation d'un bâtiment à propulsion mécanique ou à propulsion électrique dont la puissance motrice est supérieure à la puissance motrice maximale prévue à l'annexe 4 dans les eaux des parcs publics et des plans d'eau à accès contrôlé. Le Règlement supprime la mention des parcs publics ou des plans d'eau à accès contrôlé au paragraphe 2(4) et dans le titre de l'annexe 4. Ces changements permettent à la restriction de s'appliquer à tous les types de plans d'eau et donnent aux administrations locales la possibilité d'établir une restriction de puissance motrice sur leurs plans d'eau.

***Mise à jour des exemptions***

Le Règlement met à jour l'exemption à l'alinéa 3(1)(b) concernant le titulaire d'un permis de pêche provincial dont la pêche est le moyen de subsistance en y ajoutant les permis de pêche fédéraux.

De plus, le Règlement rend explicite une exemption aux restrictions prévues aux paragraphes 2(1) à (4) pour assurer la clarté et la certitude des droits existants des peuples autochtones, reconnus et affirmés à l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*. Par exemple, une personne autochtone qui pêche à des fins alimentaires, sociales et

exempted from restrictions under subsections 2(1) to (4) as applied on the body of water where they are exercising their rights.

#### *Technical requirements on signage*

The Regulations remove sections 8 and 9 of the VORR, which contained the technical requirements on signage, and incorporate by reference the signage guidelines in an existing TC publication (i.e. TP 15400E). Incorporation by reference of a Transport Publication for the purpose of providing explanatory material in support of the VORR is authorized by the CSA 2001.

#### *Wake surfing restriction*

The Regulations remove wake surfing from the previous Schedule 7 (restrictions on all towing activities) and introduce a new schedule that specifically provides for restrictions on wake surfing. This will allow a local authority to apply for a prohibition on wake surfing without prohibiting all other towing activities, except during permitted periods. The restriction does not prohibit the use of wake surfing boats but restricts the activity of wake surfing as described in each restriction. The Regulations necessitate amendments to the *Contraventions Regulations* to establish a fine for the contravention of the new restriction as is currently the practice for all other restrictions under the VORR. The amendments to the *Contraventions Regulations* will be introduced as part of a separate regulatory proposal anticipated in 2024. Until amendments are made to the *Contraventions Regulations*, specific wake surfing prohibitions will not be enforceable via tickets.

#### *New restrictions*

The Regulations introduce 21 new restrictions to six bodies of water in response to requests made by local authorities. These restrictions are established on either all or a delineated area of the respective bodies of water. The new restrictions are summarized below.

**Table 1: New restrictions**

Body of water	Restrictions
<b>Big Tub Harbour (Ontario)</b>	The VORR prohibited all vessels on a portion of Big Tub Harbour in Tobermory, Ontario. The Regulations expand the boundaries of the existing prohibition from the shore along the perimeter of the harbour to the widest portion of the channel.  On the portions of Big Tub Harbour where the vessel prohibition does not apply, the Regulations establish a 10 km/h speed limit from the shore to a line at the mouth of the harbour.

rituelles est exemptée des restrictions prévues aux paragraphes 2(1) à (4) dans le plan d'eau où elle exerce ses droits.

#### *Exigences techniques relatives à la signalisation*

Le Règlement supprime les articles 8 et 9 du RRVUB, qui contiennent les exigences techniques relatives à la signalisation, et incorporent par renvoi les lignes directrices sur la signalisation dans une publication de TC existante (c'est-à-dire TP 15400F). La LMMC 2001 permet l'incorporation par renvoi d'une publication de Transports pour soutenir le RRVUB afin de fournir du matériel explicatif.

#### *Restriction relative à la pratique du surf sur le sillage*

Le Règlement supprime la pratique du surf sur le sillage de l'ancienne annexe 7 (restrictions relatives à toutes les activités dans le cadre desquelles une personne est tirée) et introduit une nouvelle annexe qui prévoit expressément des restrictions à cet égard. Cela permettra à une administration locale de demander une interdiction de faire du surf sur le sillage sans interdire toutes les autres activités de remorquage, sauf pendant les périodes autorisées. La restriction n'interdit pas l'utilisation de bateaux de surf sur le sillage, mais limite l'activité de surf sur le sillage comme décrit dans chaque restriction. Le Règlement nécessite des modifications au *Règlement sur les contraventions* afin d'établir une amende pour la contravention de la nouvelle restriction, comme c'est actuellement la pratique pour toutes les autres restrictions en vertu du Règlement. Les modifications au *Règlement sur les contraventions* seront présentées dans le cadre d'un projet de règlement distinct prévu pour le printemps 2024. Jusqu'à ce que des modifications soient apportées au *Règlement sur les contraventions*, les interdictions spécifiques de surf sur le sillage ne seront pas exécutoires au moyen de contraventions.

#### *Nouvelles restrictions*

Au total, 21 nouvelles restrictions dans six plans d'eau sont introduites par le Règlement afin de donner suite aux demandes des administrations locales. Ces restrictions sont établies dans leurs plans d'eau respectifs, en tout ou en partie. Les nouvelles restrictions sont résumées ci-dessous.

Body of water	Restrictions
<b>Richelieu River (Quebec)</b>	<p>The Regulations prohibit power-driven and electric propulsion vessels along the Richelieu River from Jeannotte Island to Cerfs Island.</p> <p>The Regulations also establish a speed limit of 10 km/h along the following 4 segments:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• within 50 metres from the shore of the Richelieu River, over a section of 20 kilometres, at the beginning of the municipalities of Saint-Antoine-sur-le-Richelieu and Saint-Denis-sur-Richelieu until the end of the municipalities of Saint-Marc-sur-Richelieu and Saint-Charles-sur-Richelieu;</li> <li>• between Bellevue Campsite to the Groupe Thomas Marine;</li> <li>• between the Handfield Inn to the Saint-Charles cable ferry; and</li> <li>• between 500 metres upstream of the Régie de l'aqueduc intermunicipale du Bas-Richelieu water intake to 300 metres downstream of the Saint-Denis cable ferry.</li> </ul> <p>In addition, the Regulations establish a speed limit of 50 km/h over the same section of 20 kilometres outside of the 10 km/h zones described above.</p> <p>The Regulations prohibit towing and wake surfing at all times over the section of 20 kilometres along the Richelieu River inside the 10 km/h zone (close to shore).</p> <p>The Regulations also prohibit towing and wake surfing at all times on the Richelieu River from the Groupe Thomas Marine to the Handfield Inn.</p> <p>Finally, the Regulations prohibit towing and wake surfing along the Richelieu River from 1:00 p.m. to 5:00 p.m. on Saturdays and Sundays, over the section of 20 kilometres outside the 10 km/h zone (further from shore).</p>
<b>Saint-Maurice River (Quebec)</b>	<p>The Regulations set a speed limit of 10 km/h along a 1.5 kilometre stretch of the Saint-Maurice River beginning in the north, a little above Ruisseau Lachapelle Beach (Dog Beach) up to the Radisson Motorway Bridge.</p> <p>The Regulations also set a speed limit of 5 km/h on the Saint-Maurice River between the Radisson Motorway Bridge and ending at the mouth of the Saint-Lawrence River, except for waters where other restrictions apply.</p> <p>The Regulations set a speed limit of 10 km/h on the Saint-Maurice River between south of Saint-Christophe Island to the Duplessis Bridge.</p>
<b>Duhamel Lake (Quebec)</b>	<p>The Regulations set a speed limit of 10 km/h within 60 metres from the shore of Duhamel Lake.</p> <p>The Regulations also set a speed limit of 30 km/h on all other parts of the lake outside of the shoreline restriction.</p> <p>The Regulations prohibit towing and wake surfing at all times on Duhamel Lake.</p>
<b>Pinawa Channel and Lee River (Manitoba)</b>	<p>The Regulations prohibit towing from 2:00 p.m. to 8:00 p.m. on Saturdays and Sundays, on Pinawa Channel, between the entrance to Pinawa Channel and the Old Pinawa Dam.</p> <p>The Regulations also prohibit towing <i>at all times</i> on Lee River within 100 metres of the shore between the Rock Pile (the narrow passage on the Lee River) and the mouth of the Lee River.</p> <p>Furthermore, the Regulations prohibit wake surfing <i>at all times</i> on Pinawa Channel between the entrance to Pinawa Channel and the Old Pinawa Dam.</p> <p>Finally, the Regulations prohibit wake surfing <i>at all times</i> on Lee River between the entrance to Pinawa Channel and the Rock Pile (the narrow passage on the Lee River).</p>

Tableau 1 : Nouvelles restrictions

Plan d'eau	Restrictions
<b>Havre Big Tub (Ontario)</b>	<p>Le RRVUB interdisait tous les bâtiments sur une partie du Havre Big Tub, à Tobermory (Ontario). Le Règlement élargit les limites de la zone de restriction actuelle de la rive le long du périmètre du havre jusqu'à la partie la plus large du chenal.</p> <p>Sur les parties du havre de Big Tub où l'interdiction des bâtiments ne s'applique pas, le Règlement établit une limite de vitesse maximale de 10 km/h entre la rive et une ligne à l'embouchure du havre.</p>

Plan d'eau	Restrictions
<b>Rivière Richelieu (Québec)</b>	<p>Le Règlement interdit les bâtiments à propulsion mécanique et à propulsion électrique le long de la rivière Richelieu de l'île Jeannotte à l'île aux Cerfs.</p> <p>Le Règlement établit également une limite de vitesse maximale de 10 km/h le long des 4 segments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• à 50 mètres ou moins de la rive de la rivière Richelieu, sur une section de 20 kilomètres, du début des municipalités de Saint-Antoine-sur-le-Richelieu et de Saint-Denis-sur-Richelieu jusqu'à la fin des municipalités de Saint-Marc-sur-Richelieu et de Saint-Charles-sur-Richelieu;</li> <li>• entre le camping Bellevue et le Groupe Thomas Marine;</li> <li>• entre l'auberge Handfield et le traversier à câble de Saint-Charles;</li> <li>• de 500 mètres en amont de la prise d'eau de la Régie de l'aqueduc intermunicipale du Bas-Richelieu jusqu'à 300 mètres en aval du traversier à câble de Saint-Denis.</li> </ul> <p>De plus, le Règlement établit une limite de vitesse maximale de 50 km/h sur la même section de 20 kilomètres à l'extérieur des zones de vitesse à 10 km/h décrites ci-dessus.</p> <p>Le Règlement interdit en tout temps de tirer une personne et de surfer sur le sillage le long de la rivière Richelieu, sur une section de 20 kilomètres à l'intérieur de la zone de vitesse à 10 km/h (près de la rive).</p> <p>Le Règlement interdit également de tirer une personne et de surfer sur le sillage en tout temps sur la rivière Richelieu à partir du Groupe Thomas Marine jusqu'à l'auberge Handfield.</p> <p>Enfin, le Règlement interdit de tirer une personne et de surfer sur le sillage le long de la rivière Richelieu, de 13 h à 17 h les samedis et les dimanches, sur une section de 20 kilomètres, à l'extérieur de la zone de vitesse à 10 km/h (plus éloignée de la rive).</p>
<b>Rivière Saint-Maurice (Québec)</b>	<p>Le Règlement fixe une limite de vitesse maximale de 10 km/h sur un tronçon de 1,5 kilomètre de la rivière Saint-Maurice, commençant au nord, tout juste en amont de la plage du ruisseau Lachapelle (plage aux chiens) et s'étend jusqu'au pont autoroutier Radisson.</p> <p>Le Règlement fixe également une limite de vitesse maximale de 5 km/h sur la partie de la rivière Saint-Maurice située entre le pont autoroutier Radisson et l'embouchure du fleuve Saint-Laurent, sauf sur les eaux où d'autres restrictions s'appliquent.</p> <p>Le Règlement fixe une limite de vitesse maximale de 10 km/h sur la partie de la rivière Saint-Maurice située entre le sud de l'île Saint-Christophe et le pont Duplessis.</p>
<b>Lac Duhamel (Québec)</b>	<p>Le Règlement fixe une limite de vitesse maximale de 10 km/h à 60 mètres ou moins de la rive du lac Duhamel.</p> <p>Le Règlement établit également une limite de vitesse maximale de 30 km/h sur toutes les autres parties du lac qui ne sont pas assujetties à la restriction riveraine.</p> <p>Le Règlement interdit en tout temps de tirer une personne et de surfer sur le sillage sur le lac Duhamel.</p>
<b>Chenal Pinawa et rivière Lee (Manitoba)</b>	<p>Le Règlement interdit de tirer une personne de 14 h à 20 h les samedis et les dimanches, sur le chenal Pinawa, entre l'entrée du chenal et l'ancien barrage Pinawa.</p> <p>Le Règlement interdit également de tirer une personne <i>en tout temps</i> sur la rivière Lee à 100 mètres ou moins de la rive entre le Rock Pile (le passage étroit sur la rivière Lee) et l'entrée de la rivière Lee.</p> <p>De plus, Le Règlement interdit de surfer sur le sillage <i>en tout temps</i> sur le chenal Pinawa entre l'entrée du chenal Pinawa et l'ancien barrage Pinawa.</p> <p>Enfin, Le Règlement interdit de surfer sur le sillage <i>en tout temps</i> sur la rivière Lee entre l'entrée du chenal Pinawa et le Rock Pile (le passage étroit sur la rivière Lee).</p>

**Designation authority**

The Regulations designate port enforcement officers employed by the Windsor Port Authority as enforcement officers under section 16 of the VORR. The enforcement designation enables these officers to enforce local restrictions within the limits of the Windsor Port Authority. There are currently three restrictions within the limits of the port: one with a full prohibition on power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion on a delineated portion of the Detroit River; and two speed limit restrictions on separate delineated parts of the Detroit River.

**Pouvoir de désignation**

Le Règlement désigne des agents de l'autorité du port, employés par l'administration portuaire de Windsor, à titre d'agents de l'autorité visés à l'article 16 du RRVUB. Leur désignation leur permet d'appliquer les restrictions locales dans les limites du port de Windsor. À l'heure actuelle, nous retrouvons trois restrictions dans les limites du port : une restriction concernant l'interdiction complète de l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique et à propulsion électrique dans une portion délimitée de la rivière Détroit; deux restrictions concernant des vitesses maximales à respecter sur des parties délimitées distinctes de la rivière Détroit.

In addition, due to changes to titles of enforcement officers and departmental names from which the authorities descend, amendments to section 16, items 16, 17 and 18 are introduced to properly state the title of Quebec special constables in the French version of the VORR and update the Government of Saskatchewan's departmental name changes and enforcement officers' titles.

### *Administrative corrections*

The Regulations correct the geographic coordinates, the name and/or the description for three bodies of water: one in Alberta, one in Ontario and one in Quebec. These minor changes are expected to result in a slight benefit to users and enforcement officers by providing clearer descriptions and accurate geographic coordinates of each respective restriction.

### **Regulatory development**

#### *Consultation*

A presentation on the proposal was given to stakeholders at the spring 2022 Canadian Marine Advisory Council (CMAC) national meeting of the Standing Committee on Recreational Boating. No comments were received at that time. Stakeholders who participate in these meetings include boating safety organizations, law enforcement marine units, boating safety course providers, Canadian and U.S. Coast Guards, industry, academics, and others with an interest in recreational boating. Further discussions took place at the fall 2022 CMAC. There were questions raised by industry representatives on the new wake surfing schedule. Industry representatives were concerned that further restrictions were being introduced into the VORR, and TC officials reconfirmed that wake surfing is already a restricted activity under Schedule 7 and that this amendment would introduce the opportunity to restrict only wake surfing versus all towing activities.

An online consultation with marine stakeholders, including Indigenous groups, was held from December 7, 2022, to February 6, 2023, for a 60-day comment period. A few comments were received on the proposed new restrictions in Big Tub Harbour, Saint-Maurice River and Lac Duhamel. These comments were split between support for the new restrictions and opposition, with commenters feeling that the restrictions were going too far. Following TC's assessment of the responses received, including the rationale provided by local authorities for the introduction of restrictions, it was decided that the safety and environmental benefits outweighed the potential

De plus, en raison des changements apportés aux titres des agents de l'autorité et des noms de ministères desquels les administrations relèvent, des modifications aux items 16, 17 et 18 du tableau figurant à l'article 16 sont introduites pour énoncer correctement le titre des agents spéciaux du Québec dans la version française du RRVUB ainsi que pour mettre à jour le nom d'un ministère et les titres des agents de l'autorité du gouvernement de la Saskatchewan.

### *Corrections administratives*

Le Règlement corrige les coordonnées géographiques, le nom ou la description de trois plans d'eau : un en Alberta, un en Ontario et un au Québec. Il s'agit de changements mineurs qui n'ont aucune incidence sur les utilisateurs de ces plans d'eau, si ce n'est qu'ils fournissent des descriptions plus claires et des coordonnées géographiques précises de chaque restriction respective.

### **Élaboration de la réglementation**

#### *Consultation*

Une présentation sur la proposition a été donnée aux intervenants lors de la réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) du printemps 2022, pendant la rencontre du Comité permanent sur la navigation de plaisance. Aucun commentaire n'a été reçu à ce moment. Les intervenants qui participent à ces réunions sont notamment des organismes de sécurité nautique, des unités maritimes d'application de la loi, des prestataires de cours de sécurité nautique, des représentants des gardes côtières canadienne et américaine, de l'industrie et du milieu universitaire, ainsi que d'autres personnes intéressées par la navigation de plaisance. D'autres discussions se sont tenues lors de la réunion du CCMC de l'automne 2022. Des représentants de l'industrie ont soulevé des questions concernant la nouvelle annexe de surf sur le sillage et se sont dits préoccupés par l'introduction d'autres restrictions dans le RRVUB. Les représentants de TC ont souligné à nouveau que le surf sur le sillage est déjà une activité restreinte par l'annexe 7 et que le changement introduit la possibilité de restreindre seulement le surf sur le sillage plutôt que toutes les activités qui consistent à tirer une personne.

Une consultation en ligne auprès des intervenants maritimes, y compris des groupes autochtones, a eu lieu du 7 décembre 2022 au 6 février 2023 pour une période de commentaires de 60 jours. Quelques commentaires ont été reçus sur les nouvelles restrictions proposées au havre Big Tub, sur la rivière Saint-Maurice et sur le lac Duhamel. Les commentaires étaient partagés; certains appuyaient les nouvelles restrictions et d'autres s'y opposaient, en indiquant parfois que les restrictions allaient trop loin. À la suite de l'évaluation par TC des réponses reçues incluant la justification fournie par les administrations locales pour l'introduction de restrictions, il a été

negative impacts; therefore, the proposed restrictions would remain in the submission.

A significant number of comments were provided on the proposed new restrictions on the Richelieu River in Québec. A letter campaign in opposition to the restrictions was initiated at the local level, with TC receiving approximately 450 opposing letters. The commenters stated that they did not agree with the restrictiveness of the proposal and noted that one municipality was not fully supportive, based on wording from their municipal resolution. TC confirmed that, despite the feedback, the municipality continued to support the changes and that it had the budget required for the eventual signage requirements. This is the second time that TC has received restriction requests for the Richelieu River. Previously when opposition was voiced, the four local authorities applying for the restrictions withdrew their request and undertook further consultations. At that time, those opposed to the restrictions felt that consultations focused on the issues and not on the proposed solutions that were put forward in the amendment request. The current proposal did receive support from several commenters supporting the restrictions from a safety and environmental perspective.

The application process for local authorities is onerous, requiring both time and resources. As these local authorities have taken the time to consult further and reapply, their commitment to implementing restrictions on the Richelieu River is apparent. As well, respecting the request of local authorities was at the heart of the former Minister of Transport's mandate letter commitment to allow provinces, territories, and local authorities to have a say in managing their local waterways. For those reasons, TC agreed to include the proposed new restrictions for Richelieu River in proposed amendments to the VORR.

TC received over 20 supportive comments on the proposal to remove wake surfing from Schedule 7 and create a new separate schedule for that activity. A few comments, including from an industry association, against the proposal were also received. Some comments recommended a more general approach to restricting wake surfing activities along the lines of distance from shore and in certain depths were provided. In addition, many of the supporters requested that wake boarding activities be included in the new schedule for wake surfing. TC assessed the possibility of adding wake boarding to the new schedule: however, as wake boarding is a towing sport that does not require the creation of a wake, it was decided to keep it under the current Schedule 7.

décidé que les avantages pour la sécurité et l'environnement l'emportaient sur les impacts négatifs potentiels; par conséquent, les restrictions proposées resteraient dans la soumission.

Un nombre important de commentaires ont été reçus concernant les nouvelles restrictions proposées sur la rivière Richelieu au Québec. Un envoi de lettres d'opposition aux restrictions a été lancé à l'échelle locale, et TC a reçu environ 450 lettres. Les expéditeurs y ont indiqué qu'ils étaient en désaccord avec le caractère restrictif de la proposition et ont souligné qu'une municipalité n'était pas entièrement favorable, sur la base du libellé de sa résolution municipale. TC a confirmé que, nonobstant la rétroaction, la municipalité était toujours favorable à la proposition et qu'elle avait inscrit à son budget les futures exigences relatives aux pancartes. C'est la deuxième fois que TC reçoit des demandes concernant des restrictions sur la rivière Richelieu. Précédemment, lorsqu'une opposition a été exprimée, les quatre administrations locales ont retiré leur demande de restriction et ont tenu d'autres consultations. À l'époque, les opposants aux restrictions estimaient que les consultations mettaient l'accent sur les problèmes et non sur les solutions proposées dans la demande de modification. Plusieurs personnes sont favorables à la présente proposition concernant les restrictions, sur le plan de la sécurité et de l'environnement.

Le processus de demande de restriction des administrations locales est coûteux, en temps et en ressources. Les administrations locales ont pris le temps de procéder à d'autres consultations et de présenter à nouveau leur demande, ce qui démontre leur engagement à mettre en œuvre des restrictions sur la rivière Richelieu. De plus, le respect de la demande des administrations locales se trouve au cœur de l'engagement pris par l'ancien ministre des Transports dans sa lettre de mandat de permettre aux provinces, aux territoires et aux administrations locales d'avoir leur mot à dire lorsqu'il est question de gérer leurs voies navigables locales. C'est pour ces raisons que TC a accepté d'inclure les restrictions proposées sur la rivière Richelieu dans le projet de Règlement.

TC a reçu plus de 20 commentaires favorables à la proposition visant à retirer le surf sur le sillage de l'annexe 7 et de créer une nouvelle annexe distincte pour cette activité. Quelques commentaires non favorables à la proposition, émanant entre autres d'une association de l'industrie, ont également été reçus. Certains commentaires recommandaient une approche plus générale visant à restreindre les activités de surf sur le sillage à une certaine distance par rapport au rivage et à certaines profondeurs. Parmi ceux qui appuyaient la proposition, plusieurs ont aussi demandé que les activités de planche sur le sillage soient incluses dans la nouvelle annexe sur le surf sur le sillage. TC a donc évalué la possibilité d'ajouter la planche sur le sillage à la nouvelle annexe. Cependant, comme la planche

TC also received supportive comments on the proposed changes to subsection 2(4) (engine power limits), with one commenter opposing the proposed changes. Many local authorities have been waiting for the possibility of using engine power limit restrictions versus speed limit restrictions, as they are easier to enforce. Engine power limits are easier to enforce than speed limit restrictions because it is difficult for enforcement officers to issue tickets for speed offences on the water. One of the constraints is that the operator must remain stable when using a speedometer and enforcement officers hesitate to solely rely on this information. On the other hand, engine power enforcement is easier to enforce because for example, if the maximum engine power is 10 hp, anything higher than 10 hp cannot be used on that body of water.

Finally, TC received one supportive comment from a First Nation community on the proposed exemption to certain restrictions in respect of the exercise of Indigenous rights.

As required by the Local Authorities' Guide, applications for new restrictions under the VORR require comprehensive consultations with stakeholders by local authorities in advance of submitting the restriction requests to TC. These consultations include discussions that do not solely focus on the introduction of restrictions, but also consider alternative, non-regulatory solutions. Local authorities applying for restrictions held multiple consultations with residents, businesses, and other potentially impacted stakeholders. In general, feedback received by participants supported applying for restrictions on boating operations for their respective body of water since the VORR were seen as the most viable options for the local authorities moving forward.

#### *Prepublication in the Canada Gazette, Part I*

The Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on June 17, 2023, with a 60-day comment period. All comments received were posted on the *Canada Gazette* website on September 16, 2023. In total, 720 comments were received. Most of the comments were related to the 21 new restrictions being proposed on six bodies of water, particularly the new restrictions on Richelieu River. Additionally, over 100 comments were received on the proposed amendments to the body of the VORR. Comments are summarized by theme below. Also, a What We Heard Report summarizing all comments was prepared

sur le sillage est un sport de remorquage qui ne nécessite pas la création d'un sillage, il a été décidé de le maintenir dans l'actuelle annexe 7.

TC a également reçu des commentaires favorables sur les modifications proposées au paragraphe 2(4) [puissance motrice maximale]; un intervenant s'opposait aux modifications proposées. De nombreuses administrations locales attendaient d'être en mesure de recourir à des restrictions de la puissance motrice maximale plutôt qu'à des limites de vitesse. Les restrictions de la puissance motrice maximale sont plus faciles à appliquer que les limites de vitesse parce qu'il est difficile pour les agents de l'autorité de donner des contraventions pour des infractions liées à la vitesse sur l'eau. L'une des contraintes est que l'opérateur doit être stable lorsqu'il utilise un cinémomètre, et les agents de l'autorité hésitent à se fier uniquement à cette information. En revanche, il est plus facile d'appliquer les restrictions relatives à la puissance motrice. Par exemple, si la puissance motrice maximale est de 10 HP, tout ce qui dépasse 10 HP ne peut être utilisé sur ce plan d'eau.

Enfin, TC a reçu un commentaire favorable de la part d'une communauté des Premières Nations concernant l'exemption proposée à certaines restrictions relatives à l'exercice des droits autochtones.

Comme l'exige le Guide des administrations locales, les demandes de nouvelles restrictions en vertu du RRVUB doivent faire l'objet de consultations approfondies entre les intervenants et les administrations locales avant d'être soumises à TC. Ces consultations comprennent des discussions qui ne portent pas uniquement sur l'adoption de nouvelles restrictions, mais qui envisagent également des solutions alternatives non réglementaires. Les administrations locales qui demandent des restrictions ont organisé de nombreuses consultations avec les résidents, les entreprises et d'autres intervenants susceptibles d'être touchés. En général, les commentaires reçus par les participants appuyaient la demande de restrictions des activités de navigation de plaisance pour leur plan d'eau respectif étant donné que le RRVUB était considéré comme l'option la plus viable pour les administrations locales à l'avenir.

#### *Publication préalable dans la Partie I de la Gazette du Canada*

Le Règlement a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 17 juin 2023, en prévoyant une période de commentaires de 60 jours. Tous les commentaires reçus ont été publiés sur le site Web de la *Gazette du Canada* le 16 septembre 2023. Au total, 720 commentaires ont été reçus. La plupart des commentaires concernaient les 21 nouvelles restrictions proposées sur six plans d'eau, en particulier celles sur la rivière Richelieu. En outre, plus d'une centaine des commentaires reçus portaient sur les modifications proposées au corps du texte du RRVUB. Les commentaires sont résumés par thème, que vous

and posted on TC's website in October 2023. All commenters were advised of the release of the report.

It is important to note that, following a review of all comments received on the regulatory submission, it was determined by TC that no changes to the regulatory text were required.

#### Engine power limits

A total of 13 comments was received regarding the proposed amendments to subsection 2(4) on engine power limits. Nine comments were received in support of the proposed amendment to the engine power restriction, which will enhance navigation safety and environmental protection on more waterways.

Two comments opposed engine power limits in general as they would discriminate against larger and more powerful boats. TC understood this concern but ultimately determined that it would be appropriate to leave the decision to local authorities to set engine power limits as local authorities would be in the best position to identify and assess potential impacts to users and, accordingly, determine reasonable limits. One commenter suggested that local authorities should not have decision-making powers on navigable waters. TC disagreed with this statement as the spirit of the VORR is to provide local authorities with decision power on solutions to address waterway issues, which they are more equipped to assess. Indeed, current efforts under the VORR modernization initiative aim to provide more responsibilities to local authorities. Lastly, one commenter believed that other legislation and regulations, e.g. the *Small Vessel Regulations*, could address the dangerous operation of vessels better than engine power restrictions. While the *Small Vessel Regulations* contain general boating safety provisions, most waterways also need to be assessed on a case-by-case basis so that issues specific to the waterway can be addressed through vessel operation restrictions.

#### Updating exemptions

Only one comment was received on the proposed exemptions under the VORR. The commenter did not support having exemptions for fishers but did not provide a reason. TC believes that exemptions for fishers from certain restrictions of the VORR must be explicitly mentioned in order to ensure that persons with federal fishing licences

trouverez ci-dessous. De plus, le rapport « Ce que nous avons entendu » résumant tous les commentaires a été préparé et publié sur le site Web de TC en octobre 2023. Toutes les personnes ayant émis des commentaires (les « commentateurs ») ont été avisées de la publication du rapport.

Il est important de noter qu'à la suite de l'examen de tous les commentaires reçus sur la soumission réglementaire, TC a établi qu'aucune modification au texte réglementaire n'était requise.

#### Puissance motrice maximale

Un total de 13 commentaires reçus portaient sur la modification proposée au paragraphe 2(4) sur la puissance motrice maximale. Neuf commentaires reçus soutenaient la modification proposée à la puissance motrice maximale dans la mesure où elle améliorera la sécurité de la navigation et la protection environnementale sur des voies navigables supplémentaires.

Deux commentaires s'opposaient à l'imposition d'une puissance motrice maximale puisqu'elle serait discriminatoire envers les bateaux plus puissants et de plus grande taille. TC a bien compris cette préoccupation, mais a finalement déterminé qu'il serait plus approprié de confier aux administrations locales la décision d'imposer une puissance motrice maximale. Celles-ci sont les mieux placées pour identifier et évaluer les incidences potentielles pour les utilisateurs et en conséquence établir les limites raisonnables. Un commentateur a suggéré que les administrations locales ne devraient pas disposer de pouvoirs de décision sur les eaux navigables. TC n'est pas d'accord avec ce point de vue puisque l'esprit du RRVUB est de fournir aux administrations locales un pouvoir de décision sur les solutions aux enjeux des voies navigables qu'elles sont mieux outillées à évaluer. En effet, des efforts en cours dans le cadre de l'initiative de modernisation du RRVUB visent à confier davantage de responsabilités aux administrations locales. Finalement, un commentateur considère que d'autres lois et règlements tels que le *Règlement sur les petits bâtiments* pourraient mieux encadrer l'utilisation dangereuse des bâtiments que des restrictions sur la puissance des moteurs. Bien que le *Règlement sur les petits bâtiments* contient des dispositions générales sur la sécurité des bateaux, la plupart des voies navigables doivent également être évaluées au cas par cas afin que les enjeux spécifiques au plan d'eau puissent être traités selon les restrictions visant l'utilisation des bâtiments.

#### Mise à jour des exemptions

Un seul commentaire reçu portait sur les exemptions prévues en vertu du RRVUB. Le commentateur n'appuyait pas les exemptions pour les pêcheurs, sans toutefois justifier sa position. TC est d'avis que les exemptions pour les pêcheurs, sous certaines restrictions du RRVUB, doivent être explicitement mentionnées afin de garantir que les



can continue to benefit from the same rights as their counterparts with provincial fishing licences.

### Wake surfing restriction

The proposal to remove wake surfing restrictions from Schedule 7 and include them in Schedule 7.1 in order to create a restriction that focuses on wake surfing issues received 41 comments. Of these, 21 commenters were in support of the proposed new schedule on wake surfing as it will enhance navigation safety, enhance environmental protection (e.g. mitigating erosion effects), and protect the public interest, for example, by mitigating potential damage to shore infrastructure such as docks. Over the years, wake surfing has been seen as a major issue of concern on local waterways not adapted for this sport.

Three commenters questioned why wake boarding was not part of the restriction since the sport, which involves pulling a person on a wake board usually behind a wake boat, can also be practised using the vessels ballast systems to create a larger wake to ride on. TC assessed the inclusion of wake boarding in the new schedule. However, since wake boarding, like other towing sports, does not necessitate the creation of a wake (unlike wake surfing, which relies on the creation of a wake), it was not included in the restriction. Local authorities will still have the option of introducing a broad towing restriction (e.g. prohibiting wake boarding, waterskiing) under Schedule 7 of the VORR if waterway issues related to these recreational activities are identified.

Three commenters suggested banning wake surfing across the country. TC believes that this would be unreasonable as it would discriminate against a water sport that can be practised safely on adapted waterways suited for the activity.

Nine commenters suggested establishing a national policy that would introduce wake surfing restrictions based on length, width, and depth of waterways. TC assessed this possibility and concluded that, due to the nature and characteristics of different waterways, local authorities are better equipped to understand the issues and propose unique solutions on their respective bodies of water. Two commenters suggested a restriction be introduced that would manage excessive wake given that other recreational activities can be conducted on a wake. TC assessed this option in consultation with enforcement partners. All agreed that it would be difficult to establish a reasonable and appropriate threshold for “excessive” wake that could be applied consistently, and that any such restriction

détenteurs de permis de pêche fédéraux puissent bénéficier des mêmes droits que les détenteurs de permis de pêche provinciaux.

### Restrictions relatives au surf sur le sillage

Quarante et un commentaires portaient sur la proposition de retirer les restrictions relatives au surf sur le sillage de l'annexe 7 et de les inclure dans l'annexe 7.1 afin de créer une restriction qui ne s'applique qu'à cette activité. De ce nombre, 21 commentateurs soutenaient la nouvelle annexe proposée relative au surf sur le sillage dans la mesure où elle améliorera la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement (par exemple l'atténuation des effets de l'érosion), et protégera les intérêts du public, en atténuant notamment les dommages potentiels aux infrastructures côtières comme les quais. Au fil des ans, le surf sur le sillage est devenu une source de préoccupations majeures dans les voies navigables locales qui ne sont pas adaptées à ce sport.

Trois commentateurs ont demandé pourquoi la planche nautique n'était pas soumise à la restriction étant donné que le sport, qui consiste à tracter une personne sur une planche à l'arrière d'un bateau spécialement conçu à cet effet, peut aussi être pratiqué au moyen du système de ballasts du bateau pour créer un plus grand sillage. TC a évalué l'inclusion de la planche nautique dans la nouvelle annexe. Toutefois, étant donné que cette activité, comme d'autres sports nautiques de traction, ne nécessite pas la création d'un sillage (contrairement au surf sur le sillage), elle n'est pas touchée par la restriction. Les administrations locales ont toujours l'option d'imposer des restrictions globales sur les sports nautiques de traction (par exemple interdiction de la planche nautique, du ski nautique) en vertu de l'annexe 7 du RRVUB s'il est déterminé que ces activités récréatives engendrent des problèmes liés aux voies navigables.

Trois commentateurs ont suggéré de bannir le surf sur le sillage dans l'ensemble du pays. TC juge cette proposition déraisonnable, car elle serait discriminatoire envers un sport nautique qui peut être pratiqué en toute sécurité sur des voies navigables adaptées.

Neuf commentateurs ont proposé de mettre en œuvre une politique nationale qui imposerait des restrictions sur le surf sur le sillage en fonction de la longueur, de la largeur et de la profondeur des voies navigables. TC a évalué cette possibilité et a conclu que les administrations locales étaient mieux équipées pour comprendre ces problématiques et proposer des solutions uniques pour leurs plans d'eau respectifs, et ce, en raison de la nature et des caractéristiques des plans d'eau. Deux commentateurs ont suggéré l'imposition d'une restriction ayant pour but de gérer les sillages excessifs, étant donné que d'autres activités récréatives peuvent aussi être pratiquées sur des sillages. TC a évalué cette option en consultation avec des partenaires d'application de la loi. Tous ont convenu qu'il serait

would be impractical to enforce as vessels in continuous movement could move from one area to another where the wake produced could alternate from excessive to reasonable.

Lastly, three commenters indicated that they were fully against any restriction on wake surfing, but they did not provide a reason. TC believes that wake surfing restrictions can be an appropriate solution to address waterway issues.

### New restrictions

TC has received applications from local authorities for 21 new restrictions on six bodies of water. Below is an overview of comments received for each body of water where new restrictions are being introduced.

#### **Big Tub Harbour (Ontario)**

TC received 35 comments in support of the proposed restrictions to address safety issues and protect the environment and public interest.

#### **Richelieu River (Quebec)**

In total, TC received 346 comments concerning proposed restrictions on the Richelieu River. It is important to note that establishing restrictions on the waterway has long been a polarizing issue on this river, forcing local authorities to retract an original proposal in 2019, reassess solutions, and hold additional consultations. In total, 267 commenters, including non-governmental organizations, expressed support for the proposed restrictions to address safety issues, and protect the environment and public interest.

Conversely, 66 commenters were not in favour of the proposed restrictions. These commenters stated that they were not consulted properly and that they did not agree with the restrictiveness of the proposal. They also noted that one municipality was not fully supportive, based on wording from their municipal resolution. In addition, they felt that the combination of various speed limit zones may have a detrimental effect in terms of congestion, wake creation with the “stop and go” of vessels, and decreasing the fluidity of traffic which may impact navigation safety. These commenters also disagreed with imposing wake surfing restrictions on weekends. They suggested that the restrictions should be removed from the proposal and local communities should re-consult with stakeholders in order to establish a sound and productive regulatory

difficile d'établir un seuil raisonnable et approprié pour le sillage « excessif » qui pourrait être appliqué de façon uniforme, et qu'une telle restriction ne serait pas pratique à appliquer, car les bâtiments en mouvement continu pourraient se déplacer d'une zone à une autre et ainsi, le sillage produit pourrait passer d'excessif à raisonnable.

Finalement, trois commentateurs ont indiqué qu'ils étaient catégoriquement contre l'imposition de restrictions sur le surf sur le sillage, mais n'ont pas fourni de justifications. TC juge que les restrictions relatives au surf sur le sillage peuvent constituer une solution appropriée pour traiter des questions relatives aux voies navigables.

### Nouvelles restrictions

TC a reçu des demandes d'administrations locales pour 21 nouvelles restrictions concernant six plans d'eau. La section suivante présente une vue d'ensemble des commentaires reçus pour chaque plan d'eau pour laquelle de nouvelles restrictions sont mises en œuvre.

#### **Havre Big Tub (Ontario)**

TC a reçu 35 commentaires en soutien aux restrictions proposées pour traiter les questions relatives à la sécurité et pour protéger l'environnement et les intérêts du public.

#### **Rivière Richelieu (Québec)**

Au total, TC a reçu 346 commentaires concernant les restrictions proposées sur la rivière Richelieu. Il est important de noter que l'imposition de restrictions sur la voie navigable est depuis longtemps la source d'une profonde polarisation pour cette rivière. Les administrations locales ont d'ailleurs été contraintes de retirer une proposition originale en 2019, de réévaluer des solutions et de tenir des consultations supplémentaires. Au total, 267 commentateurs, comprenant notamment des organisations non gouvernementales, ont exprimé leur appui aux restrictions proposées pour traiter les questions relatives à la sécurité et pour protéger l'environnement et les intérêts du public.

À l'inverse, 66 commentateurs n'étaient pas en faveur des restrictions proposées. Ceux-ci ont mentionné ne pas avoir été consultés de manière appropriée et se disent en désaccord avec le caractère restrictif de la proposition. Sur la base du libellé de la résolution municipale, ils ont aussi noté qu'une municipalité n'avait pas offert son plein soutien. De plus, ils ont estimé que la combinaison des diverses zones de limitation de vitesse pourrait avoir un effet préjudiciable en ce qui concerne la congestion, la création de sillages par les arrêts fréquents des bâtiments et la diminution de la fluidité du trafic qui pourrait avoir une incidence sur la sécurité de la navigation. Les commentateurs sont aussi en désaccord avec l'imposition de restrictions sur le surf sur le sillage pendant les fins de semaine. Ils ont déclaré que les restrictions devraient

proposal for the waterway. Some commenters believed that the restrictions were either being put forward to deal with a minority of delinquents or to respond to a minority of worried stakeholders.

TC believes that the local authorities conducted extensive consultations and a comprehensive analysis in order to find the right balance between navigation safety and environmental protection, while minimizing the impact on waterway users.

One industry representative, representing local marinas, supported some proposed restrictions, but not the wake surfing restrictions on weekends as they would have an impact on local stakeholders who practise this sport, as well as neighbouring waterways, which may see an increase in traffic. When local authorities propose restrictions, they are expected to consider impacts on water users. In the case of the wake surfing restriction on the Richelieu River, the local authorities focused their attention on finding the right balance for all waterway users. It should be noted that there are other areas of the waterway where wake surfing activities can be practised safely, as well as other times during the week in which wake surfing will be permitted.

Six commenters supported the restrictions but believed more aggressive measures should be put in place, such as prohibitions on anchorage in some areas and establishing no wake zones. Regarding no wake zones, this is currently not an enforceable restriction. TC and the boating community recognize that everything that moves in the water creates a wake, which if not controlled, can create negative impacts to other waterway users and/or the shoreline. Regarding anchorage restrictions, the right to anchor a vessel is part of the common law right of navigation. There exist many reasons for anchoring, including to ensure the safety of the vessel's occupants, and vessels are free to anchor temporarily wherever it is safe. Further analysis would be required to determine the feasibility of introducing an anchoring restriction under the VORR. On that note, TC launched a consultation on long-term anchoring (e.g. floating accommodations) from October to December 2023 that will provide TC with stakeholder views on the subject. TC would welcome views on this issue from stakeholders as part of the modernization initiative moving forward.

être retirées de la proposition et que les administrations locales devraient consulter à nouveau les intervenants afin d'élaborer une proposition réglementaire saine et productive pour la voie navigable. Certains croient que les restrictions ont été proposées soit pour composer avec une minorité de délinquants, soit pour répondre à une minorité d'intervenants inquiets.

TC juge que les administrations locales ont mené des consultations approfondies et effectué une analyse exhaustive pour trouver le juste équilibre entre la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement, tout en minimisant les répercussions sur les utilisateurs de la voie navigable.

Un représentant du secteur, représentant les marinas locales, soutenait certaines des restrictions proposées, mais pas les restrictions relatives au surf sur le sillage la fin de semaine dans la mesure où elles entraîneraient des répercussions sur les intervenants locaux qui pratiquent ce sport, ainsi que sur les voies navigables voisines qui verraient leur trafic augmenter. Lorsque les administrations locales proposent des restrictions, on s'attend à ce qu'elles tiennent compte des répercussions sur les utilisateurs des plans d'eau. Dans le cas de la restriction sur le surf sur le sillage sur la rivière Richelieu, les administrations locales se sont concentrées sur la recherche du meilleur compromis pour tous les utilisateurs de la voie navigable. Il est à noter que d'autres zones de la voie navigable, où les activités de surf sur le sillage peuvent être pratiquées en toute sécurité et à certaines périodes durant la semaine, sont à la disposition des adeptes du sport.

Six commentateurs ont soutenu les restrictions, mais jugent que des mesures plus agressives devraient être mises en place, comme des interdictions d'ancrage dans certains secteurs et l'établissement de zones interdites aux planches nautiques. Les restrictions concernant ces dernières ne peuvent s'appliquer à l'heure actuelle. TC et la communauté nautique reconnaissent que tout ce qui bouge dans l'eau crée un sillage et que celui-ci, s'il n'est pas contrôlé, peut avoir une incidence négative sur les autres utilisateurs de la voie navigable et les berges. En ce qui concerne les restrictions relatives à l'ancrage, le droit d'ancrage fait partie en common law du droit du public à la navigation. De nombreuses raisons justifient l'ancrage ou le mouillage, notamment pour assurer la sécurité des occupants d'un bâtiment et les bâtiments sont libres de jeter l'ancre temporairement là où il est sécuritaire de le faire. Des analyses supplémentaires sont requises pour cerner les besoins et établir la faisabilité de l'imposition d'une telle restriction dans le cadre du RRVUB. À cet égard, TC a lancé une consultation sur l'ancrage à long terme (par exemple les hébergements flottants) d'octobre à décembre 2023 qui fournira à TC les points de vue des intervenants sur le sujet. Nous invitons les intervenants à faire part de leurs commentaires dans le cadre de l'initiative de modernisation.

One commenter suggested that restrictions should be tailored to the size of vessels and the wake they produce instead of putting every boat under the same regime. As discussed above, local authorities, through consultations, conducted a full assessment of the potential measures to put in place. The restrictions chosen represent an attempt to find the right balance for all waterway users.

Two commenters suggested that enforcement of the speed limit restrictions will not be feasible as the resources for enforcement entities are limited. In terms of enforcement, local authorities are responsible for ensuring that an enforcement regime is in place to enforce compliance with the restrictions.

Lastly, three commenters pointed out an error in the section of the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) describing the towing and wake surfing restriction regarding the 50 km/h portion of the waterway which, instead of prohibiting wake surf during the afternoons of weekends, was written as though wake surfing was only allowed during that time period. An erratum was published on July 1, 2023, to correct the description section and TC has corrected the text in this RIAS.

### **St-Maurice River (Quebec)**

In total, 48 comments were received regarding St-Maurice River. Of these, 46 commenters expressed support for the proposed restrictions to address safety issues and protect the environment and public interest.

One commenter suggested enlarging the area covered by the restrictions up to a local dam, as issues may also be present in that area of the waterway. Another commenter suggested more aggressive measures be put in place on the waterway, such as limiting speed to 5 km/h all along the waterway. TC believes that the local authority established its restrictions based on full analysis of the issues and comprehensive consultations and, therefore, TC supports the local authority's decisions. However, if needed, the local authority can submit a request for additional or different restrictions in the future.

### **Duhamel Lake (Quebec)**

In total, 70 comments were received regarding Duhamel Lake. Of these, 42 commenters expressed support for the proposed restrictions to address safety issues and protect the environment and public interest.

Un commentateur a suggéré que les restrictions devraient dépendre de la taille des bâtiments et du sillage qu'ils produisent, plutôt que de soumettre tous les bateaux au même régime. Comme nous l'avons déjà dit, les administrations locales ont, dans le cadre de consultations, effectué une évaluation complète des mesures potentielles à mettre en place. Les restrictions choisies représentent une tentative de trouver le bon équilibre pour tous les usagers des voies navigables.

Deux commentateurs ont suggéré que l'imposition de restrictions de vitesse ne serait pas possible en raison des ressources limitées des entités d'application de la loi. En ce qui concerne ces dernières, les administrations locales ont la responsabilité de faire en sorte qu'un régime d'application de la loi soit en place pour assurer la conformité aux restrictions.

En dernier lieu, trois commentateurs ont souligné une erreur dans la section du résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) qui décrit la restriction limitant la traction et le surf sur le sillage sur la portion de 50 km/h de la voie navigable. Plutôt que d'interdire le surf sur le sillage durant les après-midi de fins de semaine, le libellé indique que l'activité n'est permise que durant ces périodes. Un erratum a été publié le 1<sup>er</sup> juillet 2023 pour corriger la section de la description et TC a corrigé le texte dans ce REIR.

### **Rivière Saint-Maurice (Québec)**

Au total, 48 commentaires ont été reçus concernant la rivière Saint-Maurice. Parmi ceux-ci, 46 exprimaient leur soutien aux restrictions proposées pour traiter les questions relatives à la sécurité et pour protéger l'environnement et les intérêts du public.

Un commentateur a suggéré d'élargir la zone assujettie aux restrictions jusqu'à un barrage local, étant donné que des problèmes peuvent également survenir dans cette portion de la voie navigable. Un autre commentateur a suggéré la mise en place de mesures plus agressives sur la voie navigable, comme une limite de vitesse de 5 km/h le long de la rive. TC juge que l'administration locale a établi ses restrictions sur la base de consultations exhaustives et d'une analyse complète des enjeux, et de ce fait soutient les décisions des administrations locales. Cependant, si nécessaire, l'administration locale peut soumettre une demande de restrictions supplémentaires ou différentes à l'avenir.

### **Lac Duhamel (Québec)**

Au total, 70 commentaires ont été reçus concernant le lac Duhamel. Parmi ceux-ci, 42 exprimaient leur soutien aux restrictions proposées pour traiter les questions relatives à la sécurité et pour protéger l'environnement et les intérêts du public.

A total of 22 commenters supported the restrictions, but believed more aggressive measures should also be put in place, such as speed limits no higher than 10 km/h on the entirety of the lake and the introduction of no wake zones. Six commenters did not support the restrictions, or part thereof (e.g. they were not in support of towing restriction or identified speed limits), and requested more analysis and consultations be conducted. TC believes that the local authority established its restrictions based on a full analysis of the issues and comprehensive consultations.

Regarding no wake zones, this is currently not an enforceable restriction. TC and the boating community recognize that everything that moves in the water creates a wake, which, if not controlled, can create negative impacts to other waterway users. That is why TC raises awareness with boat operators about how a boat's wake might affect others and the environment. It is important to note that boaters can be held responsible for any damages or harm they cause with their vessel as per section 1007 of the *Small Vessel Regulations* and receive a related fine under the *Contraventions Regulations*.

### **Pinawa Channel and Lee River (Manitoba)**

A total of 90 comments was received regarding Pinawa Channel and Lee River. Of these, 63 commenters expressed support for the proposed restrictions to address safety issues and protect the environment and public interest.

Nine commenters felt that the proposed restrictions would only move the problem to other areas of the waterways or even to other nearby bodies of water, suggesting that more analysis is required to address the issues and consider the possibility of expanding restrictions to other areas. Three commenters did not support the restrictions as they believe the process was not evidence-based and that the restrictions are being proposed to address concerns from a minority of local citizens living on the banks of the waterways. One commenter suggested limiting the engine power of vessels to 5 hp, restricting towing and wake surfing at all times, and increasing the presence of enforcement entities. One commenter supported the wake surfing restriction but not the towing restrictions. Another commenter suggested that no wake surfing should take place on Pinawa Channel at all. Finally, three commenters requested restrictions be changed from 100 m from shore to 30 m.

Au total, 22 commentateurs ont soutenu les restrictions, mais jugeaient que des mesures encore plus strictes devraient être mises en place, comme des limites de vitesse inférieures à 10 km/h sur l'ensemble du lac et l'établissement de zones interdites aux sillages. Six commentateurs se sont dit en désaccord avec les restrictions, ou certaines d'entre elles (par exemple ils ne soutenaient pas les restrictions relatives à la traction ou aux limites de vitesse), et ont demandé davantage d'analyses et de consultations. TC juge que l'administration locale a établi ses restrictions sur la base de consultations exhaustives et d'une analyse complète des enjeux.

Des restrictions concernant la production de sillage ne peuvent s'appliquer à l'heure actuelle. TC et la communauté nautique reconnaissent que tout ce qui bouge dans l'eau crée un sillage et que celui-ci, s'il n'est pas contrôlé, peut avoir une incidence négative sur les autres utilisateurs de la voie navigable. C'est pourquoi TC tente de sensibiliser les conducteurs de bateaux aux effets du sillage sur les autres et sur l'environnement. Il est important de noter que les propriétaires de bateaux peuvent être tenus responsables des dommages ou des préjudices qu'ils causent avec leur bâtiment conformément à l'article 1007 du *Règlement sur les petits bâtiments* et recevoir une amende en vertu du *Règlement sur les contraventions*.

### **Chenal Pinawa et rivière Lee (Manitoba)**

Au total, 90 commentaires ont été reçus au sujet du chenal Pinawa et de la rivière Lee. Parmi ceux-ci, 63 exprimaient leur soutien aux restrictions proposées pour traiter les questions relatives à la sécurité et pour protéger l'environnement et les intérêts du public.

Neuf commentateurs ont jugé que les restrictions proposées ne feraient que déplacer le problème dans d'autres zones des voies navigables ou même sur d'autres plans d'eau, suggérant que des analyses supplémentaires seraient nécessaires pour résoudre les problèmes ou qu'on devrait considérer la possibilité d'élargir les restrictions à d'autres zones. Trois commentateurs n'ont pas soutenu les restrictions jugeant que le processus n'était pas fondé sur des données probantes et qu'elles n'étaient proposées que pour répondre aux préoccupations d'une minorité de citoyens locaux vivant sur les berges de la voie navigable. Un commentateur a suggéré de limiter la puissance des moteurs des bâtiments à 5 HP, de limiter les sports nautiques de traction et le surf sur le sillage en tout temps, et d'augmenter la présence des entités d'application de la loi. Un commentateur a soutenu les restrictions sur le surf sur le sillage, mais pas celles sur les sports nautiques de traction. À l'opposé, un autre commentateur est d'avis que le surf sur le sillage devrait être interdit sur l'ensemble du chenal Pinawa. Finalement, trois commentateurs ont demandé que les restrictions sur les activités soient modifiées, de 100 m à 30 m du rivage.

TC believes that the local authority undertook a thorough analysis and conducted extensive consultations with stakeholders to find the right balance between navigation safety and environmental protection, while minimizing negative impacts on waterway users.

Seven commenters felt that the proposed restrictions on wake surfing would have a negative impact on local stakeholders who practise the sport. TC understands the concerns of wake surfing stakeholders. When local authorities propose restrictions on waterways, they are expected to consider impacts on water users. In this case, there are other areas of the waterway where wake surfing activities are permitted and can be practised safely.

Two commenters suggested the possibility of introducing a restriction on the use of ballast systems on wake boats, which are used to create a large wake for the surfer to ride. In addition, the two commenters felt that, at a minimum, TC should introduce wake surfing restrictions based on the length, depth, and width of waterways, addressing similar wake surfing issues on waterways across the country by defining which areas are suitable for practising wake surfing. As discussed in the section above on wake surfing, TC assessed this possibility; however, due to the nature and unique characteristics of different waterways, TC is of the opinion that local authorities are better equipped to understand the issues and find solutions for their respective bodies of water. In consultation with enforcement entities, TC assessed the idea of restricting ballast. However, this would be a difficult restriction to enforce as defining and determining when ballast is in use would be impractical.

#### Designation authority

Two commenters from Port Authorities signalled the importance of enforcement designations for Port Authorities across the country to ensure compliance with vessel operation restrictions within their jurisdictional waters. TC will continue to work with Port Authorities to assess enforcement requirements on their jurisdictional waters.

#### General comments

Regarding the overall proposal, 68 comments were received. Of these, 62 commenters supported the Regulations on the basis that the new and amended restrictions would enhance environmental protection and navigation safety.

TC juge que l'administration locale a mené des consultations approfondies avec les intervenants et a effectué une analyse exhaustive pour trouver le juste équilibre entre la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement, tout en minimisant les répercussions sur les utilisateurs de la voie navigable.

Sept commentateurs ont jugé que les restrictions proposées sur le surf sur le sillage entraîneraient une répercussion négative sur les intervenants locaux qui pratiquent ce sport. TC comprend les préoccupations des adeptes de cette activité. Lorsque les administrations locales proposent des restrictions sur les voies navigables, on s'attend à ce qu'elles tiennent compte des répercussions sur les utilisateurs des plans d'eau. Dans le présent cas, il y a d'autres zones de la voie navigable où les activités de surf sur le sillage sont permises et peuvent être pratiquées en toute sécurité.

Deux commentateurs ont suggéré la possibilité d'imposer une restriction sur l'utilisation des systèmes de ballasts des bateaux de planche nautique, généralement utilisés pour créer un grand sillage sur lequel surfer. De plus, les deux commentateurs sont d'avis que TC devrait au minimum imposer des restrictions sur la pratique du surf sur le sillage fondées sur la longueur, la largeur et la profondeur des voies navigables. TC devrait traiter des enjeux similaires relatifs à ce sport dans les voies navigables de l'ensemble du pays en établissant les zones qui conviennent à sa pratique. Comme nous l'avons mentionné dans la section sur le surf sur le sillage ci-dessus, TC a évalué cette possibilité. Toutefois, en raison de la nature et des caractéristiques uniques des différentes voies navigables, TC juge que les administrations locales sont mieux à même de comprendre les enjeux et de trouver des solutions pour leurs plans d'eau respectifs. En consultation avec les entités d'application de la loi, TC a évalué l'idée de limiter le ballast. Toutefois, il s'agirait d'une restriction difficile à imposer, car l'utilisation du ballast est complexe à définir et à déterminer.

#### Pouvoir de désignation

Deux commentateurs des administrations portuaires ont souligné l'importance de la désignation d'application pour les administrations portuaire d'un bout à l'autre du pays pour assurer le respect des restrictions relatives à l'utilisation des bâtiments dans leurs eaux juridictionnelles. TC continuera de travailler avec les administrations portuaires pour évaluer les exigences d'application de la loi sur leurs eaux juridiques.

#### Commentaires généraux

Soixante-huit commentaires ont été reçus au sujet de la proposition dans son ensemble. Parmi ceux-ci, 62 soutenaient la proposition afin d'améliorer la protection de l'environnement et la sécurité de la navigation.

Five commenters did not support the Regulations as they believe the Regulations would create burden and would not yield any benefits. TC does not agree with this opinion. For many years, local authorities have been managing waterway issues to the best of their abilities, often adopting alternative measures such as awareness campaigns and developing codes of ethics. There are multiple identified issues on Canadian waterways, which may endanger waterway users and negatively impact the environment. Local authorities apply for vessel operation restrictions under the VORR as a last resort. Identification of the problem, analysis of solutions, and public consultations are undertaken to ensure a balanced approach between mitigating issues and minimizing the impact on waterway users.

Lastly, one commenter felt that the ticketing regime was insufficient to enforce compliance on Canadian waterways. The commenter proposed that a tougher enforcement regime should be established where those who contravene requirements would receive increased fines and/or have their boats seized. TC believes that the current ticketing regime under the VORR is fair and well suited for the infractions it covers. Similar to the ticketing regime used for road vehicle infractions (e.g. breaching the speed limit, driving outside permitted road surface) the related fine levels are comparable.

### **Regulatory analysis**

Three commenters suggested that the costs borne by the local authorities associated with the implementation of the restrictions would be offset by the benefits of the regulations and future costs savings due, for example, to the mitigation of negative environmental impacts.

Two commenters provided their views on the impacts to the marine industry on Richelieu River and Duhamel Lake. They believe that the marine industry would adapt to the impacts of these restrictions by increasing their inventories with human-powered vessels, which would allow for a better integration of all vessel activities on these waterways.

One commenter raised concerns regarding the high costs of signage requirements on the Richelieu River. The commenter mentioned having developed a smartphone application in which restrictions could be integrated on an electronic map at a lower cost than physical signage. While the current requirements under the VORR oblige local authorities to post visual signage informing waterway users of restrictions on the waterway, TC has followed up

Cinq commentateurs se sont opposés aux modifications proposées, jugeant que le Règlement créerait un fardeau sans avantage. TC n'est pas d'accord avec ce point de vue. Pendant de nombreuses années, les administrations locales ont traité les questions relatives aux voies navigables du mieux qu'elles le pouvaient, adoptant souvent des mesures de rechange comme des campagnes de sensibilisation et le développement de codes d'éthique. Plusieurs enjeux ciblés touchent les voies navigables canadiennes, lesquels peuvent mettre en danger les utilisateurs et avoir une incidence négative sur l'environnement. Les administrations locales ont déposé en dernier recours une demande de restrictions sur l'utilisation des bâtiments en vertu du RRVUB. L'identification du problème, l'analyse des solutions et des consultations publiques sont entreprises pour assurer l'adoption d'une approche équilibrée entre l'atténuation des problèmes et la réduction au minimum des répercussions sur les utilisateurs de la voie navigable.

En dernier lieu, un commentateur est d'avis que le régime de contraventions était insuffisant pour assurer l'observation de la loi sur les voies navigables canadiennes. Le commentateur a suggéré qu'un régime plus sévère devrait être établi, selon lequel les contrevenants pourraient recevoir de plus fortes amendes ou voir leur bâtiment confisqué. TC considère que l'actuel régime de contraventions en vertu du RRVUB est juste et bien adapté aux infractions qu'il sanctionne. Le régime qui couvre les infractions au Code de la route (par exemple non-respect des limites de vitesse, conduite à l'extérieur de la chaussée) impose des niveaux de contravention comparables.

### **Analyse de la réglementation**

Trois commentateurs sont d'avis que les coûts associés à la mise en œuvre des restrictions, assumés par les administrations locales, seraient compensés par les avantages de la réglementation et des économies de coûts éventuels occasionnés par exemple par l'atténuation des répercussions environnementales négatives.

Deux commentateurs ont fait part de leur point de vue sur les incidences pour l'industrie maritime sur la rivière Richelieu et le lac Duhamel. Ils jugent que l'industrie maritime s'adapterait aux répercussions de ces restrictions et augmenterait leurs inventaires au moyen d'embarcations à propulsion humaine, ce qui permettrait une meilleure intégration des activités de tous les bâtiments sur ces voies navigables.

Un commentateur a fait part de ses préoccupations concernant les coûts élevés qu'entraînent les exigences en matière de signalisation sur la rivière Richelieu. Il a mentionné avoir développé une application pour téléphone intelligent dans laquelle il serait possible d'intégrer les restrictions à une carte électronique à un coût moindre que celui de la signalisation physique. Bien que TC désire en savoir davantage sur cette application développée par

with the commenter and will explore the potential benefits such an application could have in ensuring compliance with restrictions on waterways across the country in the future.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, analysis was undertaken to determine whether the proposal gives rise to modern treaty implications. This assessment examined the geographic scope and subject matter of the proposal in relation to modern treaties in effect and no modern treaty obligations were identified. The proposed restrictions were included as part of a November 2022 update on upcoming TC initiatives sent to Indigenous communities and organizations.

### *Instrument choice*

The VORR allows any order of government to ask the federal government to restrict the use of vessels on any body of water in Canada. Local authorities are encouraged to find non-regulatory solutions prior to seeking a regulatory restriction through the VORR. Through consultations held by local authorities as part of the application process, alternative solutions are explored, but sometimes prove to be ineffective, thereby leaving regulatory restrictions as the only effective alternative. When local authorities have determined that there are no viable alternatives other than to establish restrictions in the VORR, that is when an application is filed with TC.

The amendments to engine power limits and wake surfing will provide local authorities with more opportunities and flexibility to establish restrictions that are specific to their unique circumstances. The restrictions that were previously available in the VORR limited some local authorities from applying a solution that would specifically address their concerns. For example, local authorities would have needed to restrict all towing activities to address the issue of wake surfing on their local water bodies. This could have resulted in situations where restrictions on local bodies of water were not aligned with the safety and/or environmental issues being faced by the local community. Regulatory amendments were deemed necessary to tailor the restriction options available to local authorities, thereby helping avoid situations where local authorities would have to impose additional and unwanted restrictions in order to restrict wake surfing on local bodies of water.

l'intervenant, les exigences actuelles en vertu du RRVUB obligent les administrations locales à installer une signalisation physique informant les utilisateurs de la voie navigable des restrictions en vigueur. Le commentaire ouvre la voie à des discussions futures avec le développeur sur les avantages potentiels qu'une telle application pourrait avoir sur la conformité aux restrictions relative aux voies navigables dans l'ensemble du pays.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été entreprise pour déterminer si la proposition pouvait entraîner des répercussions sur les traités modernes. Cette évaluation a tenu compte de la portée géographique et de l'objet de la proposition par rapport aux traités modernes en vigueur, et aucune obligation découlant d'un traité moderne n'a été identifiée. Le projet de règlement a été inclus dans la mise à jour de novembre 2022 sur les initiatives à venir de TC qui a été envoyé aux communautés et organisations autochtones.

### *Choix de l'instrument*

Le RRVUB permet à tout ordre de gouvernement de demander au gouvernement fédéral de restreindre l'utilisation de bâtiments sur tout plan d'eau au Canada. Les administrations locales sont encouragées à trouver des solutions alternatives non réglementaires avant de demander l'ajout d'une restriction dans le RRVUB. Le processus de demande exige que les administrations locales organisent des consultations afin d'étudier d'autres solutions alternatives. Toutefois, lorsque celles-ci s'avèrent inefficaces, les restrictions réglementaires sont parfois la seule option de rechange efficace. Lorsque les administrations locales déterminent que l'établissement de restrictions dans le RRVUB est la seule solution viable, une demande est déposée auprès de TC.

Les modifications concernant la puissance motrice maximale ainsi que les restrictions relatives au surf sur le sillage offrent aux administrations locales plus de possibilités et de flexibilité pour établir des restrictions propres à leur situation particulière. Les restrictions préalablement disponibles dans le RRVUB empêchaient certaines administrations locales d'appliquer une solution qui répondrait spécifiquement à leurs préoccupations. Par exemple, les administrations locales auraient dû restreindre toutes les activités de remorquage pour résoudre le problème du surf sur le sillage sur leurs plans d'eau locaux. Cela aurait pu entraîner des situations où les restrictions sur les plans d'eau locaux ne seraient pas alignées sur les problèmes de sécurité et/ou environnementaux auxquels la communauté locale est confrontée. Des modifications réglementaires ont été jugées nécessaires afin d'adapter les options de restriction à la disposition des administrations locales, contribuant ainsi à éviter les situations où



Enforcement officers employed by the Port of Windsor need to be designated as enforcement officers in the VORR; there are no non-regulatory options that would allow these officers to enforce the VORR.

To ensure that the VORR remain accurate and up to date, technical corrections are needed; there are no non-regulatory options for making such corrections.

Incorporation by Reference (IBR) is used for the technical requirements on signage. This will ensure that changes made to the technical requirements for signage, for example, for safety purposes, can be more rapidly disseminated than if they had to be made as amendments to the VORR through the regulatory process, which can be time consuming. In the absence of the incorporation, signage requirements set out in the VORR would likely continue to fall out of step with published technical guidance on signage, which could result in ambiguity and confusion for local authorities. Moreover, any such ambiguity could result in signage not being consistently and appropriately updated, which could have safety implications. IBR was chosen to reduce ambiguity about signage requirements and ensure that changes to signage requirements for local boating communities are communicated and implemented in a timely manner, which is expected, in turn, to result in safety benefits. As local authorities already rely on existing TP 15400E for updates on signage, its incorporation is not expected to result in any incremental impacts or costs for stakeholders.

## **Regulatory analysis**

### *Changes to the cost-benefit analysis since the republication in the Canada Gazette, Part I*

Even though no changes to the cost-benefit analysis were needed as a result of stakeholder comments submitted during the prepublication (see Consultation — Prepublication in the *Canada Gazette*, Part I — Regulatory analysis for detail), the analytical time frame and the base year

les administrations locales devraient imposer des restrictions supplémentaires et indésirables afin de restreindre le surf sur le sillage sur les plans d'eau locaux.

Les agents de l'autorité employés par le port de Windsor doivent être désignés comme agents de l'autorité dans le RRVUB. Il n'existe pas d'option non réglementaire qui permettrait à ces agents de faire respecter le RRVUB.

Pour s'assurer que le RRVUB reste exact et à jour, des corrections techniques sont requises. Il n'existe pas d'options non réglementaires pour apporter de telles corrections.

L'incorporation par renvoi est utilisée pour les exigences techniques relatives à la signalisation afin que les mises à jour puissent être effectuées rapidement et en temps opportun. Cela garantit que les modifications apportées aux exigences techniques pour la signalisation, par exemple, à des fins de sécurité, puissent être diffusées plus rapidement que si elles devaient être apportées sous forme de modification au RRVUB dans le cadre du processus réglementaire, ce qui peut prendre du temps. En l'absence de l'incorporation, les exigences en matière de signalisation énoncées dans le RRVUB continueraient probablement de ne pas correspondre aux directives techniques publiées sur la signalisation, ce qui pourrait créer de l'ambiguïté et de la confusion pour les administrations locales. De plus, une telle ambiguïté pourrait avoir pour conséquence que la signalisation ne soit pas mise à jour de manière cohérente et appropriée, ce qui pourrait entraîner des conséquences sur la sécurité. L'incorporation par renvoi a été choisie pour réduire l'ambiguïté sur les exigences de signalisation et s'assurer que les changements aux exigences de signalisation pour les communautés locales de plaisanciers sont communiqués et mis en œuvre en temps opportun, ce qui pourrait, à son tour, entraîner des avantages en matière de sécurité. Étant donné que les administrations locales s'appuient déjà sur le TP 15400F existant pour les mises à jour de la signalisation, son incorporation ne devrait pas entraîner d'impacts ou de coûts supplémentaires pour les parties prenantes.

## **Analyse de la réglementation**

### *Changements à l'analyse coûts-avantages depuis la publication préalable dans la Partie I de la Gazette du Canada*

Bien qu'aucune modification n'ait été requise à la suite des commentaires des intervenants soumis lors de la publication préalable (pour plus de détails, voir Consultation — Publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* — Analyse de la réglementation), la période

of discounting were updated to align with the expected year of registration, which is 2023.<sup>1</sup> More specifically

- the analytical time frame was revised from 2024–2033 to 2023–2033; and
- the base year of discounting was revised from 2024 to 2023.

Therefore, the total monetized cost (in present value) was revised from \$3.17 million to \$2.96 million due to the change of the base year of discounting.<sup>2</sup>

### *Benefits and costs*

The Regulations create a separate schedule for wake surfing and establish 21 new restrictions on six bodies of water. The Regulations also prohibit the operation of certain power-driven vessels, or vessels driven by electrical propulsion on local bodies of water where high-powered vessels could pose safety and environmental risks. In addition, the Regulations include the designation of port enforcement officers employed by the Windsor Port Authority. Lastly, the Regulations make minor administrative corrections.

Expanding restrictions will introduce costs to local authorities, who applied for the new restrictions, and the Government of Canada (the Government). The Regulations also introduce minor costs to the Windsor Port Authority and the Government for training associated with the designation authority.

In addition, the Regulations are expected to enhance protection of the environment and improve the safety of all users of the bodies of water. Overall, the benefits of the Regulations are expected to exceed the costs by increasing safety for waterway users, reducing negative impacts on the environment, and aligning with the public interest. More detailed information on the qualitative benefits of this proposal can be found in the “Benefits” section below.

The costs and benefits have been assessed in accordance with the Treasury Board Secretariat’s (TBS) *Policy on Cost-Benefit Analysis*. Where possible, impacts are quantified and monetized, with only the direct costs and

d’analyse et l’année de base de l’actualisation ont été mises à jour pour correspondre à l’année d’inscription prévue, c’est-à-dire 2023<sup>1</sup>. Plus précisément :

- la période d’analyse a été déplacée de 2024-2033 à 2023-2033;
- l’année de base de l’actualisation a été déplacée de 2024 à 2023.

Par conséquent, le coût monétisé total (en valeur actuelle) a été ajusté de 3,17 millions de dollars à 2,96 millions de dollars en raison de la modification de l’année de base de l’actualisation<sup>2</sup>.

### *Avantages et coûts*

Le Règlement donne lieu à la création d’une annexe distincte pour le surf sur le sillage et établit 21 nouvelles restrictions sur six plans d’eau. Le Règlement interdit également l’utilisation de certains bâtiments à propulsion mécanique ou bâtiments à propulsion électrique sur des plans d’eau locaux où les bâtiments à grande puissance pourraient poser des risques pour la sécurité et l’environnement. De plus, le Règlement inclut également la désignation d’agents de l’autorité employés par l’Administration portuaire de Windsor. Enfin, le Règlement permet l’apport de corrections administratives mineures.

L’introduction de nouvelles restrictions entraîne des coûts pour les administrations locales qui ont demandé une nouvelle restriction, ainsi que des coûts au Gouvernement du Canada (le gouvernement). Le Règlement entraîne également des coûts mineurs pour l’Administration portuaire de Windsor et le gouvernement pour la formation liée à la désignation.

En outre, le Règlement devrait permettre une plus grande protection de l’environnement et l’amélioration de la sécurité de tous les utilisateurs des plans d’eau. Dans l’ensemble, les avantages du Règlement devraient surpasser les coûts, en augmentant la sécurité des utilisateurs de la voie navigable, réduisant les effets négatifs sur l’environnement et servant l’intérêt public. De plus amples détails sur les avantages qualitatifs du Règlement sont présentés à la section « Avantages » ci-dessous.

Les coûts et les avantages ont été évalués conformément à la *Politique sur l’analyse coûts-avantages* du Conseil du Trésor du Canada (SCT). Dans la mesure du possible, les incidences sont quantifiées et monétisées, et seuls les

<sup>1</sup> It is expected that the Regulations will be registered in December 2023.

<sup>2</sup> Estimated total cost decreased by approximately 7% in present value terms since it is now discounted by one more year compared to the prepublication in the *Canada Gazette*, Part I. This leads to a decrease in the total cost by approximately 7% (the discount rate). The same reason also applies to the decrease in individual compliance costs. In addition, given the expected registration date (December 2023), no costs are anticipated in 2023.

<sup>1</sup> On s’attend à ce que le Règlement soit mis en place en décembre 2023.

<sup>2</sup> Le coût total estimé a diminué d’environ 7 %, exprimé en valeur actuelle, puisqu’il est maintenant actualisé d’une année supplémentaire par rapport à la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Cela conduit à une diminution du coût total d’environ 7 % (taux d’actualisation). Le même raisonnement s’applique à la diminution des coûts individuels liés à la conformité. De plus, étant donné la date d’inscription prévue (décembre 2023), aucun coût n’est anticipé en 2023.

benefits for stakeholders being considered in the cost-benefit analysis.

Benefits and costs associated with the Regulations were assessed based on comparing the baseline against the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government does not implement the Regulations. The regulatory scenario provides information on the intended outcomes as a result of the Regulations. Further details on these two scenarios are presented below.

#### *Analytical framework*

The analysis estimated the impact of the Regulations from 2023 to 2033. The analysis begins in 2023 as this is the expected year of registration. Unless otherwise stated, all values are expressed in present value in 2022 Canadian dollars, discounted to the base year of 2023 at a 7% discount rate.

#### *Affected stakeholders*

Given the additional restrictions being introduced, local authorities in any jurisdiction will have the option to restrict certain activities on their local bodies of water. Further, the local authorities in Big Tub Harbour (Ontario), Richelieu River (Quebec), Saint-Maurice River (Quebec), Duhamel Lake (Quebec) and Pinawa Channel and Lee River (Manitoba) areas are specifically impacted as the Regulations set restrictions on the bodies of water in their jurisdictions. Local authorities are also responsible for the costs associated with the restrictions on their bodies of water.

Members of the public living near the water bodies will be impacted by the restrictions, which are expected to affect leisure opportunities for some water users and improve safety for others. In addition, the restrictions are also expected to impact businesses that offer towing activity services in some areas.

The Regulations will also impact the Windsor Port Authority as three of their enforcement officers are required to complete TC training in order to obtain designation authority.

#### *Baseline and regulatory scenarios*

In the baseline scenario, the VORR restrict vessel activities and navigation in specified Canadian bodies of water as set out in the Schedules. However, the VORR would not separate schedule for restrictions on wake surfing or introduce an option to prohibit the operation of certain power-driven vessels, or vessels driven by electrical propulsion on all bodies of water. Furthermore, the six bodies of water — Big Tub Harbour (Ontario), Richelieu

coûts et les avantages directs pour les intervenants sont pris en compte dans l'analyse coûts-avantages.

Les avantages et les coûts associés au Règlement ont été évalués en comparant le scénario de référence et le scénario réglementaire. Le scénario de référence décrit ce qui est susceptible de se produire à l'avenir si le gouvernement ne met pas en œuvre le Règlement. Le scénario réglementaire fournit des renseignements sur les résultats escomptés à la suite du Règlement. De plus amples détails sur ces deux scénarios sont présentés ci-dessous.

#### *Cadre analytique*

L'analyse a fourni une estimation de l'incidence du Règlement de 2023 à 2033. La période d'analyse commence en 2023, car il s'agit de l'année d'enregistrement prévue. Sauf indication contraire, toutes les valeurs sont exprimées en valeur actuelle en dollars canadiens de 2022, actualisés par rapport à l'année 2023 à un taux d'actualisation de 7 %.

#### *Intervenants touchés*

Compte tenu des restrictions supplémentaires introduites, les administrations locales de toute juridiction auront la possibilité de restreindre certaines activités sur leurs plans d'eau locaux. De plus, les administrations locales du havre Big Tub (Ontario), de la rivière Richelieu (Québec), de la rivière Saint-Maurice (Québec), du lac Duhamel (Québec), du chenal Pinawa et de la rivière Lee (Manitoba) sont particulièrement touchées étant donné que le Règlement fixe des restrictions sur les plans d'eau sous leur juridiction. Les administrations locales sont également responsables des coûts liés aux restrictions sur leurs plans d'eau.

Les membres du public vivant à proximité des plans d'eau seront touchés par les restrictions, qui devraient avoir des incidences sur les possibilités de loisirs de certains utilisateurs de ces plans d'eau et d'améliorer la sécurité d'autres utilisateurs. En plus, les restrictions devraient également avoir une incidence sur les entreprises qui proposent des services d'activité de remorquage dans certaines régions.

Le Règlement aura également une incidence sur l'Administration portuaire de Windsor, puisque trois de ses agents de l'autorité sont tenus de suivre une formation offerte par TC pour obtenir le pouvoir de désignation.

#### *Scénario de référence et scénario réglementaire*

Dans le scénario de référence, le RRVUB restreint les activités et la navigation de bâtiments dans les plans d'eau canadiens désignés aux annexes. Toutefois, le RRVUB n'inclurait pas d'annexe distincte pour les restrictions relatives au surf sur le sillage ni de modifications visant à interdire l'utilisation de certains bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sur tous les plans d'eau. De plus, les six plans d'eau — le havre Big

River (Quebec), Saint-Maurice River (Quebec), Duhamel Lake (Quebec) and Pinawa Channel and Lee River (Manitoba) — would not be included in the Schedules to the VORR. The VORR would also not give designation authority to port enforcement officers employed by the Windsor Port Authority. In addition, while the rights of Indigenous peoples have always been protected under the VORR, they would not be explicitly prescribed in the VORR. Sections of the VORR related to technical requirements on signage would remain as is and, as a result, would likely continue to fall out of alignment with TP 15400E. Lastly, some geographic coordinates would remain imprecise or inaccurate, which would create ambiguity for stakeholders and enforcement officers.

In the regulatory scenario, the Regulations create a separate schedule for wake surfing and introduce 21 restrictions on the above-mentioned six bodies of water. The Regulations also allow for the prohibition (on the request of local authorities) of certain power-driven vessels, or vessels driven by electrical propulsion on any body of water covered under the VORR (i.e. not just controlled access bodies of water or bodies of water within a public park). Furthermore, the Regulations designate port enforcement officers employed by the Windsor Port Authority as enforcement officers and make minor administrative updates for clarity and accuracy. In addition, the Regulations include an exemption to specific restrictions (e.g. operating a vessel in restricted waters) to ensure clarity and certainty about the rights of Indigenous peoples as recognized and affirmed under section 35 of the *Constitution Act, 1982*. Lastly, sections 8 and 9, which contained the technical requirements on signage, are removed from the VORR, and the signage requirements are included in a Transport Publication that is incorporated by reference in the VORR.

The amendments related to the technical requirements on signage, Indigenous rights, and administrative corrections are not expected to result in any costs. These amendments are described below.

#### Technical requirements on signage

A Transport Publication (TP 15400E) already exists, which provides technical guidance and updates about requirements in sections 8 and 9 in the VORR. As all affected stakeholders already rely on this TP, and make all updates accordingly, no incremental costs associated with incorporating this TP by reference in the VORR are anticipated.

Tub (Ontario), la rivière Richelieu (Québec), la rivière Saint-Maurice (Québec), le lac Duhamel (Québec), le chenal Pinawa et la rivière Lee (Manitoba) — ne seraient pas inclus dans les annexes du RRVUB. Le RRVUB ne conférerait pas non plus de pouvoir de désignation aux agents de l'autorité employés par l'Administration portuaire de Windsor. De plus, bien que les droits des peuples autochtones aient toujours été protégés par le RRVUB, ils ne seraient pas clairement prescrits expressément dans le RRVUB. Les articles du RRVUB relatifs aux exigences techniques sur la signalisation resteraient inchangés et, par conséquent, continueraient probablement à ne pas être alignés avec le TP 15400F. Enfin, certaines coordonnées géographiques demeureraient imprécises ou inexactes, ce qui pourrait créer de l'ambiguïté pour les intervenants et les agents de l'autorité.

Dans le scénario de réglementation, le Règlement crée une annexe distincte concernant le surf sur le sillage et introduit 21 restrictions sur les six plans d'eau mentionnés plus haut. Le Règlement permet l'interdiction (à la demande des administrations locales) de certains bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique sur l'ensemble des plans d'eau visé par le RRVUB (c'est-à-dire pas seulement sur les plans d'eau à accès contrôlé ou plans d'eau dans un parc public). De plus, le Règlement désigne des agents de l'autorité du port, employés par l'Administration portuaire de Windsor, à titre d'agents de l'autorité, et apporte des mises à jour mineures de nature administrative pour plus de clarté et de précision. De plus, le Règlement introduit une exemption de l'application de certaines restrictions précises (par exemple utiliser un bâtiment dans les eaux visées par des restrictions) pour clarifier les droits des peuples autochtones, qui sont reconnus et confirmés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*. Finalement, les articles 8 et 9 du Règlement, qui contiennent les exigences techniques sur la signalisation, sont abrogés du RRVUB, et les exigences concernant la signalisation sont incluses dans une publication de Transports qui est incorporée par renvoi dans le RRVUB.

Les modifications portant sur les exigences techniques relatives à la signalisation, les droits autochtones et les corrections de nature administrative ne sont pas susceptibles d'entraîner des coûts. Les modifications en question sont décrites ci-dessous.

#### Exigences techniques relatives à la signalisation

Une publication de TC (TP 15400F), qui fournit des conseils techniques et des mises à jour sur les exigences indiquées aux articles 8 et 9 du RRVUB existe déjà. Étant donné que tous les intervenants concernés s'appuient déjà sur ce TP et effectuent toutes les mises à jour en conséquence, aucun coût supplémentaire associé à l'incorporation de ce TP par renvoi dans le RRVUB n'est prévu.

## Updating exemptions

Indigenous peoples are currently exempted from specific restrictions (e.g. operating a vessel in restricted waters) to affirm their existing rights as recognized under section 35 of the *Constitution Act, 1982*. As such, no incremental costs associated with making these exemptions explicit in the VORR are anticipated.

Similarly, as a best practice, TC already provides exemptions from vessel operation restrictions to persons who hold a federal fishing licence. As a result, no incremental costs associated with this amendment are anticipated.

## Administrative corrections

Updating the geographic coordinates, the name and/or description for three bodies of water do not result in any costs as these changes are made to provide clearer descriptions and accurate geographic coordinates of each respective restriction.

### Costs<sup>3</sup>

The total costs for the Regulations are estimated to be \$2.96 million (M), where \$2.81M would be incurred by impacted stakeholders and \$0.15M (opportunity cost) would be incurred by TC (representing the Government). TC will manage these costs through existing resources.

## Engine power limits

The Regulations expand subsection 2(4) of the VORR to include all types of bodies of water. This will result in an increase in the number of applications received by TC for engine power restrictions by local authorities. According to subject matter experts at TC, this expansion of subsection 2(4) is expected to result in three new applications per year being submitted by local authorities to TC between 2025 and 2027. After that, it is assumed that one new application per year would be submitted for the remaining years (2028 to 2033).

It is estimated that local authorities would need 2 380 hours to complete one application,<sup>4</sup> at an hourly

## Mise à jour des exemptions

Les peuples autochtones sont actuellement exemptés de restrictions spécifiques (par exemple l'utilisation d'un bâtiment dans les eaux visées par des restrictions) de manière à reconnaître l'exercice de leurs droits existants, reconnus par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*. Par conséquent, aucun coût supplémentaire associé à l'explication de ces exemptions dans le RRVUB n'est prévu.

De même, à titre de pratique exemplaire, TC accorde déjà des exemptions aux restrictions d'utilisation des bâtiments aux personnes qui détiennent un permis de pêche fédéral. Par conséquent, aucun coût supplémentaire associé à cette modification n'est prévu.

## Corrections de nature administrative

La mise à jour des coordonnées géographiques, du nom ou de la description de trois plans d'eau n'engendre pas de coûts, étant donné que ces corrections sont effectuées afin de clarifier la description et de fournir des coordonnées géographiques précises pour chacune des restrictions.

### Coûts<sup>3</sup>

Les coûts totaux associés au Règlement sont estimés à 2,96 millions de dollars (M\$). De ce montant, 2,81 M\$ incomberaient aux intervenants touchés, et 0,15 M\$ (tel un coût d'opportunité) à TC (représentant le gouvernement du Canada). TC va gérer ces coûts au moyen des ressources existantes.

## Puissances motrices maximales

Le Règlement étend la portée d'application du paragraphe 2(4) du RRVUB à tous les types de plans d'eau. Cela se traduira par une hausse du nombre de demandes de restriction déposées auprès de TC par les administrations locales concernant la puissance motrice maximale. Selon des experts en la matière du Ministère, cet élargissement de la portée d'application du paragraphe 2(4) devrait se traduire par le dépôt de trois nouvelles demandes par année, par les administrations locales, de 2025 à 2027. Par la suite, on estime qu'une seule nouvelle demande par année serait déposée lors des années subséquentes (de 2028 à 2033).

Selon les estimations réalisées, il faut 2 380 heures aux administrations locales pour remplir une seule demande<sup>4</sup>,

<sup>3</sup> In this section, numbers may not add up to totals due to rounding.

<sup>4</sup> It takes approximately one to two years to complete one application. This is based on information received from the Richelieu River local authority. It is assumed that the other local authorities would require similar amount of time as the process is similar for each local authority.

<sup>3</sup> Dans cette section, les chiffres peuvent ne pas correspondre au total dû à l'arrondissement.

<sup>4</sup> Il faut environ un à deux ans pour terminer une seule demande. Ces calculs ont été effectués en fonction des renseignements fournis par l'administration locale de la rivière Richelieu. On présume que les autres administrations locales auraient besoin d'environ le même temps pour effectuer le processus, comme il est semblable pour chacune d'elles.

wage of \$37.54.<sup>5</sup> TC estimates that it would take, on average, 80 hours for a boating safety officer (GT-04 classification) at an hourly wage of \$50.33, and 45 hours for a program officer (PM-05 classification) at an hourly wage of \$61.42,<sup>6</sup> to review and process one application.

As a result, local authorities are expected to incur a total cost of \$0.98M for the preparation and submission of additional applications and TC is expected to incur a total cost of \$74.66 thousand (K) to review and process these applications, for a total cost of \$1.06M between 2024 and 2033.

In the baseline scenario, local authorities that want to specify an engine power limit on their local body of water would need to apply for another form of restriction in order to address issues from engine power on their bodies of water that are not in public parks or controlled access bodies of water. As a result, this amendment could lead to a reduction in applications being received for other schedules; however, TC is not able to determine the exact impact this amendment will have on other schedules.<sup>7</sup>

#### Wake surfing restrictions<sup>8</sup>

The Regulations introduce a separate schedule targeting wake surfing, which will allow a local authority to apply for a prohibition to operate a power-driven vessel or a vessel driven by electrical propulsion for the purpose of allowing a person to wake surf, except during permitted periods. Three restrictions have come into force over the past 10 years (2012 to 2022) to address towing and wake surfing under Schedule 7. This amendment is expected to result in an increase in applications: according to subject matter experts at TC, it is assumed that three new applications per year would be submitted by local authorities above current levels to TC between 2025 and 2027. After that, it is assumed that one new application per year would be submitted for the remaining years (2028 to 2033).

Using the same time and wage estimates previously defined under Engine Power Limits, local authorities would incur

<sup>5</sup> Based on the [average hourly Canadian wage](#) and includes 25% overhead.

<sup>6</sup> The pay rates are based on the [highest TBS rates of pay for public service employees](#) and include a 30% overhead.

<sup>7</sup> Local authorities have also indicated that they would prefer to use engine power limit restrictions versus speed limit restrictions as the latter is more complicated to enforce.

<sup>8</sup> The costs for the "Wake Surfing Restriction" are the same as those presented for "Engine Power Limits" as the number of expected applications is the same and the resources required are the same, resulting in the two estimated costs being the same.

à un taux horaire de 37,54 \$<sup>5</sup>. TC est d'avis qu'il faudra, en moyenne, 80 heures à un agent de la sécurité nautique (classification GT-04), à un taux horaire de 50,33 \$, et 45 heures à un agent de programme (classification PM-05), à un taux horaire de 61,42 \$<sup>6</sup>, pour effectuer l'examen et le traitement d'une demande.

Les administrations locales devraient donc assumer des coûts totaux de 0,98 M\$ pour la préparation et le dépôt des demandes supplémentaires, et TC devrait assumer des coûts totaux de 74,66 milliers de dollars (k\$) pour l'examen et le traitement de ces demandes. Les coûts totaux s'élèveraient donc à 1,06 M\$ de 2024 à 2033.

Dans le scénario de référence, plusieurs administrations locales qui ont voulu imposer une puissance motrice maximale sur leurs plans d'eau qui ne constituent pas des eaux de parcs publics et des étendues d'eau à accès contrôlé devraient demander une autre forme de restriction afin de résoudre les problèmes. Cette modification pourrait entraîner une diminution du nombre de demandes déposées à l'égard d'autres annexes. TC n'est toutefois pas en mesure de déterminer les répercussions exactes de la modification sur les autres annexes<sup>7</sup>.

#### Restrictions relatives au surf sur le sillage<sup>8</sup>

Une nouvelle annexe, visant le surf sur le sillage, entre en vigueur avec le Règlement proposé. Il permet à une administration locale de présenter une demande d'interdiction d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique ou électrique pour permettre à une personne de surfer sur son sillage, sauf aux heures autorisées. Trois restrictions sont entrées en vigueur au cours des 10 dernières années (2012 à 2022) pour interdire de tirer une personne ou de permettre à une personne de surfer sur le sillage d'un bâtiment au titre de l'annexe 7. Cette modification devrait donner lieu à une hausse des demandes. Selon des experts en la matière de TC, trois nouvelles demandes seraient déposées par année auprès du Ministère par des administrations locales, par rapport au nombre actuel, de 2025 à 2027. Par la suite, on estime qu'une seule nouvelle demande par année serait déposée lors des années subséquentes (de 2028 à 2033).

Selon les mêmes estimations que celles fournies pour les puissances motrices maximales quant au temps consacré

<sup>5</sup> Selon le [taux horaire moyen au Canada](#). Comprend 25 % de coûts indirects.

<sup>6</sup> Les taux de rémunération reposent sur les [taux de rémunération les plus élevés du SCT pour les employés de la fonction publique](#). Ils comprennent 30 % de coûts indirects.

<sup>7</sup> Les administrations locales ont également indiqué qu'elles préféreraient utiliser des restrictions de limitation de puissance motrice plutôt que des restrictions de limitation de vitesse, car ces dernières sont plus compliquées à appliquer.

<sup>8</sup> Les coûts des restrictions relatives au surf sur le sillage sont les mêmes que ceux présentés quant aux puissances motrices maximales étant donné que le nombre attendu de demandes et les ressources nécessaires pour les traiter sont estimés au même niveau.

a total cost of \$0.98M for the preparation and submission of additional applications and TC would incur a total cost of \$74.66K to review and approve the increased number of applications, for a total cost of \$1.06M between 2024 and 2033.

Further, the signage used for Schedule 7 will not suffice for the new wake surfing restriction in Schedule 7.1. As a result, approximately 93 local authorities who currently have a Schedule 7 restriction will be required to purchase signage to identify the wake surfing restriction on their bodies of water under the new Schedule 7.1. According to subject matter experts at TC, it is estimated that new signage would cost approximately \$1,000 (undiscounted value) for each local authority in 2024, for a total cost of \$86.92K. Local authorities are also expected to incur a cost for ongoing maintenance of the new signage. According to subject matter experts at TC, this is estimated to be \$50 per year (undiscounted value per local authority), for a total maintenance cost of \$32.66K.

#### New restrictions

The local authorities of the 21 new restrictions on the Big Tug Harbour (Ontario), Richelieu River (Quebec), Saint-Maurice River (Quebec), Duhamel Lake (Quebec) and Pinawa Channel and Lee River (Manitoba) will incur costs, as the local authorities will be responsible for signage and raising awareness and communicating to the public about the existence of new restrictions. It is expected that each body of water will incur a one-time signage installation cost in 2024 with the implementation of the restrictions, and ongoing maintenance costs of signage, buoys, or other similar types of infrastructure in the following years. While local authorities will see a slight increase in their enforcement responsibilities due to the new restrictions, this increase is not necessarily expected to translate into a significant increase in the level of effort to perform enforcement responsibilities. It is expected that additional enforcement efforts will be managed within existing resources for five out of the six local authorities. Only the local authority for the Saint-Maurice River which is expected to incur costs for additional police presence.

The total cost to the six local authorities for the 21 new restrictions is estimated to be \$724.99K. The costs presented below were received directly from the local authorities. Costs per local authority vary.

aux demandes et aux salaires, les administrations locales devraient assumer des coûts totaux de 0,98 M\$ pour la préparation et le dépôt des demandes supplémentaires, et TC devrait assumer des coûts totaux de 74,66 k\$ pour l'examen et l'approbation des demandes. Les coûts totaux s'élèveraient donc à 1,06 M\$ de 2024 à 2033.

De plus, les pancartes utilisées au titre de l'annexe 7 ne sont pas suffisantes pour la nouvelle restriction relative au surf sur le sillage prévu à l'annexe 7.1. Par conséquent, environ 93 administrations locales imposant déjà une restriction au titre de l'annexe 7 devront se procurer des pancartes pour indiquer l'interdiction de surfer sur le sillage d'un bâtiment sur leurs plans d'eau au titre de la nouvelle annexe 7.1. Selon des experts en la matière de TC, le coût des nouvelles pancartes s'élèverait à environ 1 000 \$ (valeur non actualisée) par administration locale au cours de la première année (2024), ce qui représente un coût total de 86,92 k\$ en 2024. Les administrations locales devront également assumer des coûts pour l'entretien des nouvelles pancartes. Selon des experts en la matière de TC, ces coûts sont estimés à 50 \$ par année (valeur non actualisée par administration), pour des coûts totaux d'entretien de 32,66 k\$.

#### Nouvelles restrictions

Les administrations locales ayant demandé les 21 nouvelles restrictions dans le havre Big Tub (Ontario), sur la rivière Richelieu (Québec), sur la rivière Saint-Maurice (Québec), sur le lac Duhamel (Québec), dans le chenal Pinawa et sur la rivière Lee (Manitoba) ont des coûts à assumer, étant donné qu'elles sont responsables de la signalisation et de la sensibilisation du public au sujet des nouvelles restrictions. Des coûts uniques d'installation de la signalisation s'imposent pour chacun des plans d'eau au cours de 2024, avec la mise en œuvre des restrictions, et des coûts d'entretien régulier des pancartes, des bouées et d'autres infrastructures semblables s'imposeraient au cours des années subséquentes. Alors que les administrations locales connaîtraient une légère hausse de leurs responsabilités en matière d'application des nouvelles restrictions, cela ne se traduit pas nécessairement par une forte hausse du niveau d'effort requis pour s'en acquitter. Ces efforts d'application supplémentaires seront absorbés par les ressources existantes pour cinq des six administrations locales. L'administration locale de la rivière Saint-Maurice serait la seule à devoir assumer des coûts pour une présence policière supplémentaire.

Le coût total pour les six administrations locales pour les 21 nouvelles restrictions est estimé à 724,99 k\$. Les coûts présentés ci-dessous ont été fournis directement par les administrations locales. Les coûts par administration varient.

### Big Tug Harbour (Ontario)

The restrictions for Big Tug Harbour will result in the purchase and installation of additional buoys by the local authority. According to the local authority, they expect to purchase and install two new buoys to mark the Schedule 6 area at a cost of \$2,400 (undiscounted value) in 2024. The buoys marking the current Schedule 1 area are in good condition and can be relocated to mark the new Schedule 1 boundary outlined in the restriction. As a result, no new buoys are expected to be purchased by the local authority for the new Schedule 1 boundary.

The local authority will also incur maintenance costs associated with the two new buoys in the Schedule 6 area. According to the local authority, total maintenance costs incurred would be \$5,092<sup>9</sup> between 2024 and 2033. There are no incremental maintenance costs for Schedule 1 as these buoys already exist and are being maintained by the local authority.

As a result, the local authority for Big Tug Harbour would incur a total cost of \$7,335 between 2024 and 2033.

### Richelieu River (Quebec)

The restrictions on the Richelieu River will result in costs being incurred by the local authorities for the purchase and installation of buoys and land traffic signs, and their associated maintenance costs. According to the local authorities, they are expected to purchase 40 new buoys at a total cost of \$29.91K and an installation cost of \$200K (undiscounted value), both to be incurred in 2024. The local authorities are also expected to purchase 150 land traffic signs at a total cost of \$15K (undiscounted value) and an installation cost of \$15K (undiscounted value), both to be incurred in 2024.

The local authorities will also incur maintenance costs associated with the new buoys and land traffic signs. According to the local authorities, total maintenance costs incurred would be \$140.47K<sup>10</sup> between 2024 and 2033.

As a result, the local authorities for the Richelieu River are expected to incur a total cost of \$385.33K between 2024 and 2033.

### Saint-Maurice River (Quebec)

The restrictions on the Saint-Maurice River will result in costs being incurred by the local authority for the purchase and maintenance of buoys, increased police presence and

### Havre Big Tub (Ontario)

Les restrictions pour le havre Big Tub donnent lieu à l'achat et à l'installation de bouées supplémentaires par l'administration locale. Cette dernière s'attend à faire l'achat et l'installation de deux nouvelles bouées pour marquer la zone visée par l'annexe 6 à un coût de 2 400 \$ (valeur non actualisée) en 2024. Les bouées marquant la zone visée par l'actuelle annexe 1 sont en bon état et peuvent être déplacées pour marquer les nouvelles limites de l'annexe 1 indiquées dans la restriction. Par conséquent, l'administration locale ne devrait acheter aucune nouvelle bouée pour marquer les nouvelles limites de l'annexe 1.

L'administration locale assume également les coûts d'entretien associés à l'achat des deux nouvelles bouées pour la zone visée par l'annexe 6. Selon l'administration locale, les coûts totaux d'entretien s'élèveraient à 5 092 \$<sup>9</sup> de 2024 à 2033. Aucun coût d'entretien supplémentaire n'est calculé pour l'annexe 1 étant donné que les bouées existent déjà et sont entretenues par l'administration locale.

Par conséquent, l'administration locale du havre Big Tub devrait assumer des coûts totaux de 7 335 \$ de 2024 à 2033.

### Rivière Richelieu (Québec)

En raison des restrictions sur la rivière Richelieu, les administrations locales doivent assumer des coûts pour l'achat et l'installation de bouées et de pancartes de signalisation terrestres ainsi que les coûts d'entretien qui en découlent. Selon elles, les administrations locales devraient faire l'acquisition de 40 nouvelles bouées à un coût total de 29,91 k\$, moyennant des coûts d'installation de 200 k\$ (valeur non actualisée), en 2024. Les administrations locales devraient également acheter 150 nouvelles pancartes de signalisation terrestres à un coût total de 15 k\$ (valeur non actualisée), moyennant des coûts d'installation de 15 k\$ (valeur non actualisée), en 2024.

Elles devraient en outre assumer les coûts d'entretien des nouvelles bouées et des nouvelles pancartes de signalisation terrestre. Selon les administrations locales, les coûts d'entretien totaux s'élèveraient à 140,47 k\$<sup>10</sup> de 2024 à 2033.

Par conséquent, les coûts totaux estimés pour les administrations locales de la rivière Richelieu seraient de 385,33 k\$ de 2024 à 2033.

### Rivière Saint-Maurice (Québec)

Les restrictions sur la rivière Saint-Maurice engendrent des coûts pour l'administration locale relativement à l'achat et à l'entretien de bouées, à la hausse de la présence

<sup>9</sup> The local authority provided an estimated maintenance cost of \$725 (undiscounted) per year.

<sup>10</sup> The local authority provided an estimated maintenance cost of \$20K (undiscounted) per year.

<sup>9</sup> L'administration locale a fourni une estimation des coûts d'entretien s'élevant à 725 \$ par année (valeur non actualisée).

<sup>10</sup> L'administration locale a fourni une estimation des coûts d'entretien s'élevant à 20 k\$ par année (valeur non actualisée).



a communications plan. According to the local authority, they are expected to purchase new buoys at a cost of a \$20K (undiscounted value) to be incurred in 2024, as well as associated maintenance costs of \$35.12K<sup>11</sup> between 2024 and 2033.

In addition, the local authority would incur a cost of \$20K (undiscounted value) in 2024 for the development and implementation of a communications plan, as well as a cost of \$65.61K<sup>12</sup> between 2024 and 2026 for police presence.

As a result, the local authority for the Saint-Maurice River is expected to incur a total cost of \$138.1K between 2024 and 2033.

#### Duhamel Lake (Quebec)

The restrictions on the Duhamel Lake will result in costs being incurred for the purchase and installation of buoys, as well as costs associated with explanatory leaflets. According to the local authority, they are expected to purchase 10 new buoys at a cost of \$12,250 (undiscounted value) and an installation cost of \$1,500 (undiscounted value), both to be incurred in 2024. The local authority is also expected to incur costs for signs and printing of explanatory leaflets at a cost of \$2,000 (undiscounted value) in 2024. In addition to these costs, the local authority has also included 5% contingency (\$787, undiscounted value).

The local authority will also incur maintenance costs associated with the new buoys and land traffic signs. According to the local authority, maintenance costs are estimated to be \$17.56K<sup>13</sup> between 2024 and 2033.

As a result, the local authority for the Duhamel Lake is expected to incur a total cost of \$33.01K between 2024 and 2033.

#### Pinawa Channel and Lee River (Manitoba)

According to the local authority, the restrictions on the Pinawa Channel and Lee River will result in costs being incurred by the local authority for signage and their associated maintenance costs, promotional material and raising public awareness about the existence of new restrictions through an education campaign. According to the local authority, signage is estimated to cost \$71.1K (undiscounted value) and would be incurred in 2024. Further,

policière et à la mise en œuvre d'un plan de communication. Selon elle, l'administration locale devrait faire l'acquisition de nouvelles bouées à un coût de 20 k\$ (valeur non actualisée) en 2024 et assumer les coûts d'entretien connexes, qui s'élèvent à 35,12 k\$<sup>11</sup>, de 2024 à 2033.

De plus, l'administration locale devrait assumer des coûts de 20 k\$ (valeur non actualisée) en 2024 pour l'établissement et la mise en œuvre d'un plan de communication ainsi que des coûts de 65,61 k\$<sup>12</sup> de 2024 à 2026 pour la présence policière.

Par conséquent, les coûts totaux estimés pour l'administration locale de la rivière Saint-Maurice seraient de 138,1 k\$ de 2024 à 2033.

#### Lac Duhamel (Québec)

Les restrictions sur le lac Duhamel engendrent des coûts pour l'achat et l'installation de bouées ainsi que des coûts pour la production de brochures explicatives. Selon elle, l'administration locale devrait faire l'achat de 10 nouvelles bouées à un coût de 12 250 \$ (valeur non actualisée), moyennant des coûts d'installation de 1 500 \$ (valeur non actualisée), en 2024. L'administration locale devrait également assumer des coûts pour les pancartes et pour l'impression de brochures explicatives à un coût de 2 000 \$ (valeur non actualisée) en 2024. En plus de ces coûts, l'administration locale a également prévu une marge de 5 % pour les imprévus (787 \$, valeur non actualisée).

Elle devrait assumer les coûts d'entretien découlant de l'achat des nouvelles bouées et des pancartes de signalisation terrestres. L'administration locale estime les coûts d'entretien à 17,56 k\$<sup>13</sup> de 2024 à 2033.

Par conséquent, les coûts totaux estimés pour l'administration locale responsable du lac Duhamel seraient de 33.01 k\$ de 2024 à 2033.

#### Chenal Pinawa et rivière Lee (Manitoba)

Selon l'administration locale, les restrictions pour le chenal Pinawa et la rivière Lee entraînent des coûts engagés par l'administration locale pour l'affichage et les coûts de maintenance associés, les documents promotionnels et la sensibilisation du public à propos de l'existence de nouvelles restrictions au moyen d'une campagne d'éducation. Selon l'administration locale, l'affichage devrait coûter environ 71,1 k\$ (valeur non actualisée) et ce montant

<sup>11</sup> The local authority provided an estimated maintenance cost of \$5K (undiscounted) per year.

<sup>12</sup> The local authority provided an estimate of \$25K (undiscounted) per year between 2024 and 2026 for police presence.

<sup>13</sup> The local authority provided an estimated maintenance cost of \$2.5K (undiscounted) per year.

<sup>11</sup> L'administration locale a fourni une estimation des coûts d'entretien s'élevant à 5 k\$ par année (valeur non actualisée).

<sup>12</sup> L'administration locale a fourni une estimation des coûts de la présence policière de 2024 à 2026 s'élevant à 25 k\$ par année (valeur non actualisée).

<sup>13</sup> L'administration locale a fourni une estimation des coûts d'entretien s'élevant à 2,5 k\$ par année (valeur non actualisée).

maintenance costs for signage are expected to total \$17.32K<sup>14</sup> and would be incurred in 2027 and 2030.

In addition, the local authority is expected to incur costs for water safety advertising and promotional materials. According to the local authority, advertising and promotional materials would incur a cost of \$69.53K<sup>15</sup> between 2024 and 2033.

The local authority will also incur costs associated with the education campaign to raise public awareness about the existence of new restrictions. According to the local authority, it would take three staff members, at an hourly wage of \$37.50, 10 hours each per year to implement, execute and maintain the education campaign that will work in conjunction with the Regulations. The total cost would be \$7,902 from 2024 to 2033.

As a result, the local authority for Pinawa Channel and Lee River is expected to incur a total cost of \$161.2K between 2024 and 2033.

#### Designation authority

The Regulations provide designation authority to port enforcement officers employed by the Windsor Port Authority. This will require port enforcement officers to take TC training and TC to update their current training materials. According to subject matter experts at TC, it will take five hours for a boating safety officer (GT-04 classification), at an hourly rate of \$50.33, to update TC training materials. This is expected to result in a cost of \$235.2 to TC in 2024.

The TC training is expected to take three port enforcement officers one business day each (7.5 hours) to complete in 2024, at an hourly rate of \$93.05.<sup>16</sup> At the same time, it will take a boating safety officer (GT-04 classification) one business day (7.5 hours), at an hourly wage of \$50.33, to administer the training in the first year (2024). This is expected to result in a cost of \$1,957 for port enforcement officers to complete the training and \$352.8 for TC to administer the training in 2024.

As a result, TC is expected to incur a cost of \$588 to update and administer training and the Windsor Port Authority is expected to incur a cost of \$1,957 for officers to complete

serait engagé en 2024. De plus, les coûts de maintenance pour l'affichage devraient totaliser 17,32 k\$<sup>14</sup> et seraient engagés en 2027 et 2030.

De plus, l'administration locale devrait engager des coûts pour de la publicité et des documents promotionnels sur la sécurité nautique. Selon l'administration locale, la publicité et les documents promotionnels engageraient un coût de 69,53 k\$<sup>15</sup> entre 2024 et 2033.

L'administration locale engagerait aussi des coûts associés à la campagne d'éducation pour sensibiliser le public à propos de l'existence de nouvelles restrictions. Selon l'administration locale, il faudrait trois membres du personnel, à un taux horaire de 37,50 \$, pendant 10 heures chacun par année, pour mettre en œuvre, exécuter et maintenir la campagne d'éducation qui travaillerait conjointement avec le Règlement. Le coût total serait de 7 902 \$ de 2024 à 2033.

Par conséquent, l'administration locale pour le chenal Pinawa et la rivière Lee engagerait un coût total de 161,2 k\$ entre 2024 et 2033.

#### Pouvoir de désignation

Le Règlement confère le pouvoir de désignation aux agents de l'autorité du port employés par l'Administration portuaire de Windsor. Cela oblige les agents de l'autorité du port à suivre une formation de TC et oblige TC à mettre à jour ses documents de formation existants. Selon les experts en la matière à TC, il faudra cinq heures à un agent de la sécurité nautique (classification GT-04), à un taux horaire de 50.33 \$, pour mettre à jour les documents de formation de TC. Cela entraînera un coût de 235,2 \$ pour TC au cours de la première année (2024).

Il faudra un jour ouvrable (7,5 heures) à chacun des trois agents de l'autorité du port pour effectuer la formation de TC en 2024, à un taux horaire de 93,05 \$<sup>16</sup>. Parallèlement, il faudra un jour ouvrable (7,5 heures) pour un agent de la sécurité nautique (classification GT-04), à un taux horaire de 50,33 \$, pour administrer la formation au cours de la première année (2024). Cela entraînera un coût de 1 957 \$ afin que les agents de l'autorité du port puissent suivre la formation et 352,8 \$ pour que TC puisse administrer la formation en 2024.

Par conséquent, TC engagera un coût estimé de 588 \$ pour mettre à jour et administrer la formation et l'Administration portuaire de Windsor engagera un coût de 1 957 \$

<sup>14</sup> The local authority provided an estimated maintenance cost of \$12.5K (undiscounted) per year to be incurred in 2027 and 2030.

<sup>15</sup> The local authority provided an estimated cost of \$9.9K (undiscounted) per year for advertising and promotional material.

<sup>16</sup> The average annual salary of the three enforcement officers is \$140,000. The hourly rate includes a 25% overhead.

<sup>14</sup> L'autorité locale a fourni un coût de maintenance estimatif de 12,5 k\$ (non actualisé) par année, qui serait engagé en 2027 et 2030.

<sup>15</sup> L'autorité locale a fourni un coût estimatif de 9.9 k\$ (non actualisé) par année pour la publicité et les documents promotionnels.

<sup>16</sup> Le salaire annuel moyen des trois agents d'exécution de la loi est de 140 000 \$. Le taux horaire comprend des frais généraux de 25 %.

training, for a total cost of \$2,545 in 2024. In addition, providing designation authority will result in a slight increase to the enforcement responsibilities of the port enforcement officers; however, the increase in responsibilities is not considered significant and will be managed with existing staff.

### *Qualitative costs*

#### Costs to local businesses

For the Richelieu River, Duhamel Lake, and Pinawa Channel and Lee River, restrictions on towing activities could impact local businesses that provide this service. However, only three bodies of water are prohibiting towing activities at all times — a portion of the Richelieu River and Lee River, and on the entirety of Duhamel Lake. Impacted local businesses near Duhamel Lake are expected to experience minimal impacts as Lake Tremblant is in close proximity and more appropriate for towing activities, even though towing activities are expected to continue at bodies of water in close proximity for those affected by the restrictions at the Pinawa Channel and Lee River. Further, for the restrictions on the Richelieu River, it is expected that losses incurred from a decrease in opportunities for water sport enthusiasts (towing sports) will be largely offset by an increase in sales of human-powered boats or small motorized boats (e.g. canoes, kayaks, fishing boats).

#### Costs to users of the bodies of water

Some users of the six bodies of water are expected to be negatively affected by the Regulations. Big Tug Harbour boaters, for example, will forego the opportunity to operate power-driven and electric propulsion vessels over 10 km/hour.

Richelieu River boaters will forego the opportunities to operate power-driven and electric propulsion vessels on specific segments of the river, as they will not be able to operate the same type of vessels over 10 km/h within four specified segments of the Richelieu River and 50 km/h for the remainder of a 20 km segment of the Richelieu River, nor will they be able to take part in towing and wake surfing activities at all times on the 10 km/h specified segments of the Richelieu River and during specified weekend hours on one specified segment.

Saint-Maurice River boaters will have to follow speed limits of 5 km/h and 10 km/h within three specified segments when operating power-driven and electric propulsion vessels.

pour que les agents effectuent la formation, pour un total de 2 545 \$ en 2024. De plus, l'octroi d'un pouvoir de désignation entraînera une légère augmentation des responsabilités d'exécution des agents de l'autorité du port; toutefois, l'augmentation des responsabilités n'est pas considérée comme importante et sera gérée avec le personnel existant.

### *Coûts qualitatifs*

#### Coûts pour les entreprises locales

Pour la rivière Richelieu, le lac Duhamel, le chenal Pinawa et la rivière Lee, les restrictions sur les activités de remorquage pourraient entraîner des répercussions sur les entreprises locales qui fournissent ce service. Toutefois, seulement trois plans d'eaux interdisent les activités de remorquage en tout temps — une partie de la rivière Richelieu, la rivière Lee et sur le lac Duhamel en entier. Les entreprises locales touchées près du lac Duhamel devraient subir des répercussions mineures puisque le lac Tremblant est à proximité et plus approprié pour les activités de remorquage. Les activités de remorquage devraient également se poursuivre sur les plans d'eau à proximité des entreprises touchées par les restrictions du chenal Pinawa et de la rivière Lee. De plus, pour les restrictions sur la rivière Richelieu, il est prévu que les pertes subies en raison de la diminution d'occasions pour les amateurs de sports nautiques (sports de remorquage) seraient largement compensées par une augmentation des embarcations à propulsion humaine ou des petites embarcations motorisées (par exemple canots, kayaks, bateaux de pêche).

#### Coûts pour les usagers des plans d'eau

Certains usagers des six plans d'eau pourraient subir des répercussions négatives par le Règlement. Les plaisanciers du havre Big Tug, par exemple, renonceront à la possibilité d'exploiter des bâtiments à propulsion mécanique et électrique au-dessus de 10 km/h.

Les plaisanciers de la rivière Richelieu renonceront à la possibilité d'exploiter des bâtiments à propulsion mécanique et électrique sur des segments précis de la rivière, puisqu'ils ne pourront pas exploiter ce type de bâtiments au-dessus de 10 km/h dans quatre segments précis de la rivière et de 50 km/h pour le reste d'un segment de 20 km de la rivière Richelieu. De plus, ils ne pourront pas participer à des activités de remorquage et de surf sur le sillage en tout temps sur les segments précisés à 10 km/h et lors des heures de fin de semaine précisées sur un segment spécifié.

Les plaisanciers de la rivière Saint-Maurice devront respecter des limites de vitesse de 5 km/h et de 10 km/h dans trois segments spécifiés lorsqu'ils utilisent de bâtiments à propulsion mécanique et électrique.

Duhamel Lake boaters will also have to follow speed limits of 10 km/h within 60 m from shore and 30 km/h for the remainder of Duhamel Lake when operating power-driven and electric propulsion vessels. Duhamel Lake boaters will also forego the opportunities to partake in towing and wake surfing activities on this body of water.

Pinawa Channel and Lee River boaters will no longer be able to participate in towing and wake surfing activities within 100 m from shore on a specified segment of Lee River and within a specified time on Saturdays and Sundays within a specified segment of Pinawa Channel. Boaters will also be subject to a wake surfing prohibition at all times within one specified segment of Lee River and one specified segment of Pinawa Channel.

Further, a separate schedule that targets wake surfing will allow local authorities to apply for a prohibition to operate a power-driven vessel or a vessel driven by electrical propulsion for the purpose of allowing a person to wake surf, except during permitted periods. It is expected that the introduction of the new schedule will increase the number of local authorities applying for this type of restriction. If more local authorities apply for this type of restriction, more boaters would no longer be able to participate in wake surfing activities.

Therefore, some recreational boaters are expected to incur loss of leisure because they will no longer be allowed to operate their boats beyond the new restrictions; however, this was not monetized due to lack of data.

### *Benefits*

The Regulations are expected to improve the overall safety for waterway users, avoid negative environmental impacts, and align with the public interest. The total benefits associated with the Regulations are not able to be monetized or quantified; however, a detailed qualitative benefit analysis is provided below.

The new Schedule 7.1 will result in restrictions being targeted to wake surfing only, but not on other types of towing activities (that have not been identified as an issue). This could result in an increase of leisure for some boaters. For example, TC has heard from stakeholders that, under certain circumstances, the wake produced for the wake surfing activity can prove to be unsafe for other recreational activities (e.g. waterskiing) or the use of smaller vessels or human-powered vessels (e.g. kayak, canoe). The targeted wake surfing restriction is expected to provide for a safer environment for multi-purpose usage of bodies of water.

Les plaisanciers du lac Duhamel devront également respecter les limites de vitesse de 10 km/h à 60 m ou moins de la rive et de 30 km/h pour le reste du lac Duhamel lorsqu'ils utilisent des bâtiments à propulsion mécanique et électrique. Les plaisanciers du lac Duhamel renonceraient aussi à la possibilité de participer à des activités de remorquage et de surf sur le sillage sur ce plan d'eau.

Les plaisanciers du chenal Pinawa et de la rivière Lee ne pourront plus participer à des activités de remorquage et de surf sur le sillage à 100 m ou moins de la rive pour un segment précis de la rivière Lee et selon des heures précises les samedis et dimanches sur un segment précis du chenal Pinawa. Les plaisanciers feront aussi l'objet d'une interdiction de surf sur le sillage en tout temps sur un segment précis de la rivière Lee et un segment précis du chenal Pinawa.

De plus, une annexe distincte qui cible le surf sur le sillage permettra aux administrations locales de demander une interdiction d'exploiter un bâtiment à propulsion mécanique ou électrique dans le but de permettre à une personne de faire du surf sur le sillage, sauf lors des périodes autorisées. On s'attend à ce que l'introduction de la nouvelle annexe augmente le nombre d'administrations locales demandant ce type de restriction. Par conséquent, davantage de plaisanciers ne pourront plus participer à des activités de surf sur le sillage si un nombre plus élevé d'administrations locales demandent ce type de restriction.

Par conséquent, certains de ces plaisanciers subiraient une perte de loisirs puisqu'ils ne pourront plus exploiter leurs bateaux au-delà des nouvelles restrictions; toutefois, cela n'a pas été monétisé en raison du manque de données.

### *Avantages*

Le Règlement devrait améliorer la sécurité générale des usagers des voies navigables, éviter les répercussions environnementales négatives et s'aligner avec l'intérêt public. Le total des avantages associé au Règlement n'a pas pu être monétisé ou quantifié; toutefois, une analyse qualitative des avantages détaillée est fournie ci-après.

La nouvelle annexe 7.1 entraînera des restrictions qui ciblent uniquement le surf sur le sillage, et non pas toutes les activités de remorquage (qui n'ont pas été identifiées comme un problème). Cela pourrait entraîner une augmentation des loisirs pour les plaisanciers. Par exemple, TC a entendu de la part des intervenants que dans certaines circonstances, le sillage produit pour l'activité de surf sur le sillage peut être dangereux pour d'autres activités récréatives (par exemple ski nautique) ou pour l'utilisation de petits bâtiments ou de bâtiments à propulsion humaine (par exemple kayak, canot). La restriction ciblant le surf sur le sillage fournirait un environnement plus sécuritaire pour l'utilisation polyvalente des plans d'eau.

## New restriction applications

One of the main objectives of imposing restrictions on the Duhamel Lake in the province of Quebec and the Pinawa Channel and Lee River project in Manitoba is to create a safer waterway by removing negative environmental impacts occurring from wake surfing activities, towing activities during peak times, and vessel operations occurring too close to shorelines. More specifically, Duhamel Lake has encountered safety issues due to the speed of boats as well as the waves they generate (risky swimming and compromised safety for pontoons and small boats), environmental problems (erosion of banks, disappearance of beaches, spread of Eurasian watermilfoil and resuspension of sediments related to navigation and wave production) and problems of public interest (breaking of quays or infrastructure, such as water intakes or moored boats).

The Regulations will also provide a benefit by protecting the shorelines from erosion caused by strong wake, specifically along the narrow Pinawa Channel and the narrow section of the Lee River. The continued use of wake boats, specifically on the Pinawa Channel and the narrow sections of the Lee River, has contributed to accelerated shoreline erosion, caused damage to private property, swamped boats of other recreational users, and created a growing safety concern along the waterways.

With regard to the restrictions on Big Tug Harbour in the province of Ontario, the benefits will focus on ensuring that fewer conflicts occur between users, that commercial vessels have safe access at designated times and that limits can be set to balance the interests of adjacent residents and VORR area users.

In addition, the benefit of the restrictions on the Richelieu River in the province of Quebec will focus on water safety for all users. Implementing a maximum speed limit will balance the right to navigate and enjoy recreational water activities through the use of motorized vessel activities in specified areas. The Richelieu River accommodates high traffic levels and is very narrow and shallow in places, and the volume of boat traffic, speed, noise and wake introduces boating safety problems, poses a risk to safety on private docks (danger of people falling off the dock and into the water) and leads to a loss of enjoyment for residents. These restrictions provide an enhanced management that are expected to allow for the harmonization of various water activities on these bodies of water in a safe and respectful manner. Further, the restrictions are expected to improve water quality and bank erosion. Similar benefits will be realized for the restrictions on the Saint-Maurice River and Duhamel Lake in Quebec.

## Nouvelles demandes de restriction

L'un des principaux objectifs de l'introduction de restriction sur le lac Duhamel dans la province de Québec et sur le chenal Pinawa et la rivière Lee au Manitoba est de créer une voie navigable plus sécuritaire en retirant les répercussions environnementales négatives découlant des activités de surf sur le sillage, des activités de remorquage lors des heures de pointe et de l'utilisation des bâtiments survenant trop près des rives. Plus précisément, le lac Duhamel a fait face à des problèmes de sécurité en raison de la vitesse des bateaux ainsi qu'aux vagues qu'ils génèrent (dangereux de nager et sécurité compromise pour les pontons et les petits bateaux), des problèmes environnementaux (érosion des berges, disparition des plages, propagation du myriophylle à épi et remise en suspension des sédiments liés à la navigation et à la production de vagues) et des problèmes d'intérêt public (bris des quais ou d'infrastructures, telles que les prises d'eau ou les bateaux amarrés).

Le Règlement fournira aussi un avantage en protégeant les rives de l'érosion causée par le fort sillage, en particulier le long de l'étroit chenal Pinawa et de la section étroite de la rivière Lee. L'utilisation continue des bateaux à sillage, surtout sur le chenal Pinawa et la section étroite de la rivière Lee, a contribué à l'accélération de l'érosion de la rive, à causer des dommages aux biens personnels, à submerger des bateaux d'autres plaisanciers et à créer une préoccupation croissante pour la sécurité le long des voies navigables.

En ce qui a trait aux restrictions pour le havre Big Tug dans la province de l'Ontario, les avantages seront axés sur la réduction du nombre de conflits entre les usagers, l'accès sécuritaire pour les bâtiments commerciaux à des heures désignées et les limites pouvant être fixées afin de trouver l'équilibre entre les intérêts des résidents adjacents et les utilisateurs du secteur du RRVUB.

De plus, l'avantage des restrictions sur la rivière Richelieu dans la province de Québec portera sur la sécurité nautique pour tous les utilisateurs. La mise en place d'une limite de vitesse maximale permettra d'équilibrer le droit de naviguer et de profiter des activités nautiques récréatives par l'utilisation d'embarcations motorisées dans des zones spécifiques. La rivière Richelieu accueille des niveaux de trafic élevés, est très étroite et peu profonde par endroits, et le volume de circulation des bateaux, la vitesse, le bruit et le sillage causent des problèmes de sécurité nautique, de sécurité sur les quais privés (risque de chute) et de nuisance pour les riverains. Ces restrictions offrent une gestion améliorée qui devrait permettre d'harmoniser les diverses activités nautiques sur ces plans d'eau d'une manière sûre et respectueuse. En outre, les restrictions permettraient d'améliorer la qualité de l'eau et l'érosion des berges. Les restrictions pour la rivière Saint-Maurice et le lac Duhamel, au Québec, présentent des avantages similaires.

Lastly, it is expected that reduced speeds and limitations in areas of navigation will bring environmental benefits, such as less disruption of sediment, which will improve water quality. Furthermore, reduced speed equals smaller and slower wakes from vessel activity. This will not only provide environmental benefits in terms of reduced shore degradation and erosion, it is also expected to protect properties and infrastructure along the shoreline. It will help avoid property devaluation by reducing physical damage and advanced aging of the bodies of water<sup>17</sup> and their shoreline. Further, information received from the local authorities has indicated that the 21 new restrictions will result in safer water conditions. Canada's lakes and rivers differ in size, depth, and demographics. The restrictions target bodies of water or parts of them where issues have been raised such as high-traffic areas where speed can be a safety issue, narrow parts where risks of collision are higher and wake disturbance created by wake surfing activities can impact the safe usage of smaller vessels.

#### Technical requirements on signage

Removing sections 8 and 9 from the VORR and incorporating by reference the signage guidelines into an existing TC publication will improve navigation safety by ensuring that changes to technical requirements for signage can be disseminated faster to authorities responsible for posting such signage on their bodies of water and ensure that new or amended restrictions are clearly communicated to the local boating community.

#### Designation authority

Designating the port enforcement officers employed by the Port of Windsor as enforcement agents under the VORR will be beneficial to the city's law enforcement operations and is expected to result in enhanced oversight of the restricted areas within the limits of the Windsor Port Authority, ensuring safe navigation during boating season.

Enfin, on s'attend à ce que la réduction de la vitesse et les limitations dans les zones de navigation aient des effets bénéfiques sur l'environnement, comme la diminution de la perturbation des sédiments, ce qui améliorera la qualité de l'eau. En outre, une vitesse réduite équivaut à des sillages plus petits et plus lents dus à l'activité des navires. Les avantages pour l'environnement ne se limitent pas à la réduction de la dégradation et de l'érosion du littoral, mais ils protégeraient également les propriétés et les infrastructures situées le long du littoral. Cela permettra d'éviter la dévaluation des propriétés en réduisant les dommages physiques et le vieillissement avancé des plans d'eau<sup>17</sup> et de leur littoral. De plus, les informations communiquées par les administrations locales indiquent que les 21 nouvelles restrictions rendront les eaux plus sûres. Les lacs et les rivières du Canada diffèrent de par leur taille, leur profondeur et leurs caractéristiques démographiques. Les restrictions visent des plans d'eau ou des parties de plans d'eau où des problèmes ont été soulevés, tels que les zones à forte circulation où la vitesse peut poser un problème de sécurité, les parties étroites où les risques de collision sont plus élevés et les perturbations créées par les activités de surf sur le sillage qui peuvent avoir un impact sur l'utilisation en toute sécurité de bateaux plus petits.

#### Exigences techniques en matière de signalisation

La suppression des articles 8 et 9 du RRVUB et l'incorporation par renvoi des lignes directrices sur la signalisation dans une publication existante de TC amélioreront la sécurité de la navigation en garantissant que les modifications apportées aux exigences techniques en matière de signalisation puissent être diffusées plus rapidement aux administrations responsables de l'affichage de cette signalisation sur leurs plans d'eau et s'assurer que ces restrictions nouvelles ou modifiées soient clairement communiquées à la communauté nautique locale.

#### Pouvoir de désignation

La désignation des agents de l'autorité du port employés par l'Administration portuaire de Windsor en tant qu'agents de l'autorité en vertu du RRVUB sera bénéfique pour les opérations d'application de la loi de la Ville et entraînerait une meilleure surveillance des zones réglementées dans les limites de l'Administration portuaire de Windsor, garantissant ainsi une navigation sûre pendant la saison de navigation.

<sup>17</sup> Bodies of water, like all living things, go through a natural aging process. This aging process is known as "eutrophication." For example, a lake can become filled with sediment and particulate matter causing it to become shallower but also having an impact on the marine habitat. High vessel traffic has been shown to contribute to advancing aging of bodies of water through shoreline degradation and sedimentation disruption. In addition, boat activity has been shown to affect water clarity and can be a source of nutrients and algal growth in aquatic ecosystems.

<sup>17</sup> Les plans d'eau, comme tous les êtres vivants, subissent un processus de vieillissement naturel. Ce processus de vieillissement est appelé « eutrophisation ». Par exemple, un lac peut se remplir de sédiments et de particules, ce qui le rend moins profond, mais a également un impact sur l'habitat marin. Il a été démontré que le trafic maritime élevé contribue au vieillissement accéléré des plans d'eau par la dégradation du littoral et la perturbation de la sédimentation. De plus, il a été démontré que l'activité des bateaux affecte la clarté de l'eau et peut être une source de nutriments et de croissance d'algues dans les écosystèmes aquatiques.

## Administrative corrections

The objective of the corrections to geographic coordinates is to ensure that the most reliable and up-to-date information is contained within the VORR. There may be marginal safety benefits realized by correcting geographic coordinates listed in the Schedules of the VORR. These corrections will allow water body users to know the correct locations of the restrictions and to act accordingly in those areas to ensure the safety and protection of all users, the environment, and the public interest. There will be minimal savings for concerned authorities/enforcement agencies through reduced compliance calls regarding confusion in geographic location identifiers.

## Cost-benefit statement

Number of full calendar years: 10 (2024 to 2033)  
 Base year for costing: 2022  
 Present value base year: 2023  
 Discount rate: 7%

## Corrections administratives

L'objectif des corrections des coordonnées géographiques est de garantir que les informations les plus fiables et les plus récentes figurent dans le RRVUB. La correction des coordonnées géographiques énumérées dans les annexes du RRVUB peut présenter des avantages marginaux en matière de sécurité. Ces corrections permettront aux utilisateurs des plans d'eau de connaître les emplacements exacts touchés par les restrictions et d'agir en conséquence dans ces zones afin d'assurer la sécurité et la protection de tous les utilisateurs, de l'environnement et de l'intérêt public. Il y aura des économies minimales pour les administrations et les organismes chargés de l'application des lois concernés grâce à la réduction du nombre d'appels de conformité concernant la confusion dans les identificateurs de localisation géographique.

## Énoncé des coûts et avantages

Nombre d'années civiles entières. : 10 (de 2024 à 2033)  
 Année de référence pour l'établissement des coûts : 2022  
 Année de référence de la valeur actuelle : 2024  
 Taux d'actualisation : 7 %

Table 2: Monetized costs<sup>18</sup>

Impacted stakeholder	Description of cost	2023	2024	Annual average (2025–2032)	2033	Total (present value)	Annualized value
Local authorities	Preparing and submitting applications for subsection 2(4)	\$0	\$0	\$117,100	\$45,416	\$982,219	\$139,846
	Preparing and submitting applications for wake surfing	\$0	\$0	\$117,100	\$45,416	\$982,219	\$139,846
	New signage for Schedule 7.1	\$0	\$91,262	\$3,244	\$2,364	\$119,576	\$17,025
	Restrictions on Big Tug Harbour	\$0	\$2,921	\$506	\$369	\$7,335	\$1,044
	Restrictions on Richelieu River	\$0	\$263,551	\$13,952	\$10,167	\$385,331	\$54,863
	Restrictions on Saint-Maurice River	\$0	\$65,421	\$8,768	\$2,542	\$138,109	\$19,664
	Restrictions on Duhamel Lake	\$0	\$17,792	\$1,744	\$1,271	\$33,014	\$4,700
	Restrictions on Pinawa Channel and Lee River	\$0	\$76,752	\$9,856	\$5,605	\$161,204	\$22,952
	<i>Sub-total (local authorities)</i>	<b>\$0</b>	<b>\$517,698</b>	<b>\$272,270</b>	<b>\$113,148</b>	<b>\$2,809,008</b>	<b>\$399,940</b>
Port Authority	Completing TC training	\$0	\$1,957	\$0	\$0	\$1,957	\$279

<sup>18</sup> Figures may not add up to totals due to rounding.

Impacted stakeholder	Description of cost	2023	2024	Annual average (2025–2032)	2033	Total (present value)	Annualized value
Transport Canada	Updating TC training	\$0	\$235	\$0	\$0	\$235	\$33
	Administering TC training	\$0	\$353	\$0	\$0	\$353	\$50
	Reviewing and approving applications for subsection 2(4)	\$0	\$0	\$8,901	\$3,452	\$74,657	\$10,630
	Reviewing and approving applications wake surfing	\$0	\$0	\$8,901	\$3,452	\$74,657	\$10,630
	<i>Sub-total (Transport Canada)</i>	<b>\$0</b>	<b>\$588</b>	<b>\$17,801</b>	<b>\$6,904</b>	<b>\$149,902</b>	<b>\$21,343</b>
All stakeholders	Total costs	<b>\$0</b>	<b>\$520,243</b>	<b>\$290,072</b>	<b>\$120,052</b>	<b>\$2,960,868</b>	<b>\$421,561</b>

Tableau 2 : Coûts monétaires<sup>18</sup>

Intervenant concerné	Description du coût	2023	2024	Moyenne annuelle (2025-2032)	2033	Total (valeur actuelle)	Valeur annualisée
Administrations locales	Préparer et soumettre les demandes concernant le paragraphe 2(4)	0 \$	0 \$	117 100 \$	45 416 \$	982 219 \$	139 846 \$
	Préparer et soumettre les demandes concernant le surf sur le sillage	0 \$	0 \$	117 100 \$	45 416 \$	982 219 \$	139 846 \$
	Nouvelle signalisation concernant l'annexe 7.1	0 \$	91 262 \$	3 244 \$	2 364 \$	119 576 \$	17 025 \$
	Restrictions concernant le havre Big Tub	0 \$	2 921 \$	506 \$	369 \$	7 335 \$	1 044 \$
	Restrictions concernant la rivière Richelieu	0 \$	263 551 \$	13 952 \$	10 167 \$	385 331 \$	54 863 \$
	Restrictions concernant la rivière Saint-Maurice	0 \$	65 421 \$	8 768 \$	2 542 \$	138 109 \$	19 664 \$
	Restrictions concernant le lac Duhamel	0 \$	17 792 \$	1 744 \$	1 271 \$	33 014 \$	4 700 \$
	Restrictions concernant le chenal Pinawa et la rivière Lee	0 \$	76 752 \$	9 856 \$	5 605 \$	161 204 \$	22 952 \$
	<i>Sous-Total (Administrations locales)</i>	<b>0 \$</b>	<b>517 698 \$</b>	<b>272 270 \$</b>	<b>113 148 \$</b>	<b>2 809 008 \$</b>	<b>399 940 \$</b>

<sup>18</sup> Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.



Intervenant concerné	Description du coût	2023	2024	Moyenne annuelle (2025-2032)	2033	Total (valeur actuelle)	Valeur actualisée
Administration portuaire	Terminer la formation de TC	0 \$	1 957 \$	0 \$	0 \$	1 957 \$	279 \$
Transports Canada	Mettre à jour la formation de TC	0 \$	235 \$	0 \$	0 \$	235 \$	33 \$
	Administrer la formation de TC	0 \$	353 \$	0 \$	0 \$	353 \$	50 \$
	Examiner et approuver les demandes concernant le paragraphe 2(4)	0 \$	0 \$	8 901 \$	3 452 \$	74 657 \$	10 630 \$
	Examiner et approuver les demandes concernant le surf sur le sillage	0 \$	0 \$	8 901 \$	3 452 \$	74 657 \$	10 630 \$
	<i>Sous-Total (Transports Canada)</i>	0 \$	588 \$	17 801 \$	6 904 \$	149 902 \$	21 343 \$
Tous les intervenants	Coûts totaux	0 \$	514 557 \$	290 072 \$	120 052 \$	2 955 182 \$	420 751 \$

### Qualitative impacts

#### Positive impacts

- Wake surfing restrictions are expected to increase leisure for some users as the wake produced by wake surfing can prove to be unsafe for other recreational activities.
- The new restrictions on the six bodies of water are expected to create a safer and more enjoyable experience for water users and reduce impacts on the environment.
- Designating the port enforcement officers employed by the Windsor Port Authority as enforcement agents is expected to result in enhanced oversight of the restricted areas within the limits of the Windsor Port Authority, ensuring safe navigation during boating season.
- The administrative corrections of the geographical coordinates may result in marginal safety benefits realized by correcting geographic coordinates listed in the Schedules of the VORR.

#### Negative impacts

- Local businesses that provide services related to towing activities are expected to be impacted due to the new wake surfing restrictions.
- Boat users on the impacted bodies of water are expected to be impacted as they will now experience limitations on some of their activities.

### Incidences qualitatives

#### Incidences positives

- Les restrictions imposées au surf sur le sillage pourraient accroître les possibilités de loisirs pour certains utilisateurs, car le sillage produit par le surf sur le sillage peut s'avérer dangereux pour d'autres activités de loisirs.
- Les nouvelles restrictions sur les six plans d'eau devraient permettre aux usagers de vivre une expérience plus sûre et plus agréable et de réduire l'impact sur l'environnement.
- La désignation des agents de l'autorité du port employés par l'Administration portuaire de Windsor en tant qu'agents de l'autorité permettrait de renforcer la surveillance des zones réglementées dans les limites de l'Administration portuaire de Windsor, garantissant ainsi la sécurité de la navigation pendant la saison de navigation de plaisance.
- Les corrections administratives des coordonnées géographiques peuvent entraîner des avantages marginaux sur le plan de la sécurité en corrigeant les coordonnées géographiques énumérées dans les annexes du RRVUB.

#### Incidences négatives

- Les entreprises locales qui fournissent des services liés aux activités de remorquage seraient touchées par les nouvelles restrictions en matière de surf sur le sillage.
- Les utilisateurs de bateaux sur les plans d'eau concernés seraient touchés par les restrictions imposées à certaines de leurs activités.

### *Small business lens*

Analysis conducted under the small business lens concluded that the Regulations will impact small businesses. As previously discussed (see Costs — Costs to local businesses for detail), restrictions on towing activities in three bodies of waters could impact local small businesses, such as boat dealerships and businesses which offer rental services for wake surfing. However, impacts on these small businesses are expected to be minimal as the impacts would be mitigated either by displacing towing activities on another waterway in close proximity or by increase in sales of human-powered boats or small motorized boats.

No flexibilities were developed to mitigate the impacts of the Regulations on small businesses. The Regulations, which apply equally to all impacted businesses, will improve safety, and mitigate environmental impacts by addressing issues identified by local authorities.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply as the Regulations will not result in an incremental change in administrative burden for business.

### *Regulatory cooperation and alignment*

The Regulations are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum. Local authorities are responsible for regulatory enforcement. When filing an application for new restrictions under the VORR, local authorities must agree to apply and be responsible for new restrictions within their jurisdiction.

### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, and the *TC Policy Statement on Strategic Environmental Assessment* (2013), the strategic environmental assessment (SEA) process was followed for these amendments and a Sustainable Transportation Assessment was completed. In general, no important environmental effects are anticipated as a result of these changes. It should be noted that marginal benefits may be expected from the new restrictions on wake surfing in terms of alleviating shoreline erosion. The assessment took into account potential effects to the environmental goals and targets of the *Federal Sustainable Development Strategy* (FSDS).

### *Lentille des petites entreprises*

Une analyse menée du point de vue des petites entreprises a permis de conclure que le Règlement entraînera des répercussions sur les petites entreprises. Comme indiqué précédemment (pour plus de détails voir Coûts — Coûts pour les entreprises locales), des restrictions sur les activités de traction dans trois plans d'eau pourraient entraîner des répercussions pour les petites entreprises locales, comme les concessionnaires de bateaux et les entreprises qui offrent des services de location pour le surf sur le sillage. Toutefois, on s'attend à ce que les répercussions sur ces petites entreprises soient minimales. Ils seraient atténués par le déplacement des activités nautiques de traction sur une autre voie navigable à proximité ou par l'augmentation des ventes de bâtiments à propulsion humaine ou de petites embarcations motorisées.

Aucun assouplissement n'est prévu pour atténuer les répercussions du Règlement sur les petites entreprises. Le Règlement, qui s'applique également à toutes les entreprises touchées, améliorera la sécurité et atténuera les répercussions environnementales en traitant les questions ciblées par les administrations locales.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car le Règlement n'entraîne pas de changement supplémentaire de la charge administrative pour les entreprises.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Le Règlement n'est pas lié à un plan de travail ou à un engagement dans le cadre d'un forum formel de coopération réglementaire. Les administrations locales sont responsables de l'application de la réglementation. Lors du dépôt d'une demande de nouvelle restriction en vertu du RRVUB, les administrations locales doivent accepter d'appliquer et d'être responsables des nouvelles restrictions dans leur juridiction.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, et à l'*Énoncé de politique sur l'évaluation environnementale stratégique* (2013) de TC, le processus d'évaluation environnementale stratégique (ÉES) a été suivi pour ces modifications et une évaluation du transport durable a été réalisée. En général, aucun effet environnemental important n'est prévu à la suite de ces changements. Il convient de noter que les nouvelles restrictions imposées au surf sur le sillage ne devraient avoir qu'un effet marginal sur la réduction de l'érosion du littoral. L'évaluation a pris en compte les effets potentiels sur les objectifs environnementaux de la *Stratégie fédérale de développement durable* (SFDD).

### *Gender-based analysis plus*

Due to a lack of data on body of water users across the country, a qualitative assessment of gender, demographic and regional characteristics was the only feasible option for analysis. At any given time, the demographic characteristics of the users of a body of water can differ significantly.

Based on unofficial data and general assumption, the restriction on wake surfing is expected to impact water body users differentially and disproportionately on the basis of age, specifically on youth who are recognized as the segment of the population who participate in greater numbers in wake surfing activities. The restriction will specifically result in a loss of leisure opportunity for wake surfers on sections of bodies of water or bodies of water entirely, and in some circumstances on times of the day where wake surfing is allowed.

The amendments are expected to provide greater clarity and certainty about Indigenous rights in areas with restrictions prohibiting all or certain types of vessels, which is expected to have a positive impact for Indigenous peoples.

The remaining amendments in terms of prohibiting access to certain bodies of water, limiting speeds or prohibiting types of vessels are not expected to have any other differential impacts on the basis of identity factors, such as sex, gender, sexuality, race, religion, etc. Similar to how rules of the road apply to all individuals driving a vehicle or using a roadway, these restrictions, and their enforcement, apply to any vessel users of a body of water with navigational restrictions.

Prior to submitting applications for restrictions, local authorities attempt other types of mitigation measures. Local authorities also determine how to balance permissible activities on local bodies of water against the consideration of numerous factors, including safety and environmental risks and overall user enjoyment.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

The Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Local authorities in Manitoba, Ontario and Quebec who have applied for restrictions will be informed by Regional Office of Boating Safety officials via a direct call to the sponsor of the application of the coming into force of the proposed Regulations once they are published and of their

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

En raison du manque de données sur les utilisateurs de plans d'eau à travers le pays, une évaluation qualitative des caractéristiques de genre, démographique et régionale était la seule option possible pour l'analyse. À tout moment, les caractéristiques démographiques des utilisateurs de plans d'eau peuvent varier de manière significative.

Sur la base de données non officielles et d'une hypothèse générale, la restriction du surf sur le sillage devrait avoir un impact différentiel et disproportionné sur les utilisateurs des plans d'eau en fonction de l'âge, en particulier sur les jeunes qui sont reconnus comme le segment de la population qui participe en plus grand nombre aux activités de surf sur le sillage. La restriction entraînera spécifiquement une perte de possibilités de loisirs pour les surfeurs sur le sillage sur des sections de plans d'eau ou des plans d'eau entiers, et dans certaines circonstances à des moments de la journée où le surf sur le sillage est autorisé.

Les modifications devraient également fournir une plus grande clarté et une plus grande certitude quant aux droits des Autochtones dans les zones où des restrictions interdisent tout type ou certains types de bâtiments, ce qui devrait avoir un impact positif pour les peuples autochtones.

Les autres modifications en termes d'interdiction d'accès à certains plans d'eau, de limitation de vitesse ou d'interdiction de types de bâtiments ne devraient pas avoir d'autres impacts différentiels sur la base de facteurs identitaires, tels que le sexe, le genre, la sexualité, la race, la religion, etc. De même que le Code de la route s'applique à tous les individus conduisant un véhicule ou utilisant une route, ces restrictions, et leur application, s'appliquent à tous les utilisateurs d'un plan d'eau soumis à des restrictions de navigation.

Avant de soumettre des demandes de restrictions, les administrations locales tentent d'autres types de mesures d'atténuation. Les administrations locales déterminent également comment équilibrer les activités autorisées sur les plans d'eau locaux par rapport à la prise en compte de nombreux facteurs, notamment les risques pour la sécurité et l'environnement et le plaisir général des utilisateurs.

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de services**

Le Règlement entre en vigueur le jour de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Les administrations locales du Manitoba, de l'Ontario et du Québec qui ont demandé des restrictions seront informées, par les responsables du Bureau régional de la sécurité nautique via un appel au responsable de la demande de restriction, de l'entrée en vigueur du Règlement une

responsibilities as a local authority now administering restrictions on bodies of water under their jurisdiction. These responsibilities include

- informing the public and waterway users about the restrictions;
- creating, installing, and maintaining signage, including incurring all costs; and
- enforcing compliance.

Matters pertaining to navigation and shipping fall under the jurisdiction of the federal government, and the philosophy behind the VORR is one of partnership between federal, provincial, and local governments. Through an existing program, regional TC officials provide regulatory briefings and other support to assist local enforcement agencies in their functions.

In anticipation of the Regulations, TC, through the applicable regional Office of Boating Safety officials, will provide training to the future designated enforcement officers who will be authorized to enforce the VORR. Regional Office of Boating Safety officials are available to provide additional training or support, as required. Enforcement officers have a range of tools available to them and the latitude to apply an appropriate tool to a particular violation. These tools include, but are not limited to, providing educational information, fostering awareness of what constitutes safe boating, the ability to issue a warning or multiple warnings and, if required, issuing tickets with fines. The decision on how to proceed is left solely to the judgment of the enforcement officer. The table in section 16 of the VORR sets out the persons or classes of persons that are appointed or specified as enforcement officers under the VORR and section 17 further details the powers delegated to them.

In the future, any amendments to the signage requirements will involve updating the Signage Guide [[TP 15400E \(PDF\)](#)], which is incorporated by reference into the VORR. Updates will be communicated to stakeholders via email notification from TC's Canadian Marine Advisory Council distribution list and the regional Office of Boating Safety distribution lists. The email will include a detailed list of all relevant changes and a link to the Transport Publication which is available at no cost on TC's website. Additionally, the TC website will include a NEW heading with the date and details of each amendment in both English and French so that users are aware of any changes since the last time they may have visited the website. All changes to the Signage Guide will be appropriately reviewed and validated to ensure that they remain consistent with the CSA 2001 and regulations. The Guide will remain

fois qu'il sera publié et de leurs responsabilités en tant qu'administrations locales qui administrent maintenant des restrictions sur les plans d'eau relevant de leur compétence. Ces responsabilités comprennent :

- l'information du public et des usagers de la voie navigable sur les restrictions;
- la création, l'installation et l'entretien de la signalisation, y compris l'engagement de tous les coûts;
- faire respecter la conformité.

Les questions relatives à la navigation et au transport maritime relèvent de la compétence du gouvernement fédéral, et la logique qui sous-tend le RRVUB est celle d'un partenariat entre les gouvernements fédéral, provinciaux et locaux. Dans le cadre d'un programme existant, les fonctionnaires régionaux de TC organisent des séances d'information sur la réglementation et apportent d'autres formes de soutien aux organismes locaux chargés de l'application de la réglementation.

En prévision du Règlement, TC, par l'intermédiaire des responsables régionaux du Bureau de la sécurité nautique, offrira une formation aux futurs agents de l'autorité désignés qui seront autorisés à appliquer le RRVUB. Les responsables régionaux du Bureau de la sécurité nautique sont disponibles pour fournir une formation ou un soutien supplémentaire, le cas échéant. Les agents de l'autorité chargés de l'application du Règlement disposent d'un éventail d'outils et de la latitude nécessaire pour appliquer un outil approprié à une infraction particulière. Ces outils comprennent, entre autres, la fourniture d'informations éducatives, la sensibilisation à la sécurité nautique, la possibilité d'émettre un ou plusieurs avertissements et, le cas échéant, l'émission de contraventions assortis d'amendes. La décision sur la manière de procéder est laissée à la seule appréciation de l'agent de l'autorité. Le tableau de l'article 16 du RRVUB présente les personnes ou les catégories de personnes qui sont nommées ou spécifiées en tant qu'agents de l'autorité en vertu du RRVUB et l'article 17 détaille les pouvoirs qui leur sont délégués.

À l'avenir, toute modification des exigences en matière de signalisation impliquera la mise à jour du Guide de signalisation [[TP 15400F \(PDF\)](#)], qui sera intégré par renvoi dans le RRVUB. Les mises à jour seront communiquées aux intervenants au moyen d'un avis par courriel envoyé à partir de la liste de distribution du Conseil consultatif maritime canadien de TC et des listes de distribution régionales du Bureau de la sécurité nautique. Le courriel comprendra une liste détaillée de tous les changements pertinents et un lien vers la publication sur les transports qui est disponible sans frais sur le site Web de TC. De plus, le site Web de TC inclura un NOUVEAU titre avec la date et les détails de chaque modification en anglais et en français afin que les utilisateurs soient au courant de tout changement survenu depuis leur dernière visite sur le site Web. Toutes les modifications apportées au Guide

available to stakeholders free of charge on the TC website in both English and French. TP 15400E is currently available in an accessible format.

The *Contravention Regulations*, made pursuant to the *Contraventions Act*, set out prescribed fine amounts for contraventions of regulations, including regulations made under the CSA 2001. A schedule to the *Contraventions Regulations* sets out specific contravention amounts to a maximum of \$500 for violations. Enforcement is by way of summary conviction or ticketing under the *Contraventions Act*. While the Regulations remove restrictions on wake surfing from Schedule 7 and set them out in a new schedule, tickets for contravening to these restrictions will not be issued until consequential amendments to the *Contravention Regulations* come into force. Proposed amendments to the *Contraventions Regulations* are anticipated for 2024.

#### Contact

Vessel Operation Restriction Regulations  
Manager  
Legislative, Regulatory and International Affairs  
Marine Safety and Security  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower C  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Email: [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca)

de signalisation seront examinées et validées de manière appropriée pour s'assurer qu'elles restent conformes à la LMMC 2001, et à ses règlements. Le Guide demeurera disponible gratuitement pour les intervenants sur le site Web de TC en anglais et en français. TP 15400F est actuellement disponible dans un format accessible.

Le *Règlement sur les contraventions*, pris en vertu de la *Loi sur les contraventions*, fixe les montants des amendes prescrites pour les contraventions aux Règlements, y compris les règlements pris en vertu de la LMMC 2001. Une annexe au *Règlement sur les contraventions* fixe les montants spécifiques des contraventions, jusqu'à un maximum de 500 \$. L'application de la loi se fait au moyen d'une condamnation sommaire ou d'une contravention en vertu de la *Loi sur les contraventions*. Bien que le *Règlement* supprime les restrictions de surf sur le sillage de l'annexe 7 et les énonce dans une nouvelle annexe, les contraventions pour infraction à ces restrictions ne seront pas données avant l'entrée en vigueur des modifications corrélatives au *Règlement sur les contraventions*. Des modifications au *Règlement sur les contraventions* sont prévues pour 2024.

#### Personne-ressource

Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des  
bâtiments  
Gestionnaire  
Affaires législatives, réglementaires et internationales  
Sécurité et sûreté maritimes  
Transports Canada  
Place de Ville, tour C  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Courriel : [MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca](mailto:MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca)

Registration  
SOR/2023-275 December 15, 2023

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION  
ACT, 1999

P.C. 2023-1297 December 15, 2023

Whereas, under subsection 332(1)<sup>a</sup> of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 31, 2022, a copy of the proposed *Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Whereas, under subsection 93(3) of that Act, the National Advisory Committee has been given an opportunity to provide its advice under section 6<sup>c</sup> of that Act;

And whereas, in the opinion of the Governor in Council, under subsection 93(4) of that Act, the proposed Regulations do not regulate an aspect of a substance that is regulated by or under any other Act of Parliament in a manner that provides, in the opinion of the Governor in Council, sufficient protection to the environment and human health;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, makes the annexed *Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* under sections 93<sup>d</sup>, 160<sup>e</sup>, 162 and 326<sup>f</sup> of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>.

Enregistrement  
DORS/2023-275 Le 15 décembre 2023

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE  
L'ENVIRONNEMENT (1999)

C.P. 2023-1297 Le 15 décembre 2023

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)<sup>a</sup> de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 31 décembre 2022, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que, conformément au paragraphe 93(3) de cette loi, le comité consultatif national s'est vu accorder la possibilité de formuler ses conseils dans le cadre de l'article 6<sup>c</sup> de la même loi;

Attendu que la gouverneure en conseil est d'avis que, aux termes du paragraphe 93(4) de cette loi, le projet de règlement ne vise pas un point déjà réglementé sous le régime d'une autre loi fédérale de manière à offrir une protection suffisante pour l'environnement et la santé humaine,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et du ministre de la Santé et en vertu des articles 93<sup>d</sup>, 160<sup>e</sup>, 162 et 326<sup>f</sup> de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, ci-après.

<sup>a</sup> S.C. 2023, c. 12, s. 55

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33

<sup>c</sup> S.C. 2015, c. 3, par. 172(d)

<sup>d</sup> S.C. 2023, c. 12, s. 33

<sup>e</sup> S.C. 2011, c. 1, s. 5

<sup>f</sup> 2023, c. 26, s. 620

<sup>a</sup> L.C. 2023, ch. 12, art. 55

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33

<sup>c</sup> L.C. 2015, ch. 3, al. 172d)

<sup>d</sup> L.C. 2023, ch. 12, art. 33

<sup>e</sup> L.C. 2011, ch. 1, art. 5

<sup>f</sup> L.C. 2023, ch. 26, art. 620

## Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations

## Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers

### Amendments

**1 Subsection 1(1) of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**

**zero-emission vehicle** means an automobile that is an electric vehicle, a plug-in hybrid electric vehicle or a fuel cell vehicle. (*véhicule zéro émission* )

**2 Section 2 of the Regulations is replaced by the following:**

#### Purpose

**2** The purpose of these Regulations is to reduce greenhouse gas emissions from passenger automobiles and light trucks by establishing

(a) emission standards and test procedures that are aligned with the federal requirements of the United States; and

(b) requirements that, beginning in model year 2026, will incrementally lead to all new passenger automobiles and light trucks being zero-emission vehicles as of model year 2035.

**3 Section 3 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (d):**

(e) requirements respecting the conformity of *combined fleets*, as defined in subsection 30.1(1), with requirements for zero-emission vehicles; and

(f) a system of compliance units related to zero-emission vehicles.

### Modifications

**1 Le paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

**véhicule zéro émission** Automobile qui est un véhicule électrique, un véhicule électrique hybride rechargeable ou un véhicule à pile à combustible. (*zero-emission vehicle*)

**2 L'article 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

#### Objet

**2** Le présent règlement a pour objet la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des automobiles à passagers et des camions légers par l'établissement :

a) de normes d'émissions et de procédures d'essai compatibles avec les exigences fédérales des États-Unis;

b) d'exigences qui, progressivement à compter de l'année de modèle 2026, feront que toutes les nouvelles automobiles à passagers et tous les nouveaux camions légers seront des véhicules zéro émission à partir de l'année de modèle 2035.

**3 L'article 3 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :**

e) énonce des exigences concernant la conformité de tout *parc combiné*, au sens du paragraphe 30.1(1), aux exigences relatives aux véhicules zéro émission;

f) institue un système d'unités de conformité relatif aux véhicules zéro émission.

<sup>1</sup> SOR/2010-201

<sup>1</sup> DORS/2010-201

**4 The heading “Fleet Averaging Requirements” before section 13 of the Regulations is replaced by the following:**

### Fleet Requirements — CO<sub>2</sub> Equivalent Emissions

**5 Section 15 of the Regulations is replaced by the following:**

#### **Rounding — general**

**15 (1)** If any of the calculations in these Regulations, except for those in paragraphs 17(4)(b) and (5)(b), subsections 17(6) and (7) and 18.1(1), (5) and (10), sections 18.2 and 18.3 and subsections 18.4(1), 30.13(1), 30.14(3) and 30.21(2) and (3), results in a number that is not a whole number, the number must be rounded to the nearest whole number in accordance with section 6 of the ASTM International method ASTM E29-93a, entitled *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

#### **Rounding — nearest tenth of a unit**

**(2)** If any of the calculations in paragraphs 17(4)(b) and (5)(b), subsections 17(6) and (7) and 18.1(1), (5) and (10), sections 18.2 and 18.3 and subsection 18.4(1) results in a number that is not a whole number, the number must be rounded to the nearest tenth of a unit in accordance with section 6 of that method.

#### **Rounding — nearest ten-thousandth of a unit**

**(3)** If any of the calculations in subsections 30.13(1), 30.14(3) and 30.21(2) and (3) results in a number that is not a whole number, the number must be rounded to the nearest ten-thousandth of a unit in accordance with section 6 of that method.

**6 Section 17 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (7):**

#### **CFR version — subsections (6) and (7)**

**(8)** Despite the definition *CFR* in subsection 1(1), the provisions of the CFR referred to in subsections (6) and (7) are as they read on February 28, 2022.

**7 The description of G in section 18 of the Regulations is replaced by the following:**

**G** is the allowance for the use of innovative technologies that result in a measurable CO<sub>2</sub> emission reduction, which corresponds to the sum of the allowances calculated in accordance with subsections 18.3(1), (3) or (3.1), and (5); and

**4 L’intertitre « Exigences relatives aux parcs » précédant l’article 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

### Exigences relatives aux parcs — émissions d’équivalent CO<sub>2</sub>

**5 L’article 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

#### **Arrondissement — général**

**15 (1)** Dans les calculs prévus au présent règlement, sauf ceux visés aux alinéas 17(4)(b) et (5)(b), aux paragraphes 17(6) et (7) et 18.1(1), (5) et (10), aux articles 18.2 et 18.3 et aux paragraphes 18.4(1), 30.13(1), 30.14(3) et 30.21(2) et (3), les résultats sont arrondis à l’unité la plus proche, conformément à l’article 6 de la méthode ASTM E29-93a de l’ASTM International intitulée *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

#### **Arrondissement — dixième d’unité le plus proche**

**(2)** Dans les calculs prévus aux alinéas 17(4)(b) et (5)(b), aux paragraphes 17(6) et (7) et 18.1(1), (5) et (10), aux articles 18.2 et 18.3 et au paragraphe 18.4(1), les résultats sont arrondis au dixième d’unité le plus proche, conformément à l’article 6 de cette méthode.

#### **Arrondissement — dix-millième d’unité le plus proche**

**(3)** Dans les calculs visés aux paragraphes 30.13(1), 30.14(3), 30.21(2) et (3), les résultats sont arrondis au dix-millième d’unité le plus proche, conformément à l’article 6 de cette méthode.

**6 L’article 17 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (7), de ce qui suit :**

#### **Version du CFR — paragraphes (6) et (7)**

**(8)** Malgré la définition de *CFR* au paragraphe 1(1), sont visées aux paragraphes (6) et (7) les dispositions du CFR dans leur version au 28 février 2022.

**7 L’élément G de la formule figurant à l’article 18 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**G** l’allocation pour l’utilisation de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable des émissions de CO<sub>2</sub>, qui est égale à la somme des allocations calculées conformément aux paragraphes 18.3(1), (3) ou (3.1), et (5);



**8 (1) The portion of subsection 18.1(2) of the Regulations before the formula is replaced by the following:**

**Fleet average carbon-related exhaust emission value for 2012 model year and subsequent model years**

(2) Subject to subsections (8) and (10), a company must calculate the fleet average carbon-related exhaust emission value for each of its fleets of the 2012 model year and subsequent model years using the following formula:

**(2) The portion of subsection 18.1(4) of the Regulations before the table is replaced by the following:**

**Multiplier for certain vehicles**

(4) Subject to subsection (5), when calculating the fleet average carbon-related exhaust emission value in accordance with subsection (2) for fleets of the 2017 to 2024 model years, a company may, for the purposes of the descriptions of B and C in subsection (2), elect to multiply the number of advanced technology vehicles, natural gas vehicles or natural gas dual fuel vehicles in its fleet by the number set out in the following table in respect of that type of vehicle for the model year in question, if the company reports that election and indicates the number of credits obtained as a result of that election and the number of vehicles in question in its end of model year report.

**(3) Item 9 of the table to subsection 18.1(4) of the Regulations is repealed.**

**(4) Subsection 18.1(5) of the Regulations is replaced by the following:**

**Requirement — plug-in hybrid electric vehicles**

(5) A company may make an election under subsection (4) in respect of a plug-in hybrid electric vehicle of the 2017 to 2024 model years only if the vehicle has an all-electric driving range equal to or greater than 16.4 km (10.2 miles) or an equivalent all-electric driving range equal to or greater than 16.4 km (10.2 miles). The all-electric driving range and the equivalent all-electric driving range are determined in accordance with section 1866(b)(2) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

**(5) Subsection 18.1(9) of the Regulations is repealed.**

**8 (1) Le passage du paragraphe 18.1(2) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :**

**Valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone — année de modèle 2012 et années de modèle ultérieures**

(2) Sous réserve des paragraphes (8) et (10), l'entreprise calcule la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chacun de ses parcs de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures selon la formule suivante :

**(2) Le passage du paragraphe 18.1(4) du même règlement précédant le tableau est remplacé par ce qui suit :**

**Multiplicateur pour certains véhicules**

(4) Sous réserve du paragraphe (5), dans le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone conformément au paragraphe (2) pour les parcs des années de modèle 2017 à 2024, l'entreprise peut, pour l'application des éléments B et C de la formule figurant à ce paragraphe, choisir de multiplier le nombre de véhicules à technologie de pointe, de véhicules au gaz naturel ou de véhicules à gaz naturel à double carburant de son parc par le nombre indiqué pour ces types de véhicules qui figure dans le tableau ci-après pour l'année de modèle en cause, si elle fait mention de ce choix et indique le nombre de points qui en découle et le nombre de véhicules en cause dans son rapport de fin d'année de modèle.

**(3) L'article 9 du tableau du paragraphe 18.1(4) du même règlement est abrogé.**

**(4) Le paragraphe 18.1(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Exigence — véhicules électriques hybrides rechargeables**

(5) L'entreprise ne peut faire le choix prévu au paragraphe (4) relativement à un véhicule électrique hybride rechargeable des années de modèle 2017 à 2024 que si celui-ci est doté d'une autonomie tout électrique égale ou supérieure à 16,4 km (10,2 milles) ou d'une autonomie tout électrique équivalente égale ou supérieure à 16,4 km (10,2 milles). L'autonomie tout électrique et l'autonomie tout électrique équivalente sont déterminées conformément à l'article 1866(b)(2) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

**(5) Le paragraphe 18.1(9) du même règlement est abrogé.**

**(6) Subsection 18.1(11) of the Regulations is replaced by the following:**

**Fuel cell vehicles**

**(11)** For the purposes of subsection (8), a company must count its fuel cell vehicles before counting the other advanced technology vehicles.

**9 (1) The portion of subsection 18.3(1) of the Regulations before the formula is replaced by the following:**

**Allowance for certain innovative technologies**

**18.3 (1)** Subject to subsections (3) and (3.1), a company may elect to calculate an allowance for the use, in its fleet of the 2014 model year and subsequent model years, of innovative technologies that result in a measurable CO<sub>2</sub> emission reduction and that are referred to in section 1869(b)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, using the following formula:

**(2) The portion of subsection 18.3(3) of the Regulations before the formula is replaced by the following:**

**Maximum allowance — certain innovative technologies**

**(3)** If, for one of the 2014 to 2022 model years, the 2027 model year or any subsequent model year, the total of the allowances for innovative technologies that a company elects to determine, for a single vehicle, in accordance with the description of A in subsection (1) is greater than 10 grams of CO<sub>2</sub> per mile, the company must calculate, using the following formula, the allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks of that model year, of innovative technologies that result in a measurable CO<sub>2</sub> emission reduction and that are referred to in section 1869(b)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR:

**(3) Section 18.3 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):**

**Maximum allowance for 2023 to 2026 model years — certain innovative technologies**

**(3.1)** If, for a model year of the 2023 to 2026 model years, the total of the allowances for innovative technologies that a company elects to determine, for a single vehicle, in accordance with the description of A in subsection (1) is greater than 15 grams of CO<sub>2</sub> per mile, the company must calculate, using the formula set out in subsection (3), the allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles

**(6) Le paragraphe 18.1(11) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Véhicules à pile à combustible**

**(11)** Pour l'application du paragraphe (8), l'entreprise comptabilise tous les véhicules à pile à combustible avant de comptabiliser les autres véhicules à technologie de pointe.

**9 (1) Le passage du paragraphe 18.3(1) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :**

**Allocation pour certaines technologies innovatrices**

**18.3 (1)** Sous réserve des paragraphes (3) et (3.1), l'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures, de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable des émissions de CO<sub>2</sub> et qui sont visées à l'article 1869(b)(1) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR :

**(2) Le passage du paragraphe 18.3(3) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :**

**Allocation maximale — certaines technologies innovatrices**

**(3)** Si, pour une année de modèle 2014 à 2022, l'année de modèle 2027 ou une année de modèle ultérieure, l'ensemble des allocations pour technologies innovatrices qu'une entreprise choisit de déterminer pour un même véhicule, conformément à l'élément A de la formule figurant au paragraphe (1), est supérieur à 10 grammes de CO<sub>2</sub> par mille, l'entreprise est tenue de calculer, selon la formule ci-après, l'allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de cette année de modèle, de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable des émissions de CO<sub>2</sub> qui sont visées à l'article 1869(b)(1) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR :

**(3) L'article 18.3 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :**

**Allocation maximale pour certaines technologies innovatrices — années de modèle 2023 à 2026**

**(3.1)** Si, pour une année de modèle 2023 à 2026, l'ensemble des allocations pour technologies innovatrices qu'une entreprise choisit de déterminer pour un même véhicule, conformément à l'élément A de la formule figurant au paragraphe (1), est supérieur à 15 grammes de CO<sub>2</sub> par mille, l'entreprise est tenue de calculer, selon la formule figurant au paragraphe (3), l'allocation pour l'utilisation,

or light trucks of that model year, of innovative technologies that result in a measurable CO<sub>2</sub> emission reduction and that are referred to in section 1869(b)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

**(4) The portion of subsection 18.3(4) of the Regulations before the description of A is replaced by the following:**

**Adjustment**

(4) For the purposes of subsections (3) and (3.1), the company must perform the following calculation and ensure that the result does not exceed 10 or 15 grams of CO<sub>2</sub> per mile, respectively:

$$\frac{(\sum (A \times B_a) \times 195,264) + (\sum (A \times B_t) \times 225,865)}{(\sum C_a \times 195,264) + (\sum C_t \times 225,865)}$$

where

**(5) Subsection 18.3(4) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of the description of B<sub>a</sub> and by adding the following after the description of B<sub>t</sub>:**

C<sub>a</sub> is the total number of passenger automobiles in the fleet; and

C<sub>t</sub> is the total number of light trucks in the fleet.

**10 (1) The portion of subsection 18.4(1) of the Regulations before the formula is replaced by the following:**

**Allowance for certain full-size pick-up trucks**

**18.4 (1)** Subject to subsections (2) to (4), a company may elect to calculate, using the following formula, a CO<sub>2</sub> allowance for the presence, in its fleet, of full-size pick-up trucks equipped with hybrid electric technologies and of full-size pick-up trucks that achieve carbon-related exhaust emission values below the applicable target value:

**(2) Subsection 18.4(2) of the Regulations is replaced by the following:**

**Allowance limitations — hybrid electric technologies**

(2) The allowance for the use of hybrid electric technologies referred to in paragraphs (a) and (b) of the description of A<sub>H</sub> in subsection (1) may be calculated in respect of full-size pick-up trucks of a model year only if the percentage in the fleet of full-size pick-up trucks of that model year that are equipped with those technologies is equal to or greater than the percentage for that model year set out in section 1870(a)(1) or (2), depending on the technology used, of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR. The allowance referred to

dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de cette année de modèle, de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable des émissions de CO<sub>2</sub> qui sont visées à l'article 1869(b)(1) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

**(4) Le passage du paragraphe 18.3(4) du même règlement précédant l'élément A est remplacé par ce qui suit :**

**Ajustement**

(4) Pour l'application des paragraphes (3) et (3.1), l'entreprise est tenue de faire le calcul ci-après en veillant à ce que le résultat obtenu soit égal ou inférieur à 10 ou à 15 grammes de CO<sub>2</sub> par mille, selon le cas :

$$\frac{(\sum (A \times B_a) \times 195\,264) + (\sum (A \times B_c) \times 225\,865)}{(\sum C_a \times 195\,264) + (\sum C_c \times 225\,865)}$$

où :

**(5) La formule figurant au paragraphe 18.3(4) du même règlement est modifiée par adjonction, après l'élément B<sub>c</sub>, de ce qui suit :**

C<sub>a</sub> le nombre total d'automobiles à passagers dans le parc;

C<sub>c</sub> le nombre total de camions légers dans le parc.

**10 (1) Le passage du paragraphe 18.4(1) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :**

**Allocation pour certaines grosses camionnettes**

**18.4 (1)** Sous réserve des paragraphes (2) à (4), l'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation de CO<sub>2</sub> pour la présence, dans son parc, de grosses camionnettes dotées de technologies électriques hybrides ou dont le rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liés au carbone est meilleur que la valeur cible applicable :

**(2) Le paragraphe 18.4(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Paramètre de l'allocation — technologies électriques hybrides**

(2) L'allocation liée à l'utilisation de technologies électriques hybrides visée aux alinéas a) et b) de l'élément A<sub>H</sub> de la formule figurant au paragraphe (1) ne peut être calculée à l'égard des grosses camionnettes d'une année de modèle que si le pourcentage dans le parc des grosses camionnettes de cette année de modèle qui sont dotées de ces technologies est égal ou supérieur au pourcentage prévu pour l'année de modèle à l'article 1870(a)(1) ou (2), selon la technologie dont il s'agit, de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du

in paragraph (a) of the description of  $A_H$  may be calculated only for full-size pick-up trucks of the 2017 to 2021, 2023 and 2024 model years.

**(3) Subsection 18.4(3) of the Regulations is replaced by the following:**

**Allowance limitations — carbon-related exhaust emissions performance**

**(3)** The allowance for full-size pick-up trucks that achieve a carbon-related exhaust emission value referred to in paragraphs (a) and (b) of the description of  $A_R$  in subsection (1) may be calculated in respect of full-size pick-up trucks of a model year only if the percentage in the fleet of full-size pick-up trucks of that model year that achieve such a value is equal to or greater than the percentage for that model year set out in section 1870(b)(1) or (2), depending on the emission performance achieved, of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR. The allowance referred to in paragraph (a) of the description of  $A_R$  may be calculated only for full-size pick-up trucks of the 2017 to 2021, 2023 and 2024 model years.

**11 (1) The portion of subsection 20(3) of the Regulations before the formula is replaced by the following:**

**Calculation**

**(3)** Subject to subsections (3.1) to (3.4), a company must calculate, using the following formula, the credits or deficits for each of its fleets:

**(2) The portion of subsection 20(3.1) of the Regulations before the formula is replaced by the following:**

**Alternative standard — nitrous oxide**

**(3.1)** For each test group in respect of which a company uses, for any given model year, an alternative standard for nitrous oxide ( $N_2O$ ) under subsection 10(1) or 12(1), the company must use the following formula, expressing the result in megagrams of  $CO_2$  equivalent, and add the sum of the results for each test group to the number of credits or deficits calculated in accordance with subsection (3) for the fleet to which the test group belongs:

**(3) The description of C in subsection 20(3.1) of the Regulations is replaced by the following:**

**C** is the alternative exhaust emission standard for nitrous oxide ( $N_2O$ ) under subsection 10(1) or 12(1) to which the company certifies the test group, expressed in grams per mile; and

CFR. L'allocation visée à l'alinéa a) de l'élément  $A_H$  ne peut être calculée que pour les grosses camionnettes des années de modèle 2017 à 2021, 2023 et 2024.

**(3) Le paragraphe 18.4(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Paramètre de l'allocation — rendement**

**(3)** L'allocation liée au rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone visée aux alinéas a) et b) de l'élément  $A_R$  de la formule figurant au paragraphe (1) ne peut être calculée à l'égard des grosses camionnettes d'une année de modèle que si le pourcentage dans le parc des grosses camionnettes de cette année de modèle qui présentent ce rendement est égal ou supérieur au pourcentage prévu pour l'année de modèle à l'article 1870(b)(1) ou (2), selon le rendement, de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR. L'allocation visée à l'alinéa a) de l'élément  $A_R$  ne peut être calculée que pour les grosses camionnettes des années de modèle 2017 à 2021, 2023 et 2024.

**11 (1) Le passage du paragraphe 20(3) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :**

**Calcul**

**(3)** Sous réserve des paragraphes (3.1) à (3.4), l'entreprise calcule le nombre de points ou la valeur du déficit pour chacun de ses parcs selon la formule suivante :

**(2) Le passage du paragraphe 20(3.1) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :**

**Norme de rechange — oxyde nitreux**

**(3.1)** Pour chaque groupe d'essai pour lequel elle utilise, pour une année de modèle donnée, une norme d'émissions d'oxyde nitreux ( $N_2O$ ) de rechange en application des paragraphes 10(1) ou 12(1), l'entreprise utilise la formule ci-après et ajoute le total des résultats obtenus pour chaque groupe d'essai, exprimé en mégagrammes d'équivalent  $CO_2$ , au nombre de points ou à la valeur du déficit calculés conformément au paragraphe (3) pour le parc auquel appartient le groupe d'essai :

**(3) L'élément C de la formule figurant au paragraphe 20(3.1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**C** la norme d'émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux ( $N_2O$ ) de rechange, en application des paragraphes 10(1) ou 12(1), à laquelle l'entreprise certifie le groupe d'essai, exprimée en grammes par mille;

**(4) The portion of subsection 20(3.2) of the Regulations before the formula is replaced by the following:**

**Alternative standard — methane**

**(3.2)** For each test group in respect of which a company uses, for any given model year, an alternative standard for methane (CH<sub>4</sub>) under subsection 10(1) or 12(1), the company must use the following formula, expressing the result in megagrams of CO<sub>2</sub> equivalent, and add the sum of the results for each test group to the number of credits or deficits calculated in accordance with subsection (3) for the fleet to which the test group belongs:

**(5) The description of C in subsection 20(3.2) of the Regulations is replaced by the following:**

**C** is the alternative exhaust emission standard for methane (CH<sub>4</sub>) under subsection 10(1) or 12(1) to which the company certifies the test group, expressed in grams per mile; and

**(6) Subsection 20(4) of the Regulations is replaced by the following:**

**Calculation and recalculation for the 2017 to 2021 model years**

**(3.3)** A company may elect to calculate or recalculate its credits or deficits for any of its fleets of the 2017 to 2021 model years by making the election referred to in subsection 18.1(4) and by using the equation set out in subsection (3) but replacing the descriptions of A and C with the following:

**A** is the adjusted fleet average CO<sub>2</sub> equivalent emission standard, expressed in grams per mile, calculated in accordance with section 17 but, for the purposes of the descriptions of B and C in subsection 17(3), in the case of advanced technology vehicles, natural gas vehicles or natural gas dual fuel vehicles, the number of vehicles is multiplied by the number set out in the table to subsection 18.1(4) in respect of that type of vehicle for the model year in question;

**C** is determined by the formula

$$N_v + \Sigma (N_{cv} \times M)$$

where

**N<sub>v</sub>** is the number of passenger automobiles or light trucks in the fleet, excluding advanced technology vehicles, natural gas vehicles and natural gas dual fuel vehicles,

**N<sub>cv</sub>** is the number of advanced technology vehicles, natural gas vehicles or natural gas dual fuel vehicles in the fleet, as the case may be, and

**(4) Le passage du paragraphe 20(3.2) du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :**

**Norme de rechange — méthane**

**(3.2)** Pour chaque groupe d'essai pour lequel elle utilise, pour une année de modèle donnée, une norme d'émissions de méthane (CH<sub>4</sub>) de rechange en application des paragraphes 10(1) ou 12(1), l'entreprise utilise la formule ci-après et ajoute le total des résultats obtenus pour chaque groupe d'essai, exprimé en mégagrammes d'équivalent CO<sub>2</sub>, au nombre de points ou à la valeur du déficit calculés conformément au paragraphe (3) pour le parc auquel appartient le groupe d'essai :

**(5) L'élément C de la formule figurant au paragraphe 20(3.2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**C** la norme d'émissions de gaz d'échappement de méthane (CH<sub>4</sub>) de rechange, en application des paragraphes 10(1) ou 12(1), à laquelle l'entreprise certifie le groupe d'essai, exprimée en grammes par mille;

**(6) Le paragraphe 20(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Calcul et nouveau calcul — années de modèle 2017 à 2021**

**(3.3)** L'entreprise peut choisir de calculer ou de calculer à nouveau le nombre de points ou la valeur du déficit pour l'un de ses parcs des années de modèle 2017 à 2021 en faisant le choix prévu au paragraphe 18.1(4) et en appliquant l'équation figurant au paragraphe (3), après y avoir remplacé les éléments A et C par les suivants :

**A** la norme moyenne rajustée d'émissions d'équivalent CO<sub>2</sub> exprimée en grammes par mille et calculée pour le parc conformément à l'article 17, sauf dans le cas de véhicules à technologie de pointe, de véhicules au gaz naturel ou de véhicules à gaz naturel à double carburant où, pour l'application des éléments B et C de la formule figurant au paragraphe 17(3), le nombre de véhicules est multiplié par le nombre indiqué pour ces types de véhicules dans le tableau du paragraphe 18.1(4) pour l'année de modèle en cause;

**C** le résultat de la formule suivante :

$$N_v + \Sigma (N_{cv} \times M)$$

où :

**N<sub>v</sub>** représente le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc, à l'exclusion des véhicules à technologie de pointe, des véhicules au gaz naturel et des véhicules à gaz naturel à double carburant,

**N<sub>cv</sub>** le nombre de véhicules à technologie de pointe, de véhicules au gaz naturel ou de véhicules à gaz

**M** is the multiplier set out in the table to subsection 18.1(4) in respect of the type of vehicle for the model year in question.

naturel à double carburant dans le parc, selon le cas,

**M** le multiplicateur indiqué dans le tableau du paragraphe 18.1(4) pour ce type de véhicule selon l'année de modèle en cause.

#### **2022 to 2024 model years**

**(3.4)** For the 2022 to 2024 model years, if a company makes the election under subsection 18.1(4), the descriptions of A and C in subsection (3) are replaced by the descriptions of A and C in subsection (3.3).

#### **Années de modèle 2022 à 2024**

**(3.4)** Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe 18.1(4) pour les années de modèle 2022 à 2024, les éléments A et C au paragraphe (3) sont remplacés par ceux prévus au paragraphe (3.3).

#### **Date of credit or deficit**

**(4)** Subject to subsection (4.1), a company obtains credits or incurs deficits for a specific fleet on the day on which the company submits the end of model year report for the model year in question.

#### **Date d'attribution**

**(4)** Sous réserve du paragraphe (4.1), l'entreprise obtient des points ou subit un déficit à l'égard du parc à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle en cause.

#### **Date of credit or deficit — 2017 to 2021 model years**

**(4.1)** A company obtains credits or reduces its deficits for a specific fleet of the 2017 to 2021 model years if the report includes the following information in respect of that fleet:

#### **Date d'attribution — années de modèle 2017 à 2021**

**(4.1)** L'entreprise obtient des points ou réduit la valeur du déficit à l'égard de l'un de ses parcs des années de modèle 2017 à 2021 si le rapport contient les renseignements ci-après pour le parc en cause :

**(a)** the number of credits or deficits calculated in accordance with subsection (3) and, as applicable, the number of credits or deficits calculated in accordance with subsection (3.3), as well as the difference between the results; and

**a)** le nombre de points ou la valeur du déficit calculés selon le paragraphe (3) et, le cas échéant, le nombre de points ou la valeur du déficit calculés selon le paragraphe (3.3) de même que la différence entre les résultats obtenus;

**(b)** a statement that the company has elected to recalculate credits or deficits in accordance with subsection (3.3) and an indication of the number of additional credits, or the reduction in the number of deficits, obtained as a result of that election as well as the number of vehicles in question.

**b)** une déclaration portant que l'entreprise a choisi de calculer à nouveau les points ou la valeur du déficit selon le paragraphe (3.3) et le nombre de points supplémentaires ou la réduction de la valeur du déficit obtenus à la suite du choix exercé de même que le nombre de véhicules en cause.

**(7) Subsection 20(6) of the Regulations is replaced by the following:**

**(7) Le paragraphe 20(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

#### **Time limit — credits for 2017 and 2018 model years**

**(6)** Credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2017 and 2018 model years may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of a model year that is up to three model years before or up to six model years after the model year in respect of which the credits were obtained, after which the credits are no longer valid.

#### **Durée de validité — points pour les années de modèle 2017 et 2018**

**(6)** Les points obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2017 et 2018 peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des trois années de modèle qui précèdent celle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus et des six qui la suivent. Ils ne sont plus valides subséquemment.

#### **Time limit — credits for 2019 model year and subsequent model years**

**(7)** Credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2019 model year and a subsequent model year may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of a model year that is up to three model years before or up to five model years

#### **Durée de validité — points pour l'année de modèle 2019 et les années de modèle ultérieures**

**(7)** Les points obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2019 et d'une année de modèle ultérieure peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des trois années de modèle qui précèdent

after the model year in respect of which the credits were obtained, after which the credits are no longer valid.

**12 Subsection 25(2) of the Regulations is replaced by the following:**

**Calculation**

(2) The company must calculate the credits or deficits for each of its temporary optional fleets using the formula set out in subsection 20(3).

**13 The Regulations are amended by adding the following after section 30:**

Combined Fleet  
Requirements — Zero-emission  
Vehicles

Interpretation

**Definitions**

**30.1 (1)** The following definitions apply in this section, in sections 30.11 to 30.21 and in subsections 33(4.1) to (5).

**combined fleet** means all automobiles of a specific model year that a company manufactures in Canada or imports into Canada for the purpose of sale of those automobiles to the first retail purchaser. (*parc combiné*)

**company** has the same meaning as in section 149 of the Act. (*entreprise*)

**ZEV requirement** means the minimum performance required with respect to zero-emission vehicles of a company's combined fleet for a given model year, as set out in section 30.12. (*exigence VZE*)

**ZEV value** means the actual performance with respect to zero-emission vehicles of a company's combined fleet for a given model year, calculated in accordance with section 30.13(1). (*valeur VZE*)

**Exclusion — emergency vehicles and fire fighting vehicles**

(2) Despite the definition *combined fleet* in subsection (1), a company may, for the purposes of sections 30.11 to 30.21, elect to exclude emergency vehicles and fire fighting vehicles from its combined fleet of any model year, if it reports that election in its end of model year report for that model year.

**Exclusion — automobile being exported**

(3) The definition *combined fleet* in subsection (1) does not include any automobile that is being exported and

celle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus et des cinq qui la suivent. Ils ne sont plus valides subséquemment.

**12 Le paragraphe 25(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Calcul**

(2) Elle calcule le nombre de points ou la valeur du déficit à l'égard du parc optionnel provisoire selon la formule prévue au paragraphe 20(3).

**13 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 30, de ce qui suit :**

Exigences relatives au parc  
combiné — véhicules zéro émission

Définitions et interprétation

**Définitions**

**30.1 (1)** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article, aux articles 30.11 à 30.21, et aux paragraphes 33(4.1) à (5).

**entreprise** S'entend au sens de l'article 149 de la Loi. (*company*)

**exigence VZE** La performance minimale imposée au parc combiné relative aux véhicules zéro émission pour une année de modèle donnée, prévue à l'article 30.12. (*ZEV requirement*)

**parc combiné** L'ensemble des automobiles d'une année de modèle donnée qui sont construites ou importées au Canada par une entreprise et qui sont destinées à la vente au premier usager. (*combined fleet*)

**valeur VZE** La performance réelle du parc combiné relative aux véhicules zéro émission pour une année de modèle donnée, calculée conformément au paragraphe 30.13(1). (*ZEV value*)

**Exception — véhicules d'urgence et véhicules d'incendie**

(2) Malgré la définition de *parc combiné* au paragraphe (1), l'entreprise peut, pour l'application des articles 30.11 à 30.21, choisir d'exclure de son parc combiné d'une année de modèle donnée les véhicules d'urgence et les véhicules d'incendie, si elle fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle en cause.

**Exception — automobiles destinées à être exportées**

(3) La définition de *parc combiné* au paragraphe (1) ne vise pas les automobiles destinées à être exportées qui

that is accompanied by written evidence establishing that it will not be sold or used in Canada.

## General

### Requirement respecting ZEV value

**30.11** Subject to sections 30.14 to 30.21, a company must ensure that the ZEV value of its combined fleet, calculated in accordance with section 30.13, of the 2026 model year and subsequent model years meets or exceeds the ZEV requirement for the model year in question.

## ZEV Requirement for Combined Fleet

### ZEV requirement by model year

**30.12** The ZEV requirement for a company's combined fleet for a model year in column 1 of the following table is set out in column 2.

	Column 1	Column 2
Item	Model year	ZEV requirement
1	2026	0.20
2	2027	0.23
3	2028	0.34
4	2029	0.43
5	2030	0.60
6	2031	0.74
7	2032	0.83
8	2033	0.94
9	2034	0.97
10	2035 and subsequent	1

## ZEV Value for Combined Fleet

### Calculation of ZEV value

**30.13 (1)** A company must calculate, for the 2026 model year and subsequent model years, the ZEV value of its combined fleet using the following formula:

$$(A \div B) + C$$

where

- A** is the total number of electric vehicles and fuel cell vehicles in the combined fleet;
- B** is the total number of automobiles in the combined fleet; and
- C** is, with respect to plug-in hybrid electric vehicles, the lesser of the following results:

(a) the contribution of these plug-in hybrid electric vehicles to the actual performance of a company's

sont accompagnées d'une preuve écrite attestant qu'elles ne seront pas utilisées ou vendues au Canada.

## Disposition générale

### Exigence relative à la valeur VZE

**30.11** Sous réserve des articles 30.14 à 30.21, l'entreprise veille à ce que la valeur VZE de son parc combiné de l'année de modèle 2026 et des années de modèles ultérieures, calculée conformément à l'article 30.13, ne soit pas inférieure à l'exigence VZE pour l'année de modèle en cause.

## Exigence VZE pour le parc combiné

### Exigence VZE par année de modèle

**30.12** L'exigence VZE pour le parc combiné d'une année de modèle figurant à la colonne 1 du tableau ci-après est indiquée à la colonne 2.

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Année de modèle	Exigence VZE
1	2026	0,20
2	2027	0,23
3	2028	0,34
4	2029	0,43
5	2030	0,60
6	2031	0,74
7	2032	0,83
8	2033	0,94
9	2034	0,97
10	2035 et ultérieures	1

## Valeur VZE du parc combiné

### Calcul de la valeur VZE

**30.13 (1)** L'entreprise calcule, pour chaque année de modèle à compter de l'année de modèle 2026, la valeur VZE de son parc combiné selon la formule suivante :

$$(A \div B) + C$$

où :

- A** représente le nombre total de véhicules électriques et de véhicules à pile à combustible dans le parc combiné;
- B** le nombre total d'automobiles dans le parc combiné;
- C** à l'égard des véhicules électriques hybrides rechargeables, le moindre des résultats suivants :

a) la contribution de ces véhicules électriques hybrides rechargeables à la performance réelle du parc combiné



combined fleet with respect to zero-emission vehicles, calculated using the following formula:

$$(0.15 \times A + 0.75 \times B + C + D + 0.75 \times E + F + 0.75 \times G + H) \div I$$

where

- A** is, for the 2026 model year, the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet with an all-electric driving range of at least 35 km and not more than 49 km,
- B** is, for the 2026 model year, the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet equipped with less than seven seats with an all-electric driving range of at least 50 km and not more than 64 km,
- C** is, for the 2026 model year, the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet equipped with seven seats or more with an all-electric driving range of at least 50 km and not more than 64 km,
- D** is, for the 2026 model year, the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet with an all-electric driving range of at least 65 km,
- E** is, for the 2027 model year, the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet equipped with less than seven seats with an all-electric driving range of at least 50 km and not more than 79 km,
- F** is, for the 2027 model year, the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet equipped with seven seats or more with an all-electric driving range of at least 50 km and not more than 79 km,
- G** is, for the 2028 model year, the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet with an all-electric driving range of at least 50 km and not more than 79 km,
- H** is, for the 2027 and subsequent model years, the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet with an all-electric driving range of at least 80 km, and
- I** is the total number of automobiles in the combined fleet, and

**(b)** the allowable portion of the contribution of these plug-in hybrid electric vehicles to the ZEV requirement for a company's combined fleet, calculated using the following formula:

$$A \times B$$

where

- A** is the ZEV requirement for the model year in question, and

de l'entreprise relative aux véhicules zéro émission du parc combiné, calculée selon la formule suivante :

$$(0,15 \times A + 0,75 \times B + C + D + 0,75 \times E + F + 0,75 \times G + H) \div I$$

où :

- A** représente, pour l'année de modèle 2026, le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 35 km et d'au plus 49 km,
- B** pour l'année de modèle 2026, le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné qui sont équipés de moins de sept sièges et dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 50 km et d'au plus 64 km,
- C** pour l'année de modèle 2026, le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné qui sont équipés d'au moins sept sièges et dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 50 km et d'au plus 64 km,
- D** pour l'année de modèle 2026, le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 65 km,
- E** pour l'année de modèle 2027, le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné qui sont équipés de moins de sept sièges et dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 50 km et d'au plus 79 km,
- F** pour l'année de modèle 2027, le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné qui sont équipés d'au moins sept sièges et dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 50 km et d'au plus 79 km,
- G** pour l'année de modèle 2028, le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 50 km et d'au plus 79 km,
- H** pour l'année de modèle 2027 et les années de modèle ultérieures, le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 80 km,
- I** le nombre total d'automobiles dans le parc combiné,

**b)** la portion admissible de la contribution de ces véhicules électriques hybrides rechargeables à l'exigence VZE du parc combiné de l'entreprise, calculée selon la formule suivante :

$$A \times B$$

**B** is the allowable portion of that ZEV requirement, set out in column 2 of the following table, for the model year set out in column 1:

Column 1		Column 2
Item	Model year	Allowable portion of ZEV requirement
1	2026	0.45
2	2027	0.30
3	2028 and subsequent	0.20

### All-electric driving range

**(2)** For the purposes of subsection (1), the all-electric driving range is calculated using the following formula, rounded to the nearest whole number or, if the number is equidistant between two consecutive whole numbers, to the higher number:

$$A \times 0.7$$

where

**A** is the actual charge-depleting range in kilometres, determined in accordance with section 311(j)(4)(i) of Title 40, chapter I, subchapter Q, part 600, subpart D of the CFR, rounded to the nearest tenth of a unit or, if the number is equidistant between two consecutive tenths of a unit, to the higher tenth.

### Compliance Unit or Deficit System

#### Obtaining units

**30.14 (1)** As of the 2026 model year, a company obtains compliance units in respect of its combined fleet if its ZEV value is greater than the ZEV requirement for the model year in question and the company reports the compliance units in its end of model year report.

#### Deficits

**(2)** As of the 2026 model year, a company incurs a deficit in respect of its combined fleet if its ZEV value is less than the ZEV requirement for the model year in question.

#### Calculation

**(3)** A company must calculate the compliance units or deficit for its combined fleet of a given model year using the following formula:

$$(A - B) \times C$$

où :

**A** représente l'exigence VZE pour l'année de modèle en cause,

**B** la portion admissible de cette exigence VZE, indiquée à la colonne 2 du tableau ci-après, pour l'année de modèle figurant à la colonne 1 :

Colonne 1		Colonne 2
Article	Année de modèle	Portion admissible de l'exigence VZE
1	2026	0,45
2	2027	0,30
3	2028 et ultérieures	0,20

### Autonomie tout électrique

**(2)** Pour l'application du paragraphe (1), l'autonomie tout électrique est déterminée selon la formule ci-après et est arrondi au nombre entier le plus près ou, en cas d'équidistance entre deux nombres entiers, au nombre entier supérieur :

$$A \times 0,7$$

où :

**A** représente l'autonomie électrique réelle en kilomètres établie conformément à l'article 311(j)(4)(i) de la sous-partie D, partie 600, section de chapitre Q, chapitre I, titre 40 du CFR, arrondie à la première décimale ou, en cas d'équidistance entre deux décimales consécutives, à la plus élevée de celles-ci.

### Système d'unités de conformité ou de déficit

#### Obtention des unités

**30.14 (1)** À compter de l'année de modèle 2026, l'entreprise obtient des unités de conformité à l'égard de son parc combiné si la valeur VZE de celui-ci est supérieure à l'exigence VZE pour l'année de modèle en cause et si elle inclut ces unités de conformité dans son rapport de fin d'année de modèle.

#### Déficit

**(2)** À compter de l'année de modèle 2026, l'entreprise subit un déficit à l'égard de son parc combiné si la valeur VZE de celui-ci est inférieure à l'exigence VZE pour l'année de modèle en cause.

#### Calcul

**(3)** L'entreprise calcule le nombre d'unités de conformité ou le déficit pour son parc combiné d'une année de modèle donnée selon la formule suivante :

$$(A - B) \times C$$

where

- A** is the ZEV value of its combined fleet of the model year;
- B** is the ZEV requirement for the model year; and
- C** is the total number of automobiles in the combined fleet.

#### Date of units or deficit

**(4)** A company obtains compliance units or incurs a deficit in respect of its combined fleet on the day on which the end of model year report for the model year in question is submitted.

#### Use of units – time limit

**(5)** Compliance units obtained for a combined fleet of any of the 2026 to 2034 model years may be used to offset a deficit incurred in respect of any combined fleet of up to three model years before the model year for which those units were obtained and, at the latest, of the earlier of

- (a)** the fifth model year after the model year for which the units were obtained; and
- (b)** the 2034 model year.

#### End of validity

**(6)** Compliance units are no longer valid after the day on which the company submits its end of model year report for the 2035 model year.

### Offsetting Deficits and Use of Units

#### Deficits

**30.15 (1)** Subject to subsection (4), a company must use compliance units obtained in respect of its combined fleet of a given model year to offset a deficit incurred in respect of its combined fleet.

#### Remaining compliance units

**(2)** A company may bank all or some of any remaining compliance units to offset a future deficit or transfer all or some of them to another company.

où :

- A** représente la valeur VZE de son parc combiné pour l'année de modèle;
- B** l'exigence VZE pour l'année de modèle;
- C** le nombre total d'automobiles dans le parc combiné.

#### Date d'attribution

**(4)** L'entreprise obtient des unités de conformité ou subit un déficit à l'égard du parc combiné à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle en cause.

#### Utilisation des unités – date ultime

**(5)** Les unités de conformité obtenues pour un parc combiné de l'une des années de modèle 2026 à 2034 peuvent être utilisées pour compenser le déficit subi à l'égard de tout parc combiné des trois années de modèle qui précèdent l'année de modèle à l'égard de laquelle elles ont été obtenues et, au plus tard, de la première en date des années de modèle suivantes :

- a)** la cinquième année de modèle qui suit celle à l'égard de laquelle les unités ont été obtenues;
- b)** l'année de modèle 2034.

#### Limite de validité

**(6)** Aucune unité de conformité n'est valide après la date à laquelle l'entreprise présente le rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2035.

### Compensation de déficits et utilisation d'unités

#### Déficit

**30.15 (1)** Sous réserve du paragraphe (4), l'entreprise est tenue d'utiliser les unités de conformité qu'elle a obtenues à l'égard du parc combiné d'une année de modèle donnée pour compenser tout déficit subi à l'égard de son parc combiné.

#### Excédent d'unités

**(2)** L'entreprise peut soit accumuler en totalité ou en partie tout excédent d'unités de conformité pour compenser un déficit futur, soit le transférer en totalité ou en partie à une autre entreprise.

**Offset**

**(3)** A company may offset a deficit with,

**(a)** in the case of a deficit incurred in respect of the 2026 and 2027 model years, a number of units equal to the deficit, consisting of

**(i)** compliance units obtained in accordance with section 30.14, early compliance units obtained in accordance with section 30.16 or charging station units created in accordance with section 30.21,

**(ii)** compliance units or charging station units that were transferred to it by another company, or

**(iii)** a combination of any of these units;

**(b)** in the case of a deficit incurred in respect of the 2028 to 2030 model years, a number of units equal to the deficit, consisting of

**(i)** compliance units obtained in accordance with section 30.14 or charging station units created in accordance with section 30.21,

**(ii)** compliance units or charging station units that were transferred to it by another company, or

**(iii)** a combination of any of these units;

**(c)** in the case of a deficit incurred in respect of the 2031 to 2034 model years, a number of compliance units equal to the deficit, consisting of compliance units obtained in accordance with section 30.14 or that were transferred to it by another company, or a combination of any of these units.

**Offsetting deficits — sum of early compliance units and charging station units**

**(4)** The sum of early compliance units and charging station units, including those charging station units that were transferred to it by another company, that a company uses to offset a deficit incurred in respect of the combined fleet of any of the 2026 to 2030 model years may not exceed, for the model year in question, the amount calculated using the following formula:

$$0.1 \times A \times B$$

where

- A** is the ZEV requirement for the model year in question; and
- B** is the total number of automobiles in the combined fleet.

**Compensation**

**(3)** Le déficit d'une entreprise peut être compensé par application :

**a)** s'agissant d'un déficit à l'égard des années de modèle 2026 et 2027, d'un nombre d'unités égal au déficit, formé :

**(i)** soit d'unités de conformité qu'elle a obtenues en vertu de l'article 30.14, d'unités de conformité précoce qu'elle a obtenues en vertu de l'article 30.16 ou d'unités de bornes de recharge qu'elle a créées en vertu de l'article 30.21,

**(ii)** soit d'unités de conformité ou d'unités de bornes de recharge qui lui sont transférées par une autre entreprise,

**(iii)** soit d'une combinaison de ces unités;

**b)** s'agissant d'un déficit à l'égard des années de modèle 2028 à 2030, d'un nombre d'unités égal au déficit, formé :

**(i)** soit d'unités de conformité qu'elle a obtenues en vertu de l'article 30.14 ou d'unités de bornes de recharge qu'elle a créées en vertu de l'article 30.21,

**(ii)** soit d'unités de conformité ou d'unités de bornes de recharge qui lui sont transférées par une autre entreprise,

**(iii)** soit d'une combinaison de ces unités;

**c)** s'agissant d'un déficit à l'égard des années de modèle 2031 à 2034, d'un nombre d'unités égal au déficit, formé d'unité de conformité qu'elle a obtenues en vertu de l'article 30.14 ou qui lui sont transférées par une autre entreprise ou d'une combinaison de ces unités.

**Compensation de déficits — somme des unités de conformité précoce et des unités de bornes de recharge**

**(4)** La somme des unités de conformité précoce et des unités de bornes de recharge, y compris des unités de bornes de recharge qui sont transférées par une autre entreprise, que l'entreprise utilise pour compenser le déficit subi à l'égard du parc combiné de l'une des années de modèle 2026 à 2030 ne peut excéder, pour l'année de modèle en cause, le résultat du calcul suivant :

$$0,1 \times A \times B$$

où :

- A** représente l'exigence VZE pour l'année de modèle en cause;
- B** le nombre total d'automobiles dans le parc combiné.

### Offsetting deficits 2026 to 2034 model years — time limit

**(5)** Any deficit incurred in respect of a combined fleet for a given model year must be offset no later than

**(a)** in the case of a deficit in respect of the 2026 to 2031 model years, the day on which the company submits the end of model year report of the third model year after the model year for which the company incurred the deficit; or

**(b)** in the case of a deficit in respect of the 2032 to 2034 model years, the day on which the company submits the end of model year report for the 2035 model year.

### No offset — 2035 model years and subsequent model years

**(6)** No deficits incurred in respect of a combined fleet for the 2035 model year and subsequent model years can be offset.

### Early Compliance Units — Zero-emission Vehicles of the 2024 and 2025 model years

#### Obtaining units

**30.16 (1)** A company may obtain early compliance units in respect of its combined fleet of the 2024 and 2025 model year, if there are zero-emission vehicles in its combined fleet, the amount calculated in accordance with subsections (2) and (3) is positive and the company reports those units in the end of model year report for the model year in question.

#### Calculation — 2024 model year

**(2)** The number of early compliance units that a company may obtain for its combined fleet of the 2024 model year is equal to the lesser of

**(a)** the number of units calculated using the following formula:

$$0.12 \times A$$

where

**A** is the total number of automobiles in the combined fleet; and

**(b)** the number calculated using the following formula:

$$(0.15 \times A + 0.75 \times B + C + D) - (0.08 \times E)$$

where

**A** is the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet with an all-electric driving range of at least 35 km and not more than 49 km,

### Compensation des déficits des années de modèle 2026 à 2034 — dates ultimes

**(5)** Le déficit subi pour un parc combiné d'une année de modèle donnée est compensé au plus tard :

**a)** s'agissant d'un déficit à l'égard des années de modèle 2026 à 2031, à la date de présentation du rapport de fin d'année de modèle pour la troisième année de modèle qui suit celle à l'égard de laquelle il est subi;

**b)** s'agissant d'un déficit à l'égard des années de modèle 2032 à 2034, à la date de présentation du rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2035.

### Aucune compensation — année de modèle 2035 et années de modèles ultérieures

**(6)** Nul déficit subi à l'égard du parc combiné de l'année de modèle 2035 et des années de modèle ultérieures ne peut être compensé.

### Unités de conformité précoce — véhicules zéro émission des années de modèle 2024 et 2025

#### Obtention des unités

**30.16 (1)** L'entreprise peut obtenir des unités de conformité précoce à l'égard de son parc combiné de l'année de modèle 2024 et 2025 s'il y a des véhicules zéro émission dans son parc combiné, si le résultat des calculs prévus aux paragraphes (2) et (3) est positif et si elle inclut les unités dans son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle en cause.

#### Calcul — année de modèle 2024

**(2)** Le nombre d'unités de conformité précoce que peut obtenir l'entreprise pour son parc combiné de l'année de modèle 2024 est égal au moindre des nombres suivants :

**a)** le nombre d'unités calculé selon la formule suivante :

$$0,12 \times A$$

où :

**A** représente le nombre total d'automobiles dans le parc combiné;

**b)** le nombre d'unités calculé selon la formule suivante :

$$(0,15 \times A + 0,75 \times B + C + D) - (0,08 \times E)$$

où :

**A** représente le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 35 km et d'au plus 49 km,

- B** is the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet equipped with less than seven seats with an all-electric driving range of at least 50 km and not more than 64 km,
- C** is the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet equipped with seven seats or more with an all-electric driving range of at least 50 km and not more than 64 km,
- D** is the total number of electric vehicles and fuel cell vehicles, and plug-in hybrid electric vehicles with an all-electric driving range of at least 65 km, in the combined fleet, and
- E** is the total number of automobiles in the combined fleet.

**Calculation – model year 2025**

**(3)** The number of early compliance units that a company may obtain for its combined fleet of the 2025 model year is the lesser of

- (a)** the number of units calculated using the following formula:

$$0.07 \times A$$

where

- A** is the total number of automobiles in the combined fleet; and

- (b)** the number calculated using the following formula:

$$(0.15 \times A + 0.75 \times B + C + D) - (0.13 \times E)$$

where

- A** is the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet with an all-electric driving range of at least 35 km and not more than 49 km,
- B** is the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet equipped with less than seven seats with an all-electric driving range of at least 50 km and not more than 64 km,
- C** is the total number of plug-in hybrid electric vehicles in the combined fleet equipped with seven seats or more with an all-electric driving range of at least 50 km and not more than 64 km,
- D** is the total number of electric vehicles and fuel cell vehicles, and plug-in hybrid electric vehicles with an all-electric driving range of at least 65 km, in the combined fleet, and
- E** is the total number of automobiles in the combined fleet.

- B** le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné qui sont équipés de moins de sept sièges et dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 50 km et d'au plus 64 km,
- C** le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné qui sont équipés d'au moins sept sièges et dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 50 km et d'au plus 64 km,
- D** le nombre total de véhicules électriques, de véhicules à pile à combustible et, s'ils ont une autonomie tout électrique d'au moins 65 km, de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné,
- E** le nombre total d'automobiles dans le parc combiné.

**Calcul – année de modèle 2025**

**(3)** Le nombre d'unités de conformité précoce que peut obtenir l'entreprise pour son parc combiné de l'année de modèle 2025 est égal au moindre des nombres suivants :

- a)** le nombre d'unités calculé selon la formule suivante :

$$0,07 \times A$$

où :

- A** représente le nombre total d'automobiles dans le parc combiné;

- b)** le nombre d'unités calculé selon la formule suivante :

$$(0,15 \times A + 0,75 \times B + C + D) - (0,13 \times E)$$

où :

- A** représente le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 35 km et d'au plus 49 km,
- B** le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné qui sont équipés de moins de sept sièges et dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 50 km et d'au plus 64 km,
- C** le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné qui sont équipés d'au moins sept sièges et dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 50 km et d'au plus 64 km,
- D** le nombre total de véhicules électriques, de véhicules à pile à combustible et, s'ils ont une autonomie tout électrique d'au moins 65 km, de véhicules électriques hybrides rechargeables dans le parc combiné,

**Date of units**

**(4)** A company obtains early compliance units with respect to its combined fleet on the day on which the end of model year report for the model year in question is submitted.

**Banking**

**(5)** A company may bank but cannot transfer its early compliance units.

**End of validity**

**(6)** Early compliance units are no longer valid after the day on which the company submits its end of model year report for the 2027 model year.

**Registered Charging Station Installation Project – Charging Station Units****Registration**

**30.17** Subject to section 30.19, the Minister may, on the application of one company, register a charging station installation project so that charging station units are created if the application contains the information that is required by section 30.18. The Minister will complete registration by no later than December 31, 2027.

**Registration application content**

**30.18** The application for registration of the project must contain

- (a)** the name, street and mailing addresses, telephone number and, if any, email address of the company;
- (b)** the name, title, street and mailing addresses, telephone number and, if any, email address of the person who is authorized to act on behalf of the company;
- (c)** the name, title, street and mailing addresses, telephone number and, if any, email address of its contact person, other than the person referred to in paragraph (b);
- (d)** if applicable, the information referred to in paragraphs (a) to (c) with respect to each company and third party that invests in the project;
- (e)** the following information with respect to the project:
  - (i)** the name by which the project is known,
  - (ii)** the estimated total investment in the project and, if applicable, the amount to be invested by each company and third party and the proportion,

**E** le nombre total d'automobiles dans le parc combiné.

**Date d'attribution**

**(4)** L'entreprise obtient les unités de conformité précoce à l'égard du parc combiné à la date de présentation du rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle en cause.

**Accumulation**

**(5)** L'entreprise peut accumuler les unités de conformité précoce mais ne peut les transférer.

**Limite de validité**

**(6)** Aucune unité de conformité précoce n'est valide après la date à laquelle l'entreprise présente le rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2027.

**Projet enregistré d'installation de bornes de recharge – unités de bornes de recharge****Enregistrement**

**30.17** Sous réserve de l'article 30.19, le ministre peut, sur demande d'une seule entreprise, enregistrer tout projet d'installation de bornes de recharge afin que soient créées des unités de bornes de recharge à l'égard du projet si la demande contient les éléments prévues à l'article 30.18. Il procède à l'enregistrement au plus tard le 31 décembre 2027.

**Demande d'enregistrement – contenu**

**30.18** La demande d'enregistrement du projet contient ce qui suit :

- a)** les nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, adresse électronique de l'entreprise;
- b)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, adresse électronique de la personne autorisée à agir pour le compte de l'entreprise;
- c)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, adresse électronique d'une personne-ressource autre que celle visée à l'alinéa b);
- d)** le cas échéant, les renseignements visés aux alinéas a) à c) à l'égard de chaque entreprise et tierce partie qui investit dans le projet;
- e)** les renseignements ci-après relatifs au projet :
  - (i)** le nom sous lequel le projet est désigné,
  - (ii)** l'estimation du montant total de l'investissement dans le projet et, le cas échéant, du montant

expressed as a percentage, of their investment in the total investment in the project,

- (iii) the estimated number of charging stations,
  - (iv) the rated power of each station,
  - (v) the location of each station, according to the Global Positioning System (GPS), to the fifth decimal place,
  - (vi) the anticipated date of commencement of operation of each station, and
  - (vii) the estimated number of charging station units to be created; and
- (f) a statement affirming that
- (i) the project targets the installation of charging stations for zero-emission vehicles,
  - (ii) the charging stations will be certified for use in Canada and will be installed in a permanent manner in Canada, in locations where there are no charging stations or to increase the number of charging stations already installed at a given location,
  - (iii) the charging stations will have a rated power of at least 150 kW,
  - (iv) the charging stations can be used, without restricting the power output, at all times and at the same price by all makes and models of zero-emission vehicles that are equipped with a compatible charging port or necessary adaptor to connect to the stations,
  - (v) the charging stations will be operational no earlier than on January 1, 2024 and no later than two years after the date of registration of the project, but the date must not be later than December 31, 2027,
  - (vi) the charging stations will remain in operation for at least five years,
  - (vii) no financial contribution or other benefit will be granted with respect to the project from a government program, and
  - (viii) no compliance credits, referred to in sections 102 and 103 of the *Clean Fuel Regulations*, will be created with respect to the project.

#### Registration – conditions

**30.19** The Minister must not register a charging station installation project under section 30.17 unless the

que chaque entreprise et tierce partie investit ainsi que la proportion, exprimée en pourcentage, que leur investissement représente par rapport à l'investissement total,

- (iii) l'estimation du nombre de bornes de recharge,
- (iv) la puissance nominale de chaque borne,
- (v) les coordonnées de chaque borne selon le Système de positionnement global (GPS) en degrés décimaux au cent millième près,
- (vi) la date prévue de mise en service de chaque borne,
- (vii) l'estimation du nombre d'unités de bornes de recharge qui seront créées;

f) une déclaration attestant ce qui suit :

- (i) le projet vise l'installation de bornes de recharge pour véhicules zéro émission,
- (ii) les bornes de recharge seront certifiées pour utilisation au Canada et installées au Canada de manière permanente à des endroits où il n'y a pas de bornes ou pour augmenter le nombre de bornes déjà installées à un endroit donné,
- (iii) elles posséderont une puissance nominale d'au moins 150 kW,
- (iv) elles pourront être utilisées – au même tarif et sans restriction de puissance de sortie – en tout temps par les véhicules zéro émission équipés d'un port de charge compatible ou de l'adaptateur approprié, peu importe la marque et le modèle du véhicule,
- (v) elles seront mises en service au plus tôt le 1<sup>er</sup> janvier 2024 et au plus tard le 31 décembre 2027 ou, s'il est antérieur, au deuxième anniversaire de la date d'enregistrement du projet,
- (vi) elles demeureront en service pendant au moins cinq ans,
- (vii) aucune contribution financière ne sera versée et aucun autre avantage ne sera accordé à l'égard du projet dans le cadre d'un programme gouvernemental,
- (viii) aucune unité de conformité ne sera créée en vertu des articles 102 et 103 du *Règlement sur les combustibles propres* à l'égard du projet.

#### Enregistrement – conditions

**30.19** Le ministre n'enregistre le projet d'installation de bornes de recharge conformément à l'article 30.17 que s'il



Minister is satisfied that the statement referred to in paragraph 30.18(f) will be complied with.

**Cancellation of registration**

**30.20** The Minister must cancel the registration of any charging station installation project that does not comply with subparagraph 30.18(f)(i), (vii) or (viii).

**Creation of charging station units**

**30.21 (1)** A company may create charging station units with respect to any registered charging station project if

- (a) all charging stations became operational no earlier than on January 1, 2024 and no later than two years after the date of registration of the project, but the date must not be later than December 31, 2027; and
- (b) the company reports those units in its end of model year report.

**Number of units — one investor**

**(2)** If a company is the only investor in a registered project, the company must calculate the number of charging station units it will create using the following formula:

$$A \div B$$

where

**A** is the lesser of

- (a) the total amount of the company’s investment; and
- (b) the total of the maximum allowable investment amounts for each charging station, in accordance with the table below; and

Column 1	Column 2
Rated power of charging stations	Maximum investment for each charging station
150 kW to 199 kW	\$150,000
200 kW and above	\$200,000

**B** is \$20,000.

**Number of units — multiple investors**

**(3)** If a company invests in the registered project with other companies or third parties, that company must calculate the number of charging station units it will create using the following formula:

$$(A \div B) \times C$$

est convaincu que la déclaration visée à l’alinéa 30.18f) sera respectée.

**Annulation de l’enregistrement**

**30.20** Le ministre annule l’enregistrement de tout projet d’installation de bornes de recharge pour lequel l’un des sous-alinéas 30.18f)(i), (vii) ou (viii) n’est pas respecté.

**Création d’unités de bornes de recharge**

**30.21 (1)** L’entreprise peut créer des unités de bornes de recharge à l’égard de tout projet d’installation de bornes de recharge enregistré si les conditions suivantes sont réunies :

- a) les bornes de recharge ont été mises en service au plus tôt le 1<sup>er</sup> janvier 2024 et au plus tard le 31 décembre 2027 ou, s’il est antérieur, au deuxième anniversaire de la date d’enregistrement du projet;
- b) l’entreprise inclut les unités dans son rapport de fin d’année de modèle.

**Nombre d’unités — un seul investisseur**

**(2)** Dans le cas où elle est le seul investisseur dans le projet enregistré, l’entreprise calcule le nombre d’unités de bornes de recharge qu’elle crée selon la formule suivante :

$$A \div B$$

où :

**A** représente le moindre des montants suivants :

- a) le montant total de son investissement dans le projet;
- b) la somme des montants représentant l’investissement maximal admissible pour chaque borne de recharge conformément au tableau suivant :

Colonne 1	Colonne 2
Puissance nominale des bornes de recharge	Investissement maximal par borne de recharge
150 kW à 199 kW	150 000 \$
200 kW ou plus	200 000 \$

**B** 20 000 \$.

**Nombre d’unités — investisseurs multiples**

**(3)** Dans le cas où elle investit dans le projet enregistré avec d’autres entreprises ou tierces parties, l’entreprise calcule le nombre d’unités de bornes de recharge qu’elle crée selon la formule suivante :

$$(A \div B) \times C$$

where

**A** is the lesser of

- (a)** the total investment amount in the project, and
- (b)** the total of the maximum allowable investment amounts for each charging station, in accordance with the table in subsection (2);

**B** is \$20,000; and

**C** is the proportion of the company's investment in the project, as compared to the total investment in the project, expressed as a percentage of the total investment.

#### **Date of units**

**(4)** A company creates charging station units with respect to a registered project on the day on which the end of model year report for the model year in question is submitted.

#### **Banking or transfer**

**(5)** A company may bank all or some of the charging station units created with respect to the registered project and transfer all or some of them to another company.

#### **Cancellation of charging station units**

**(6)** The Minister must cancel

- (a)** in respect of each charging station of the registered project that does not comply with any of subparagraph 30.18(f)(ii) to (vi), those charging station units created with respect to the station; and
- (b)** in respect of the cancellation of the registration of a project under section 30.20, all units created with respect to that project.

#### **End of validity**

**(7)** Charging station units are no longer valid after the day on which the company submits its end of model year report for the 2030 model year.

#### **14 Section 33 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):**

##### **Additional information — early compliance units and charging station units**

**(4.1)** The end of model year report must also contain the following information with respect to the combined fleet of the company:

- (a)** as applicable, with respect to any early compliance units obtained,
- (i)** the number of units obtained,

où :

**A** représente le moindre des montants suivants :

- a)** le montant total de l'investissement dans le projet;
  - b)** la somme des montants représentant l'investissement maximal admissible pour chaque borne de recharge conformément au tableau du paragraphe (2);
- B** 20 000 \$;
- C** la proportion en pourcentage de son investissement par rapport au montant total de l'investissement dans le projet.

#### **Date d'attribution**

**(4)** L'entreprise crée les unités de bornes de recharge à l'égard du projet enregistré à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle en cause.

#### **Accumulation et transfert**

**(5)** L'entreprise peut accumuler en totalité ou en partie les unités de bornes de recharge créées à l'égard du projet enregistré et les transférer en totalité ou en partie à une autre entreprise.

#### **Annulation d'unités de bornes de recharge**

**(6)** Le ministre annule :

- a)** pour chaque borne de recharge du projet enregistré qui ne respecte pas l'un des sous-alinéas 30.18f(ii) à (vi), les unités de bornes de recharge créées à l'égard de la borne;
- b)** dans le cas où l'enregistrement du projet est annulé par application de l'article 30.20, les unités créées à l'égard du projet.

#### **Limite de validité**

**(7)** Aucune unité de bornes de recharge n'est valide après la date à laquelle l'entreprise présente son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2030.

#### **14 L'article 33 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :**

##### **Autres renseignements — unités de conformité précoce et unités de bornes de recharge**

**(4.1)** Le rapport de fin d'année de modèle contient également les renseignements ci-après à l'égard du parc combiné de l'entreprise :

- a)** s'il y a lieu, relativement aux unités de conformité précoce obtenues :
- (i)** le nombre d'unités obtenues,

- (ii)** the total number of plug-in hybrid electric vehicles for which the all-electric driving range is at least 35 km and not more than 49 km,
- (iii)** the total number of plug-in hybrid electric vehicles equipped with less than seven seats for which the all-electric driving range is at least 50 km and not more than 64 km,
- (iv)** the total number of plug-in hybrid electric vehicles equipped with seven seats or more for which the all-electric driving range is at least 50 km and not more than 64 km,
- (v)** the total number of electric vehicles and fuel cell vehicles, and plug-in hybrid electric vehicles with an all-electric driving range of at least 65 km;
- (b)** as applicable, with respect to any charging station units created,
- (i)** the name and identification number of the charging station installation project for which they were created,
- (ii)** if applicable, the information referred to at paragraph 30.18(d) with respect to the project,
- (iii)** the total investment in the project and, if applicable, the amount invested by each company and third party and the proportion, expressed as a percentage, of their investment in the total investment in the project,
- (iv)** the number of charging stations installed as part of the project and the rated power of each,
- (v)** the Global Positioning System (GPS) coordinates to the fifth decimal place and, if any, street address of each charging station,
- (vi)** the date on which the charging stations became operational,
- (vii)** the number of charging station units that were created with respect to the project, and
- (viii)** a statement by each company and third party that invested in the project, indicating the total amount of their investment in the project and, in the case of a company, the number of charging station units they created, if any.
- (ii)** le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 35 km et d'au plus 49 km,
- (iii)** le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables qui sont équipés de moins de sept sièges et dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 50 km et d'au plus 64 km,
- (iv)** le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables qui sont équipés d'au moins sept sièges et dont l'autonomie tout électrique est d'au moins 50 km et d'au plus 64 km,
- (v)** le nombre total de véhicules électriques, de véhicules à pile à combustible et, s'ils ont une autonomie tout électrique d'au moins 65 km, de véhicules électriques hybrides rechargeables;
- b)** s'il y a lieu, relativement aux unités de bornes de recharge créées :
- (i)** le nom et le numéro d'identification du projet d'installation de bornes de recharge par rapport auquel elles l'ont été,
- (ii)** le cas échéant, les renseignements visés à l'alinéa 30.18d) concernant le projet,
- (iii)** le montant total de l'investissement dans le projet et, le cas échéant, le montant que chaque entreprise et tierce partie a investi ainsi que la proportion en pourcentage de leur investissement par rapport au montant total de l'investissement dans le projet,
- (iv)** le nombre de bornes de recharge installées dans le cadre du projet et la puissance nominale de chacune,
- (v)** les coordonnées de chaque borne de recharge selon le Système de positionnement global (GPS) en degrés décimaux au cent millième près et, le cas échéant, leur adresse municipale,
- (vi)** la date à laquelle les bornes de recharge ont été mises en service,
- (vii)** le nombre d'unités de bornes de recharge créées à l'égard du projet,
- (viii)** une déclaration de chaque entreprise et tierce partie qui a investi dans le projet indiquant le montant total de leur investissement et, dans le cas d'une entreprise, le nombre d'unités de bornes de recharge qu'elle a créées, le cas échéant.

**Additional information – charging stations**

**(4.2)** The end of model year reports for the five model years following that in which charging station units are created must also contain the following information:

- (a)** the amount of time, in days and hours, during which each charging station is non-operational during the calendar year that corresponds to the year of the end of model year report and the percentage of that year which that period represented, as well as the reason for any service interruptions; and
- (b)** the total number of kWh that the charging stations provided over the course of the calendar year that corresponds to the end of model year report.

**Additional information – compliance units and charging station units**

**(4.3)** The end of model year report must also contain the following information with respect to any compliance units and charging station units transferred to or from the company since the submission of the previous end of model year report:

- (a)** the name, street address and, if different, the mailing address of the company that transferred the units and the model year in respect of which that company obtained or created those units;
- (b)** the name, street address and, if different, the mailing address of the company that received those units and the model year in respect of which that company obtained or created those units; and
- (c)** the number of units transferred and the date of the transfer.

**Content – zero-emission vehicles**

**(5)** The end of model year report for the model year 2026 and subsequent model years must also contain the following information in respect of the company's combined fleet:

- (a)** if applicable, a statement that the company has elected to exclude emergency vehicles and fire fighting vehicles from its combined fleet;
- (b)** the total number of automobiles;
- (c)** the total number of electric vehicles and fuel cell vehicles;
- (d)** the total number of plug-in hybrid electric vehicles, broken down according to their all-electric driving

**Autres renseignements – bornes de recharge**

**(4.2)** Les rapports de fin d'année de modèle des cinq années de modèle qui suivent celle dans laquelle sont créées des unités de bornes de recharge contiennent également les renseignements suivants :

- a)** la durée totale – en jours et en heures – de la période pendant laquelle chaque borne a été hors service pendant l'année civile qui correspond à celle du rapport de fin d'année de modèle, le pourcentage que cette période a représenté sur l'année et la raison des interruptions de service;
- b)** le nombre total de kWh que les bornes de recharge ont fourni au cours de l'année civile qui correspond à celle du rapport de fin d'année de modèle.

**Autres renseignements – transfert d'unités de conformité et d'unités de bornes de recharge**

**(4.3)** Le rapport de fin d'année de modèle contient également, pour tout transfert par l'entreprise ou à celle-ci d'unités de conformité ou d'unités de bornes de recharge effectué depuis le rapport de fin d'année de modèle précédent, les renseignements suivants :

- a)** le nom et l'adresse municipale de l'entreprise qui a transféré les unités, ainsi que son adresse postale si elle est différente, et l'année de modèle à l'égard de laquelle les unités ont été obtenues ou créées par celle-ci;
- b)** le nom et l'adresse municipale de l'entreprise à qui ont été transférées les unités, ainsi que son adresse postale si elle est différente, et l'année de modèle à l'égard de laquelle les unités ont été obtenues ou créées;
- c)** le nombre d'unités transférées et la date du transfert.

**Contenu – véhicules zéro émission**

**(5)** Le rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2026 et les années de modèle ultérieures contient également, à l'égard du parc combiné de l'entreprise, les renseignements suivants :

- a)** s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi d'exclure les véhicules d'urgence et les véhicules d'incendie de son parc combiné;
- b)** le nombre total d'automobiles;
- c)** le nombre total de véhicules électriques et de véhicules à pile à combustible;
- d)** le nombre total de véhicules électriques hybrides rechargeables, ventilé de la manière ci-après en

range, calculated in accordance with subsection 30.13(2), as follows:

**(i)** for the 2026 model year,

**(A)** those with at least 35 km and not more than 49 km,

**(B)** those equipped with less than seven seats and with an all-electric driving range of at least 50 km and not more than 64 km,

**(C)** those equipped with seven seats or more and with an all-electric driving range of at least 50 km and not more than 64 km, and

**(D)** those with at least 65 km,

**(ii)** for the 2027 model year,

**(A)** those equipped with less than seven seats and with an all-electric driving range of at least 50 km and not more than 79 km,

**(B)** those equipped with seven seats or more and with an all-electric driving range of at least 50 km and not more than 79 km, and

**(C)** those with an all-electric driving range of at least 80 km,

**(iii)** for the 2028 model year, those with an all-electric driving range of at least 50 km and not more than 79 km, and

**(iv)** for the 2028 and subsequent model years, those with an all-electric driving range of at least 80 km;

**(e)** the ZEV value calculated in accordance with section 30.13 and the actual charge-depleting range, used in the calculation referred to in subsection 30.13(2), for each plug-in hybrid electric vehicle;

**(f)** the total number of compliance units or the deficit calculated in accordance with subsection 30.14(3);

**(g)** the total number of compliance units used to offset the deficit incurred in respect of the combined fleet for the model year in question or a previous deficit incurred in respect of the combined fleet and, if applicable, the information referred to in subsection (4.3) that applies to those units;

**(h)** the number of early compliance units that were used to offset the deficit incurred in respect of the combined fleet for the model year in question or a previous deficit incurred in respect of the combined fleet and the model year with respect to which the units were obtained;

fonction de leur autonomie tout électrique, calculée conformément au paragraphe 30.13(2) :

**(i)** pour l'année de modèle 2026 :

**(A)** ceux dont l'autonomie est d'au moins 35 km et d'au plus 49 km,

**(B)** ceux équipés de moins de sept sièges et dont l'autonomie est d'au moins 50 km et d'au plus 64 km,

**(C)** ceux équipés d'au moins sept sièges et dont l'autonomie est d'au moins 50 km et d'au plus 64 km,

**(D)** ceux dont l'autonomie est d'au moins 65 km,

**(ii)** pour l'année de modèle 2027 :

**(A)** ceux équipés de moins de sept sièges et dont l'autonomie est d'au moins 50 km et d'au plus 79 km,

**(B)** ceux équipés d'au moins sept sièges et dont l'autonomie est d'au moins 50 km et d'au plus 79 km,

**(C)** ceux dont l'autonomie est d'au moins 80 km,

**(iii)** pour l'année de modèle 2028, ceux dont l'autonomie est d'au moins 50 km et d'au plus 79 km,

**(iv)** pour l'année de modèle 2028 et les années de modèle ultérieures, ceux dont l'autonomie est d'au moins 80 km;

**e)** la valeur VZE calculée conformément à l'article 30.13 et l'autonomie électrique réelle utilisée dans le calcul prévu au paragraphe 30.13(2) pour chaque véhicule électrique hybride rechargeable;

**f)** le nombre total d'unités de conformité ou le déficit calculés conformément au paragraphe 30.14(3);

**g)** le nombre total d'unités de conformité utilisées pour compenser le déficit subi à l'égard du parc combiné pour l'année de modèle en cause ou tout déficit antérieur subi à l'égard du parc combiné et, le cas échéant, les renseignements visés au paragraphe (4.3) qui les concernent;

**h)** le nombre d'unités de conformité précoce qui ont été utilisées pour compenser le déficit subi à l'égard du parc combiné pour l'année de modèle en cause ou tout déficit antérieur subi à l'égard du parc combiné et l'année de modèle à l'égard de laquelle les unités ont été obtenues;

(i) the number of charging station units that were used to offset the deficit incurred in respect of the combined fleet for the model year in question or a previous deficit incurred in respect of the combined fleet and, if applicable, the information referred to in subsection (4.3) that applies to those units; and

(j) an accounting, for each model year, of the compliance units, early compliance units, charging station units and deficits.

## Coming into Force

**15 These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

#### Executive summary

**Issues:** As noted in the 2022 Emission Reduction Plan,<sup>1</sup> there is an urgent need to address climate change and move towards a low-carbon economy. Greenhouse gases (GHGs) are primary contributors to climate change and the transportation sector accounts for 28% of domestic greenhouse gas emissions in Canada. Passenger cars and light trucks account for about 40% of the transportation sector's emissions.<sup>2</sup> Reducing emissions in all sectors, including transportation, is necessary to tackle climate change and reach the Government of Canada's emission reduction target of 40% to 45% below 2005 levels by 2030 and net zero by 2050.

**Description:** The *Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* (hereinafter referred to as the "Amendments") will require that a specified percentage of manufacturers' and importers' (henceforth referred to as the "regulatees") fleets of new light-duty vehicles offered for sale in Canada are zero-emission vehicles (ZEVs). These ZEV sales targets will begin with model year 2026 and reach full stringency by model year 2035. In addition, the Amendments will modify flexibilities and fix provisions related to the pre-2026 model year fleet average GHG emission standards.

i) le nombre d'unités de bornes de recharge qui ont été utilisées pour compenser le déficit subi à l'égard du parc combiné pour l'année de modèle en cause ou tout déficit antérieur subi à l'égard du parc combiné et, le cas échéant, les renseignements visés au paragraphe (4.3) qui les concernent;

j) pour chaque année de modèle, le bilan des unités de conformité, des unités de conformité précoce, des unités de bornes de recharge et des déficits.

## Entrée en vigueur

**15 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

#### Résumé

**Enjeux :** Comme l'indique le Plan de réduction des émissions de 2022<sup>1</sup>, il est impératif de lutter contre les changements climatiques et de passer à une économie à faibles émissions de carbone. Les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont les principaux contributeurs aux changements climatiques, et le secteur des transports compte pour 28 % des émissions nationales de GES. Les automobiles à passagers et les camions légers sont à l'origine de près de 40 % des émissions de ce secteur<sup>2</sup>. Réduire les émissions dans tous les secteurs, y compris celui des transports, est nécessaire pour lutter contre les changements climatiques et atteindre l'objectif du Gouvernement du Canada de réduire les émissions nationales de GES de 40 % à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030 et celui de carboneutralité d'ici 2050.

**Description :** Le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* (ci-après appelé les « modifications ») exigera qu'un pourcentage précis des parcs de véhicules légers neufs des fabricants et des importateurs (ci-après appelés les « entités réglementées ») offerts pour la vente au Canada soient des véhicules zéro émission (VZE). Ces objectifs de vente de VZE seront appliqués à partir de l'année de modèle 2026 pour atteindre leur pleine rigueur à l'année de modèle de 2035. En outre, les modifications affecteront les mesures d'assouplissements et les dispositions liées aux normes d'émissions de GES moyennes pour le parc de véhicules des années de modèle antérieures à 2026.

<sup>1</sup> 2022 Emissions Reduction Plan (PDF)

<sup>2</sup> National Inventory Report 1990–2021: Greenhouse Gas Sources and Sinks in Canada. 2023. (PDF)

<sup>1</sup> Plan de réduction des émissions, publié en 2022 (PDF)

<sup>2</sup> Rapport d'inventaire national 1990–2021 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada (PDF)

**Rationale:** In March 2022, the Government of Canada published its [Emissions Reduction Plan \(PDF\)](#) [ERP], providing a roadmap to reach its climate commitments, such as reducing national GHG emissions by 40% to 45% below 2005 levels by 2030 under the Paris Agreement and achieving net-zero emissions by 2050. To reduce emissions from the transportation sector, the ERP included a plan to introduce a regulated ZEV sales target requiring that 100% of passenger car and light truck sales be zero-emission vehicles by 2035, with interim targets of at least 20% by 2026, and at least 60% by 2030.

**Cost-benefit statement:** The Amendments are estimated to have incremental ZEV and home charger costs of \$54.1 billion from 2024 to 2050 for consumers who switch to ZEVs in response to the Amendments. These same consumers are expected to realize \$36.7 billion in net energy savings over the same time period. The Amendments are also estimated to result in cumulative GHG emission reductions of 362 megatonnes (Mt), valued at \$96.1 billion in avoided global damages. These GHG emission reductions will help Canada meet its international GHG emission reduction commitments for 2030 and 2050. The Amendments are thus estimated to have total benefits of \$132.8 billion, and net benefits of \$78.6 billion.

## Issues

As noted in the 2022 Emissions Reduction Plan,<sup>3</sup> there is an urgent need to address climate change and move towards a low-carbon economy. Greenhouse gases (GHGs) are primary contributors to climate change, and the transportation sector accounts for 28% of domestic greenhouse gas emissions in Canada. Passenger cars and light trucks account for about 40% of the transportation sector's emissions.<sup>4</sup> Decreasing emissions in all sectors, including transportation, is necessary to tackle climate change and reach the Government of Canada's GHG emissions reduction target of 40% to 45% below 2005 levels by 2030 and net zero by 2050.

Additionally, the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* (PALTGGER or the Regulations) require changes to administrative provisions and compliance flexibilities for pre-2026 model

<sup>3</sup> [2022 Emissions Reduction Plan \(PDF\)](#)

<sup>4</sup> [National Inventory Report 1990–2021: Greenhouse Gas Sources and Sinks in Canada \(PDF\)](#)

**Justification :** En mars 2022, le gouvernement du Canada a publié son [Plan de réduction des émissions \(PDF\)](#) [PRÉ], qui présentait une feuille de route pour atteindre ses engagements en matière de climat, telle que la réduction des émissions nationales de GES de 40 % à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030 conformément à l'Accord de Paris, et l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050. Afin de réduire les émissions du secteur des transports, le PRÉ comprend un plan visant à introduire un objectif réglementé de ventes de VZE exigeant que 100 % des ventes d'automobiles et des camions légers vendus au pays soient des VZE d'ici 2035, avec des objectifs provisoires minimaux de 20 %, d'ici 2026, et de 60 %, d'ici 2030.

**Énoncé des coûts et avantages :** Les modifications devraient donner lieu à des coûts supplémentaires de 54,1 milliards de dollars de 2024 à 2050 pour les consommateurs qui achètent des VZE à la suite des modifications. Ces mêmes consommateurs devraient réaliser des économies nettes d'énergie de 36,7 milliards de dollars au cours de la même période. Les réductions cumulatives des émissions de GES attribuables aux modifications sont estimées à 362 mégatonnes (Mt), ce qui représente 96,1 milliards de dollars en dommages évités à l'échelle mondiale. Ces réductions des émissions de GES aideront le Canada à respecter ses engagements internationaux de réduction des émissions de GES pour 2030 et 2050. Les avantages totaux des modifications sont ainsi estimés à 132,8 milliards de dollars et les avantages nets à 78,6 milliards de dollars.

## Enjeux

Comme l'indique le Plan de réduction des émissions de 2022<sup>3</sup>, il est impératif de lutter contre les changements climatiques et de passer à une économie à faibles émissions de carbone. Les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont les principaux contributeurs aux changements climatiques, et le secteur des transports compte pour 28 % des émissions nationales de GES. Les automobiles et les camions légers sont à l'origine de près de 40 % des émissions de ce secteur<sup>4</sup>. Réduire les émissions dans tous les secteurs, y compris les transports, est nécessaire pour lutter contre les changements climatiques et atteindre l'objectif du gouvernement du Canada de réduire les émissions nationales de GES de 40 % à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030 et celui de carboneutralité d'ici 2050.

De plus, selon un examen ministériel du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* (REGESAPCL ou le Règlement) réalisé en 2021, le Règlement nécessite des

<sup>3</sup> [Plan de réduction des émissions, publié en 2022 \(PDF\)](#)

<sup>4</sup> [Rapport d'inventaire national 1990–2021 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada \(PDF\)](#)

years, based on a 2021 departmental review of the Regulations. The incorporation by reference of the U.S. light-duty vehicle fleet average GHG emission standards also needs to be changed from ambulatory to static in response to the United States Environmental Protection Agency's (U.S. EPA) proposal to change the numbering of the section of the U.S. *Code of Federal Regulations* (CFR) that is referenced in the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*.

## Background

The Regulations were published in October 2010 under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), establishing GHG emission standards for light-duty vehicles (LDVs) of the 2011 to 2016 model years, in alignment with new U.S. EPA standards. These Regulations required importers and manufacturers of new vehicles to meet increasingly stringent fleet average GHG emission standards. In 2014, Canada amended the Regulations to establish GHG emission standards for the 2017 to 2025 model years, in alignment with revised U.S. EPA standards. These Regulations also adopted an incorporation by reference approach to optimize continued alignment with evolving U.S. EPA regulations.

In 2018, the United States completed a mid-term evaluation of its amended regulations, determining that the standards in later years were too stringent and ought to be reduced. In 2020, a U.S. Final Rule was published to reduce the stringency of the fleet average GHG emission standards for model years 2021 through 2026 from approximately 5% per year to approximately 1.5%. Canadian standards consequently became less stringent given the U.S. GHG emission standards were incorporated by reference into the Regulations. In February 2021, Canada completed its own efforts<sup>5</sup> to assess the impact of the recent U.S. Final Rule and the feasibility of establishing more stringent fleet average GHG emission standards in Canada relative to those in the U.S. Final Rule. However, the U.S. EPA released a new Final Rule later that year, increasing the stringency by about 10% for model years 2023 and 2026 and by at least 5% for model years 2024–2025. Prior to the publication of the EPA Final Rule, Canada announced through the [Strengthened Climate Plan](#) that it would work to align the Regulations with the most stringent GHG emission standards in North America post-2025, whether at the United States federal or state level. On May 5, 2023, the U.S. EPA published a Noticed of Proposed Rulemaking for the Multi-Pollutant Emissions Standards for Model Years 2027 and Later Light-Duty

changements aux dispositions administratives et des assouplissements pour les années de modèle antérieures à 2026. L'incorporation par renvoi des normes moyennes d'émissions de GES du parc de véhicules légers des États-Unis est également modifiée d'ambulatoire à statique en réponse à la proposition de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis visant à modifier la numérotation de la section du *Code of Federal Regulations* (CFR) des États-Unis qui est référencée dans le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*.

## Contexte

Le Règlement a été publié en octobre 2010 en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) [LCPE]; il établissait des normes d'émissions de GES pour les véhicules légers des années de modèle 2011 à 2016, en harmonie avec les nouvelles normes de l'EPA des États-Unis. Ce règlement exigeait des importateurs et des fabricants de véhicules neufs qu'ils respectent des normes moyennes d'émissions de GES de plus en plus rigoureuses pour les parcs automobiles. En 2014, le Canada a modifié le Règlement pour établir des normes d'émissions de GES visant les années de modèle 2017 à 2025, en harmonie avec les normes revues de l'EPA des États-Unis. Le Règlement comportait également une approche d'incorporation par renvoi afin d'optimiser l'alignement continu avec la règle de l'EPA des États-Unis qui ne cesse d'évoluer.

En 2018, les États-Unis ont effectué une évaluation de mi-mandat de leur règlement modifié qui a déterminé que les normes des années ultérieures étaient trop rigoureuses et devaient être réduites. En 2020, un règlement final américain a été publié pour réduire la rigueur des normes moyennes d'émissions de GES applicables aux parcs automobiles pour les années de modèle 2021 à 2026 et les faire passer d'environ 5 % par année à environ 1,5 %. Les normes canadiennes se sont ainsi assouplies, puisque les normes d'émissions des États-Unis ont été incorporées par renvoi dans le Règlement. En février 2021, le Canada a mené sa propre évaluation<sup>5</sup> des répercussions de la règle finale américaine la plus récente et de la possibilité d'établir des normes moyennes d'émissions de GES plus rigoureuses pour les parcs automobiles au Canada par rapport à celles prévues dans la règle finale américaine. Cependant, l'EPA des États-Unis a diffusé une nouvelle règle finale plus tard au cours de cette même année, qui augmentait la rigueur d'environ 10 % pour les années de modèle 2023 et 2026 et d'au moins 5 % pour les années de modèle 2024 et 2025. Avant la publication de la règle finale américaine, le Canada a annoncé, par l'entremise du [Plan climatique renforcé](#), qu'il travaillerait en vue d'harmoniser le Règlement avec les normes d'émissions de GES les plus rigoureuses en Amérique du Nord après 2025, que

<sup>5</sup> Mid-term evaluation of the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations

<sup>5</sup> Évaluation de mi-mandat du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers



and Medium-Duty Vehicles (hereinafter referred to as the NPRM).<sup>6</sup> This proposal would establish additional annually increasing GHG vehicle emission standards of about 13% per year for light-duty vehicles from model years (MYs) 2027 to 2032 in addition to new air pollutant standards. Aligning with these GHG emission standards would require a separate regulatory process, following publication of the U.S. final rulemaking.

In June 2021, the Government of Canada approved a renewed and integrated zero-emission vehicle (ZEV) strategy for LDVs, setting a mandatory target for 100% of new LDV sales to be ZEVs by 2035.<sup>7</sup> In March 2022, the Government of Canada published its [2030 Emissions Reduction Plan \(PDF\)](#) [ERP], providing a roadmap to reach its climate commitments, such as reducing national GHG emissions by 40%–45% below 2005 levels by 2030 under the Paris Agreement, and achieving net-zero GHG emissions by 2050. The ERP included a plan to introduce regulations requiring that 100% of passenger car and light truck sales be zero-emission vehicles by 2035, with interim targets of 20% by 2026 and 60% by 2030.

#### *Complementary measures led by other federal departments*

Throughout the development of amendments to the Regulations (hereinafter referred to as the “Amendments”), there were extensive consultations and coordination with other government departments, and in particular with Transport Canada (TC), Natural Resources Canada (NRCan), and Innovation, Science, and Economic Development Canada (ISED). Each of these departments is responsible for implementing key complementary measures that are helping to support Canada’s transition from GHG emitting vehicles to ZEVs.

#### *ZEV infrastructure*

Since 2016, the Government of Canada has made significant investments in ZEV infrastructure, including through NRCan’s Electric Vehicle and Alternative Fuel Infrastructure Deployment Initiative (EVAFIDI) and the

ce soit au niveau fédéral ou étatique des États-Unis. Le 5 mai 2023, l’EPA des États-Unis a publié un avis de projet de règlement (ci-après appelé « APR ») pour les normes d’émissions de polluants multiples visant les véhicules légers et moyens de l’année de modèle 2027 et ultérieures<sup>6</sup>. Cette proposition établirait des normes supplémentaires d’émissions de GES augmentant d’environ 13 % par année pour les véhicules légers des années de modèle (AM) 2027 à 2032, en plus des nouvelles normes sur les polluants atmosphériques. L’alignement sur ces normes d’émission de GES nécessiterait un processus réglementaire distinct après la publication de la règle finale américaine.

En juin 2021, le gouvernement du Canada a approuvé une stratégie renouvelée et intégrée de véhicule zéro émission (VZE) pour les véhicules légers, fixant un objectif obligatoire voulant que la totalité des véhicules légers neufs vendus soit carboneutre d’ici 2035<sup>7</sup>. En mars 2022, le gouvernement du Canada a publié son [Plan de réduction des émissions pour 2030 \(PDF\)](#) [PRÉ], qui présentait une feuille de route pour atteindre ses engagements en matière de climat, telle que la réduction des émissions nationales de GES de 40 % à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d’ici 2030 conformément à l’Accord de Paris, et l’atteinte de l’objectif de carboneutralité d’ici 2050. Le PRÉ comprend un plan visant à présenter des règlements exigeant que la totalité des automobiles et des camions légers vendus consiste en des VZE d’ici 2035, avec des cibles provisoires de 20 %, d’ici 2026, et de 60 %, d’ici 2030

#### *Mesures complémentaires menées par d’autres ministères fédéraux*

L’élaboration des modifications au Règlement (ci-après appelé « modifications ») a reposé sur de vastes consultations et la coordination avec d’autres ministères, en particulier Transports Canada (TC), Ressources naturelles Canada (RNCAN) et Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE). Chacun de ces ministères est responsable de la mise en œuvre de mesures complémentaires clés qui contribueront à la transition au Canada de véhicules émettant des GES à des VZE.

#### *Infrastructure pour les VZE*

Depuis 2016, le gouvernement du Canada a fait d’importants investissements dans les infrastructures pour les VZE, notamment dans le cadre de l’Initiative pour le déploiement d’infrastructures pour les véhicules électriques et

<sup>6</sup> [Multi-Pollutant Emissions Standards for Model Years 2027 and Later Light-Duty and Medium-Duty Vehicles \(govinfo.gov\) \[PDF\]](#)

<sup>7</sup> [Building a green economy: Government of Canada to require 100% of car and passenger truck sales be zero-emission by 2035 in Canada - canada.ca](#)

<sup>6</sup> [Normes d’émissions de polluants multiples visant les véhicules légers et moyens de l’année de modèle 2027 et ultérieures \(govinfo.gov\) \[PDF, disponible anglais seulement\]](#)

<sup>7</sup> [Bâtir une économie verte : le gouvernement du Canada exigera que la totalité des voitures et camions légers à passagers vendus soit des véhicules zéro émission d’ici 2035 - canada.ca](#)

Zero Emission Vehicle Infrastructure Program<sup>8</sup> (ZEVIP). EVAFIDI,<sup>9</sup> which ended on March 31, 2022, supported the deployment of public fast chargers for electric vehicles coast-to-coast along Canada's highway system, natural gas stations along key freight routes, and hydrogen refuelling in key metropolitan areas. Budget 2019 provided NRCan with \$130 million over five years to implement ZEVIP. Furthermore, the 2020 Fall Economic Statement provided an additional \$150 million to further expand Canada's ZEV infrastructure and deploy electric vehicle and hydrogen refuelling stations in communities, including multi-unit residential buildings, workplaces, on-street and public parking spots.

Budget 2022 included an additional \$400 million to recapitalize ZEVIP, and \$500 million to Canada's Infrastructure Bank (CIB) to invest in large-scale ZEV charging and refuelling infrastructure that is revenue generating and in the public interest. The Government of Canada is working to deploy 84 500 chargers and 45 hydrogen refuelling stations by 2029. As of September 2023, NRCan's two programs have selected 43 050 electric vehicle chargers, 36 hydrogen refuelling stations, and 22 natural gas station projects for funding of which 9 623 are already open. As of October 2023, NRCan's live stations locator data indicates that ZEV drivers in Canada have access to a total of 24 763 charging ports spread across 10 249 charging station locations.<sup>10</sup>

### *ZEV incentives*

Since 2019, the Government of Canada has invested over \$2 billion to Transport Canada's Incentives for Zero-Emission Vehicles (iZEV) Program.<sup>11</sup> This Program provides purchase incentives of up to \$5,000 for eligible light-duty vehicles until March 31, 2025, subject to funding availability. To date, over 300 000 incentives have been provided to Canadians and Canadian businesses, with

les carburants de remplacement (IDIVECR) et le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro<sup>8</sup> (PIVEZ). L'IDIVECR<sup>9</sup>, qui a pris fin le 31 mars 2022, a soutenu le déploiement de bornes de recharge rapides publiques pour les véhicules électriques le long du réseau routier dans l'ensemble du Canada, de postes de ravitaillement en gaz naturel le long des principaux itinéraires de marchandises et de postes de ravitaillement en hydrogène dans les principales régions métropolitaines. Le budget de 2019 allouait à NRCan 130 millions de dollars sur cinq ans pour la mise en œuvre du PIVEZ. En outre, l'Énoncé économique de l'automne de 2020 prévoyait un montant supplémentaire de 150 millions de dollars pour agrandir davantage les infrastructures du Canada à l'intention des VZE et déployer des bornes de recharge de véhicules électriques et des postes de ravitaillement en hydrogène dans les communautés, notamment les immeubles résidentiels à logements multiples, les milieux de travail, en bordure de rue et les stationnements publics.

Le budget de 2022 comprenait un montant supplémentaire de 400 millions de dollars pour refinancer le PIVEZ et 500 millions de dollars à la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) afin d'investir dans les infrastructures de recharge et de ravitaillement à grande échelle pour les VZE qui généreront des revenus et serviront l'intérêt public. Les objectifs du gouvernement du Canada en matière d'infrastructure de recharge et de ravitaillement des VZE sont actuellement de 84 500 bornes de recharge et de 45 postes de ravitaillement en hydrogène à déployer d'ici 2029. En date de septembre 2023, les deux programmes de NRCan avaient sélectionné 43 050 projets de bornes de recharge de véhicules électriques, 36 projets de postes de ravitaillement en hydrogène et 22 projets de postes de ravitaillement en gaz naturel aux fins de financement, dont 9 623 sont déjà ouverts. En octobre 2023, les données de localisation en direct des stations de NRCan indiquent que les conducteurs de VZE au Canada ont accès à un total de 24 763 ports de recharge répartis dans 10 249 emplacements de bornes de recharge<sup>10</sup>.

### *Incentifs pour les VZE*

Depuis 2019, le gouvernement du Canada a investi plus de 2 milliards de dollars dans le programme d'Incentifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) de Transports Canada<sup>11</sup>. Ce programme offre des incitatifs à l'achat pouvant atteindre 5 000 \$ pour les véhicules légers admissibles jusqu'au 31 mars 2025 sous réserve de la disponibilité du financement. À ce jour, plus de 300 000 incitatifs avaient

<sup>8</sup> [Zero Emission Vehicle Infrastructure Program \(canada.ca\)](https://www.canada.ca)

<sup>9</sup> [Electric Vehicle and Alternative Fuel Infrastructure Deployment Initiative \(canada.ca\)](https://www.canada.ca)

<sup>10</sup> [Electric Charging and Alternative Fuelling Stations Locator \(canada.ca\)](https://www.canada.ca)

<sup>11</sup> [Incentives for Zero-Emission Vehicles Program](https://www.canada.ca)

<sup>8</sup> [Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro \(canada.ca\)](https://www.canada.ca)

<sup>9</sup> [Initiative pour le déploiement d'infrastructures pour les véhicules électriques et les carburants de remplacement \(canada.ca\)](https://www.canada.ca)

<sup>10</sup> [Localisateur de stations de recharge et de stations de ravitaillement en carburants de remplacement \(canada.ca\)](https://www.canada.ca)

<sup>11</sup> [Programme d'Incentifs pour les véhicules zéro émission \(canada.ca\)](https://www.canada.ca)

over 50 eligible models to choose from. The iZEV Program is complemented by incentive programs offered by several provincial and territorial governments. The combined impact of federal, provincial, and territorial measures have helped to boost new ZEV market share from 3.1% in 2019 to 8.9% in 2022 and roughly 10% for the first half of 2023, according to S&P Global Mobility.<sup>12</sup> Vehicle transaction prices are regularly assessed to ensure that the iZEV Program is being appropriately targeted, and the Government will continue to do so moving forward.

### *ZEV industrial transition*

Via ISED's Strategic Innovation Fund (SIF),<sup>13</sup> and through strategic contribution agreements, the Government of Canada has supported industry efforts to accelerate the production of low and zero-emission vehicles, as well as to develop Canada's battery supply chain. Since 2018, automotive and battery manufacturers are set to invest over \$26 billion in Canada<sup>14</sup> to transition to electric vehicle production and establish a battery supply chain, bolstered by more than \$3 billion in support from the SIF,<sup>15</sup> and production-based support from the government via special contribution agreements.

### **Objective**

The objectives of the Amendments are to further reduce GHG emissions in the transportation sector, as laid out in the Government of Canada's commitment in the ERP. In addition, the Amendments aim to reduce the regulatory burden for companies operating in both the Canadian and U.S. markets, by ensuring the administrative requirements for GHG vehicle emission standards up to model year 2026 are aligned between the two jurisdictions.

### **Description**

The Regulations<sup>16</sup> were adopted in 2010 for the purpose of reducing greenhouse gas emissions from passenger automobiles and light trucks by establishing fleet average GHG emission standards and test procedures that are aligned with the federal requirements of the United States. The Amendments introduce new ZEV sales targets,

été versés aux Canadiens et aux entreprises canadiennes, qui ont pu choisir parmi plus de 50 modèles admissibles. Le programme iVZE est complété par des programmes incitatifs offerts par plusieurs gouvernements provinciaux et territoriaux. L'impact combiné des mesures fédérales, provinciales et territoriales a contribué à faire passer la part de marché des nouveaux VZE de 3,1 % en 2019 à 8,9 % en 2022 et à environ 10 % pour le premier semestre 2023, selon S&P Global Mobility<sup>12</sup>. Les prix de transaction des véhicules sont régulièrement évalués pour garantir que le programme iVZE est correctement ciblé, et le gouvernement continuera de le faire à l'avenir.

### *Transition industrielle aux VZE*

Par l'entremise du Fonds stratégique pour l'innovation (FSI)<sup>13</sup> d'ISDE et des accords de contribution stratégique, le gouvernement du Canada a appuyé les efforts de l'industrie pour accélérer la production de véhicules à faibles émissions et à zéro émission et la chaîne d'approvisionnement en batteries du Canada. Depuis 2018, les fabricants de véhicules automobiles et de batteries ont annoncé plus de 26 milliards de dollars d'investissements au Canada<sup>14</sup> dans la transition à la production de véhicules électriques et l'établissement d'une chaîne d'approvisionnement en batteries, appuyés par plus de 3 milliards de dollars de financement de soutien du FSI<sup>15</sup> et un soutien à la production de la part du gouvernement par l'entremise d'accords de contribution spéciaux.

### **Objectif**

Les modifications ont pour objectif de réduire davantage les émissions de GES attribuables au secteur des transports, comme l'énonce l'engagement du gouvernement du Canada dans le PRÉ. En outre, elles visent à réduire le fardeau réglementaire pour les entreprises qui exercent des activités sur les marchés canadiens et américains, en veillant à ce que les exigences administratives associées aux normes d'émissions de GES pour les véhicules jusqu'à l'année de modèle 2026 soient harmonisées dans les deux administrations.

### **Description**

Le Règlement<sup>16</sup> a été adopté en 2010 afin de réduire les émissions de GES des automobiles et des camions légers en établissant des normes moyennes d'émissions de GES pour le parc de véhicules et des procédures d'essai qui concordent avec les exigences fédérales en vigueur aux États-Unis. Les modifications imposent de nouveaux

<sup>12</sup> [Automotive Insights - Canadian EV Insights | S&P Global Mobility \(spglobal.com\)](#)

<sup>13</sup> [Strategic Innovation Fund](#)

<sup>14</sup> [Projects: Strategic Innovation Fund \(canada.ca\)](#)

<sup>15</sup> [Investments: Strategic Innovation Fund](#)

<sup>16</sup> [Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations](#)

<sup>12</sup> [Automotive Insights - Canadian EV Insights | S&P Global Mobility \(spglobal.com\)](#) [disponible en anglais seulement]

<sup>13</sup> [Fonds stratégique pour l'innovation \(canada.ca\)](#)

<sup>14</sup> [Projets : Fonds stratégique pour l'innovation \(canada.ca\)](#)

<sup>15</sup> [Investissements : Fonds stratégique pour l'innovation \(canada.ca\)](#)

<sup>16</sup> [Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers \(justice.gc.ca\)](#)

beginning with model year 2026, as well as administrative amendments to the current Regulations for vehicles up to MY 2026, beginning with MY 2017. The incorporation by reference of the U.S. light-duty vehicle fleet average GHG emissions standards will also be changed from ambulatory (where the current version of a specified provision is incorporated into Canadian regulations, including any future modifications to that provision) to static (where the version of a specified provision at a fixed point in time is incorporated into Canadian regulations, and would not change if there are future modifications to that provision).

### ZEV sales targets

The Amendments are made under CEPA and will establish annual ZEV regulatory targets and a compliance credit system. The Amendments require manufacturers and importers to meet an annual percentage target of new light-duty ZEVs offered for sale in Canada (hereinafter referred to as “ZEV sales targets”). These annual ZEV sales targets are as follows:

**Table 1: ZEV sales targets by model year**

Model year	ZEV sales targets (%)
2026	20
2027	23
2028	34
2029	43
2030	60
2031	74
2032	83
2033	94
2034	97
2035 and beyond	100

The Amendments will establish a methodology for determining whether the fleet offered for sale in Canada meets the ZEV sales target for a given model year. If a company exceeds its ZEV sales target, it earns compliance units (hereinafter referred to as the “credits”) for excess ZEVs offered for sale. These credits can be used to offset a deficit for a limited number of years in the future. If a company misses its ZEV sales target, it incurs a compliance deficit, which must be satisfied by obtaining credits within a limited time frame. Compliance deficits can be satisfied with banked credits (see below) by purchasing credits from other companies or by creating some credits through financial contribution to charging stations.

objectifs de vente de VZE, en commençant par l’année de modèle 2026, et apportent des modifications administratives au règlement actuel sur les véhicules à compter de l’année de modèle 2017 jusqu’à l’année de modèle 2026. L’incorporation par renvoi des normes moyennes d’émissions de GES du parc de véhicules légers des États-Unis passera également d’ambulatoire (lorsque la version actuelle d’une disposition spécifiée est incorporée dans le règlement canadien, y compris toute modification future de cette disposition) à statique (lorsque la version d’une disposition spécifiée à un moment donné est intégrée au règlement canadien et ne changerait pas si des modifications futures étaient apportées à cette disposition).

### Objectifs de vente de VZE

Les modifications sont apportées en vertu de la LCPE et établiront des objectifs réglementaires annuels pour les VZE, de même qu’un système de points de conformité. Elles exigent des fabricants et des importateurs qu’ils atteignent un objectif annuel en pourcentage de VZE légers neufs offerts pour la vente au Canada (ci-après appelés « objectifs de vente de VZE »). Ces objectifs annuels de ventes de VZE sont les suivants :

**Tableau 1 : Objectifs de vente de VZE par année de modèle**

Année de modèle	Objectifs de vente de VZE (%)
2026	20
2027	23
2028	34
2029	43
2030	60
2031	74
2032	83
2033	94
2034	97
2035 et les années suivantes	100

Les modifications établiront une méthode permettant de déterminer si le parc de véhicules offert pour la vente au Canada atteint l’objectif de ventes de VZE pour une année de modèle donnée. Si une entreprise dépasse son objectif de ventes de VZE, elle gagne des unités de conformité (ci-après dénommées les « points ») pour les unités de VZE excédentaires mises en vente. Ces points peuvent servir à combler un déficit pour un nombre limité d’années ultérieures. Si une entreprise manque son objectif de vente de VZE, elle encourt un déficit de conformité qui doit être comblé par l’obtention de points dans un délai limité. Les déficits de conformité peuvent être satisfaits avec des points en banque (voir ci-dessous) en achetant des points auprès d’autres entreprises ou en créant des points par l’entremise de contributions financières de bornes de recharge.

The Amendments will allow a company to bank excess credits from exceeding the ZEV sales target in any given model year to use towards compliance for up to five model years after the model year in which the credits were obtained. Companies will not be permitted to use excess credits to meet their sales targets starting in model year 2035 and beyond. In addition, deficits incurred in model years 2026 to 2034 will be required to be offset no later than the third model year after the one in which the company incurred the deficit and no later than model year 2035.

The value of a credit will be based on the type of ZEV and the model year. A battery electric vehicle (BEV), fuel cell vehicle (FCV), or plug-in hybrid electric vehicle (PHEV) with an all-electric range of more than 80 km will receive one credit throughout the entire lifetime of the Regulations. PHEVs with an all-electric range less than 80 km may receive credits for model years 2026 to 2028, as well as early ZEV credits in model years 2024 and 2025 (early ZEV credits are similar to early action credits in other vehicle emission regulations).

**Model year 2026:** PHEVs with an all-electric range of at least 50 km and with a seating capacity of at least 7, as well as any PHEVs with an all-electric range of at least 65 km, can earn a full credit in model year 2026. PHEVs with an all-electric range of 50 km to 64 km without a seating capacity of at least 7 will receive 0.75 credits and PHEVs with an all-electric range of 35 km to 49 km will receive 0.15 credits during that same time frame.

**Model years 2027 and 2028:** PHEVs with an all-electric range of 50 km to 79 km and with a seating capacity of at least 7 will receive a full credit in model year 2027 and 0.75 credits in model year 2028. All PHEVs with an all-electric range of at least 80 km will receive a full credit in model years 2027 and 2028. PHEVs with an all-electric range of 50 km to 79 km without a seating capacity of at least 7 will receive 0.75 credits in model years 2027 and 2028.

**Model years 2029 and later:** PHEVs with an all-electric range of at least 80 km will receive full credit in model years 2029 and beyond. No other PHEVs will receive credits in model year 2029 and subsequent model years.

In addition, the Amendments will limit the contribution of PHEVs towards the ZEV sales target to 45% for model year 2026, 30% for model year 2027 and 20% for model

Les modifications permettront à une entreprise d'accumuler des points excédentaires lorsqu'elle dépasse son objectif de vente de VZE pour une année de modèle donnée et d'utiliser ces points aux fins de conformité pendant les cinq années de modèle suivantes. Les entreprises n'auront plus le droit d'utiliser leurs points excédentaires pour atteindre l'objectif de vente à compter de l'année de modèle 2035. De plus, les déficits subis pour les années de modèle 2026 à 2034 devront être compensés au plus tard la troisième année de modèle qui suit celle où l'entreprise a subi le déficit et au plus tard à l'année de modèle 2035.

La valeur d'un point sera fondée sur le type de VZE et l'année de modèle. Les véhicules électriques à batterie (VEB), les véhicules à pile à combustible (VPC) et les véhicules électriques hybrides rechargeables (VEHR) dotés d'une autonomie entièrement électrique de plus de 80 km recevront un point tant que le Règlement sera en vigueur. Les VEHR dotés d'une autonomie entièrement électrique de moins de 80 km peuvent recevoir des points pour les années de modèle 2026 à 2028, ainsi que des points de VZE précoces pour les années de modèle 2024 et 2025 (les points de VZE précoces sont semblables aux points d'action précoce dans d'autres règlements sur les émissions des véhicules).

**Année de modèle 2026 :** Les VEHR dotés d'une autonomie entièrement électrique d'au moins 50 km et équipés d'au moins 7 sièges, ainsi que les VEHR dotés d'une autonomie entièrement électrique d'au moins 65 km, peuvent obtenir un point complet pour l'année de modèle 2026. Les VEHR dotés d'une autonomie entièrement électrique de 50 km à 64 km et équipés d'au moins 7 sièges recevront 0,75 point, tandis que les VEHR dotés d'une autonomie entièrement électrique de 35 km à 49 km recevront 0,15 point au cours de la même période.

**Années de modèle 2027 et 2028 :** Les VEHR dotés d'une autonomie entièrement électrique de 50 km à 79 km et équipés d'au moins 7 sièges recevront un point complet pour l'année de modèle 2027, et 0,75 point pour l'année de modèle 2028. Tous les VEHR dotés d'une autonomie entièrement électrique d'au moins 80 km recevront un point complet pour les années de modèle 2027 et 2028. Les VEHR dotés d'une autonomie entièrement électrique de 50 km à 79 km et équipés d'au moins 7 sièges recevront 0,75 point pour les années de modèle 2027 et 2028.

**Années de modèle 2029 et suivantes :** Les VEHR dotés d'une autonomie entièrement électrique d'au moins 80 km recevront un point complet pour l'année de modèle 2029 et les années de modèle suivantes. Aucun autre VEHR ne recevra de points pour l'année de modèle 2029 et les années de modèle suivantes.

En outre, sans égard à l'autonomie entièrement électrique de chaque VEHR, les modifications limiteront la contribution des VEHR à l'objectif de vente de VZE à

years 2028 and beyond, regardless of the all-electric range of each PHEV.

Finally, the Amendments will also introduce flexibility mechanisms (explained in the next two sections) for companies to earn early ZEV credits in model years 2024 and 2025 and create credits by investing into ZEV charging stations in model years 2024 to 2027.

### Early ZEV credits

The Amendments will allow a company to earn early ZEV credits for selling ZEVs in model years 2024 and 2025 within a specific threshold. Companies only earn early ZEV credits for the ZEV portion of their fleet offered for sale that is both below the 2026 target (20%) and above 8% in 2024 and 13% in 2025. The latter percentages were established based on analysis of current ZEV adoption trends in Canada and provincial ZEV regulatory requirements in 2024 and 2025. These credits are earned at the same rate as if they were sold in model year 2026, except there is no limit on the contribution of PHEVs towards the overall early ZEV credit allowance.

In addition, only regulatees in a deficit can use early ZEV credits, and they can only use them to offset their own deficits in model years 2026 and 2027, meaning they cannot be traded to other manufacturers. However, the combined contribution of early ZEV credits and ZEV charging station credits (described below) that can be used to meet a company's compliance obligation is capped at 10% per model year.

### ZEV charging station credits

The Amendments will also allow regulated entities to create credits through contributing to the deployment of charging stations. Regulated entities can submit projects for the development of charging stations to the Minister for approval as soon as the Amendments are published, but no later than December 31, 2027. Projects may involve third parties, but only regulated companies will be authorized to create ZEV charging station credits. To be eligible for charging station credits, the project must involve the installation of charging stations capable of electrical outputs at a rate of at least 150 kW and be located in Canada. The chargers must become operational between January 1, 2024, and December 31, 2027. Additionally, all chargers must be operational within two years of projects receiving approval from the Minister. The chargers must be in a location that is publicly available with equal pricing for all compatible ZEVs (including with adaptors) and be

45 %, pour l'année de modèle 2026, à 30 %, pour l'année de modèle 2027, et à 20 %, pour les années de modèle 2028 et ultérieures.

Enfin, les modifications introduiront également un mécanisme d'assouplissement (détaillé dans les deux sections suivantes) qui permettront aux entreprises de recevoir des points de VZE précoces dans les années de modèle 2024 et 2025 et de créer des points en investissant dans des bornes de recharge de VZE pour les années de modèle 2024 à 2027.

### Points de VZE précoces

Les modifications permettront aux entreprises d'obtenir des points pour la vente de VZE précoces dans les années de modèle 2024 et 2025 à l'intérieur d'un seuil précis. Les entreprises peuvent recevoir des points de VZE précoces uniquement pour la partie des VZE de leur parc automobile qui est inférieure à la cible de 2026 (20 %) et supérieure à 8 % en 2024, et à 13 % en 2025. Ces derniers pourcentages ont été établis en fonction de l'analyse des tendances actuelles de l'adoption des VZE au Canada et des exigences réglementaires provinciales en matière de VZE en 2024 et 2025. Ces points sont obtenus au même taux que si les véhicules avaient été vendus au cours de l'année de modèle 2026, exception faite qu'il n'existe aucun plafond quant au nombre de points que les entreprises peuvent recevoir pour les VEHR.

En outre, seules les entités réglementées en déficits peuvent utiliser les points de VZE précoces, et uniquement pour compenser leurs propres déficits des années de modèle 2026 et 2027, ce qui signifie qu'ils ne peuvent pas les échanger avec d'autres fabricants. Toutefois, la contribution combinée des points de VZE précoces et de points de bornes de recharge de VZE (décrite ci-dessous) qui peuvent être utilisés pour respecter l'obligation de conformité d'une entreprise est plafonnée à 10 % par année de modèle.

### Points de bornes de recharge de VZE

Les modifications permettront également aux entités réglementées de créer des points en contribuant au déploiement de bornes de recharge. Les entités réglementées peuvent présenter des projets visant le développement de bornes de recharge au ministre pour approbation dès la publication de ces modifications, mais au plus tard le 31 décembre 2027. Les projets peuvent faire participer des tiers, mais seules les entreprises réglementées seront autorisées à créer des points de bornes de recharge de VZE. Pour être admissible, un projet de bornes de recharge doit comprendre l'installation de bornes pouvant générer des puissances électriques d'au moins 150 kW et être situées au Canada. Les bornes de recharge doivent entrer en fonction entre le 1<sup>er</sup> janvier 2024 et le 31 décembre 2027. De plus, toutes les bornes doivent entrer en fonction au cours des deux années suivant l'approbation des projets par le ministre. Les bornes de recharge doivent être dans

normally available for use 24 hours per day, 7 days per week or, if located on the property of a business, during normal operating hours. The chargers must remain operational for at least the five subsequent years following the start of operation.

Furthermore, the project must not be used to create other compliance credits under another federal regulatory program or will not be funded through any governmental (federal, provincial, or municipal) investment program at any point during its lifetime. Some examples of programs that projects cannot be linked to at the federal/provincial or municipal level include the *Clean Fuel Regulations*, the ZEVIP, and the Canada Infrastructure Bank.

Once a project has been registered by the Minister following receipt of the application and required affirmation statement, companies can create credits for their investments. Credits will only be authorized to be created for investments up to a maximum amount per project that increases by \$150,000 for every charger in the project with a rated power of 150–199 kW and by \$200,000 for every charger in the project with a rated power of at least 200 kW. Further details on eligible expenditures will be provided in guidance by the Department and will be in line with Natural Resources Canada's ZEVIP program.

Regulated companies will earn one charging station credit for each contribution of \$20,000. Credits created from charging station deployment may be traded freely and can be used to offset deficits until the end of the 2030 model year. They are limited to satisfying up to 10% of a regulated entity's compliance obligation in each model year between 2026 and 2030, with the limit in 2026 and 2027 being shared with early ZEV credits used, as described previously.

Should a company fail to comply with its statement to the Minister, the credits for that project will be cancelled.

#### *Administrative amendments to the Regulations*

The most significant change to the existing Regulations is a shift to a static incorporation by reference of the GHG standards which are contained in subsections 17(6) and (7) of the Regulations. This is necessary due to revisions proposed by the United States in the recent post-2026 NPRM which would change the section of the CFR in which the U.S. GHG standards are located, and which is currently referenced in Canada's GHG emission regulations.

un lieu accessible au public à un prix égal pour tous les VZE compatibles (et les adaptateurs) et être disponibles pour utilisation 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 ou, si elles se trouvent sur la propriété d'une entreprise, pendant les heures normales d'exploitation. Les bornes de recharge doivent demeurer fonctionnelles pendant au moins les cinq années suivant leur mise en fonction.

En outre, le projet ne doit pas servir à créer d'autres points de conformité en vertu d'un autre programme fédéral ni être financé par aucun programme d'investissement gouvernemental (fédéral, provincial ou municipal) pendant sa durée de vie. Le *Règlement sur les combustibles propres*, le PIVEZ et la Banque de l'infrastructure du Canada sont des exemples de programmes auxquels les projets ne peuvent être liés à l'échelle fédérale, provinciale ou municipale.

Une fois qu'un projet a été enregistré par le ministre après la réception de la demande et de la déclaration solennelle requise, les entreprises peuvent créer des points pour leurs investissements. Les points ne seront autorisés que pour les investissements jusqu'à un montant maximal par projet qui augmente de 150 000 \$ pour chaque borne de recharge prévue au projet d'une puissance nominale de 150 kW à 199 kW et d'une valeur de 200 000 \$ pour chaque borne prévue au projet d'une puissance nominale d'au moins 200 kW. Le Ministère fournira de plus amples renseignements sur les dépenses admissibles, conformément au PIVEZ de RNCan.

Les entreprises réglementées obtiendront un point de borne de recharge pour chaque contribution de 20 000 \$. Les points créés par le déploiement des bornes de recharge peuvent être échangés librement et servir à compenser les déficits jusqu'à la fin de l'année de modèle 2030. Ils peuvent aussi servir à remplir au plus 10 % de l'obligation de conformité d'une entité réglementée dans chaque année de modèle de 2026 à 2030, la limite en 2026 et 2027 étant partagée avec les points de VZE précoces utilisés, comme il est décrit précédemment.

Si une entreprise ne respecte pas la déclaration solennelle qu'elle a faite au ministre, les points pour ce projet seront annulés.

#### *Modifications administratives au Règlement*

La plus importante modification apportée au règlement actuel est le passage à une intégration par renvoi statique des normes sur les GES contenues dans les paragraphes 17(6) et (7) du Règlement. Cela a été jugé nécessaire en raison des révisions apportées par les États-Unis au récent APR pour les années de modèle ultérieures à 2026, qui modifieraient la section du CFR des États-Unis dans laquelle se trouvent les normes américaines sur les GES et qui est actuellement référencée dans la réglementation des émissions de GES du Canada.



Instead of the Canadian regulations referencing the most recent version of the CFR, it will reference a past version of the CFR as it existed on February 28, 2022. This would avoid the need to change all references to the CFR in the current Canadian regulations without affecting the stringency and flexibilities of the various provisions. The pre-2026 GHG standards in the United States took effect on that date and the revisions to the Canadian GHG regulations are based on this version.

Besides this change, the Amendments will make several housekeeping amendments to the pre-2026 model year administrative requirements. These amendments will implement changes identified in Canada's mid-term evaluation of the Regulations in order to align with some of the changes in the U.S. EPA 2020 and 2021 Final Rules. In addition, the Amendments will make other corrections, clarify provisions and update references in the current version of the Regulations.

## **Regulatory development**

### *Consultation*

#### *Pre-Canada Gazette, Part I, consultations*

The Department has consulted with non-governmental organizations (NGOs), industry, academics, other government departments, provincial/territorial/municipal governments, and the public. Starting in August 2020, the Department began to engage the stakeholder community as part of the mid-term review of the PALTGGER. This involved a series of webinars and online consultation sessions in the summer and fall of that year, following the publication of a Final Rule by the U.S. EPA in April 2020. Another webinar session was held in February 2021 following the publication of a revised U.S. final decision document on the mid-term evaluation.

In December 2021, the Department released a discussion paper, which sought input on measures needed to achieve Canada's 2035 ZEV sales targets for all new LDVs. Stakeholders were invited to provide written feedback until January 21, 2022. In August 2022, a Light-Duty Vehicle Technical Working Group (the "Technical Working Group") was established to share technical information and views on regulations to reduce GHG emissions from LDVs in Canada and transition towards ZEVs. In addition to these meetings, departmental officials have held over 30 bilateral meetings with stakeholders and partners before the publication of the proposed Amendments.

La réglementation canadienne fera référence à une version antérieure du CFR tel qu'il existait le 28 février 2022 plutôt que faire référence à la version la plus récente du CFR. Cela éviterait de devoir modifier toutes les références au CFR dans la réglementation canadienne actuelle, sans modifier la rigueur et les assouplissements des diverses dispositions. Les normes sur les GES d'avant 2026 aux États-Unis sont entrées en vigueur en cette date et les révisions à la réglementation canadienne sur les GES sont basées sur cette version.

En plus de ce changement, les modifications apporteront plusieurs modifications d'ordre administratif aux exigences administratives visant les années de modèle antérieures à 2026. Ces modifications mettront en œuvre les changements indiqués dans l'évaluation de mi-mandat du Règlement par le Canada afin de tenir compte de certains des changements apportés aux règles finales de 2020 et de 2021 de l'EPA des États-Unis. En outre, les modifications apporteront d'autres corrections et précisions sur certaines dispositions et mettront à jour les renvois dans la version actuelle du Règlement.

## **Élaboration de la réglementation**

### *Consultation*

#### *Consultations préalables à la publication de la Partie I de la Gazette du Canada*

Le Ministère a tenu des consultations avec des organisations non gouvernementales (ONG), l'industrie, des universitaires, d'autres ministères, les gouvernements provinciaux/territoriaux/municipaux et le public. À partir d'août 2020, le Ministère a commencé à mobiliser la communauté des intervenants dans le cadre de l'évaluation de mi-mandat du REGESAPCL. Cette mobilisation consistait en une série de webinaires et de séances de consultation en ligne, à l'été et l'automne de la même année, à la suite de la publication d'une règle finale par l'EPA des États-Unis en avril 2020. Un autre webinaire a été organisé en février 2021 après la publication d'un document de décision finale sur l'évaluation de mi-mandat par les États-Unis.

En décembre 2021, le Ministère a publié un document de discussion afin de solliciter des commentaires sur les mesures nécessaires pour atteindre l'objectif obligatoire de vente de VZE du Canada d'ici 2035 pour tous les nouveaux véhicules légers. Les intervenants ont été invités à soumettre leurs commentaires écrits et ils avaient jusqu'au 21 janvier 2022 pour le faire. En août 2022, le Groupe de travail technique sur les véhicules légers (le « groupe de travail technique ») a été mis sur pied afin de mettre en commun des renseignements techniques et des points de vue sur la réglementation visant la réduction des GES émis par les véhicules légers au Canada ainsi que



### Comments on proposed Amendments published in the *Canada Gazette*, Part I

Publication of the proposed Amendments on December 31, 2022, initiated a 75-day comment period during which interested parties were invited to submit their written comments. The Government of Canada's new online regulatory consultation system was active, and stakeholders were encouraged to submit their comments via that system. The 75-day comment period ended on March 16, 2023. All stakeholder comments that conformed to the terms of use were subsequently posted online.<sup>17</sup>

The proposed Amendments were also posted on the Department's CEPA Environmental Registry Website to make them broadly available to interested parties. The Department informed a broad range of interested parties about the formal consultation process. In early 2023, the Department held group information sessions with representatives of provincial and territorial governments, regulated companies and their representative associations, and environmental NGOs to provide an overview of the proposed Amendments, as well as to answer questions to better inform possible written submissions. The Department also held several meetings with individual regulated manufacturers and importers to better understand their views on the proposed Amendments.

The Department received a total of 215 unique comments from stakeholders regarding the proposed Amendments for pre-2026 GHG emission and ZEV requirements. The summary of comments that follows divides these stakeholders into four distinct categories: industry stakeholders (36); NGOs (20); provincial, territorial and municipal governments and agencies (5); and the public (154). Since the industry stakeholders included a diverse range of organizations, they have been further divided into the following sub-categories: regulated companies (13); associations of regulated companies (2); energy producers and/or suppliers (7); associations of energy producers and/or suppliers (6); an association of heavy-duty vehicle manufacturers (1); and other associations (7).

The Department took these comments into account when developing the final Amendments. The following paragraphs summarize the major issues raised by interested

la transition vers les VZE. En plus de ces réunions, des représentants du Ministère ont tenu plus de 30 réunions bilatérales avec les intervenants et les partenaires avant la publication des modifications proposées.

### Commentaires sur les modifications proposées publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

La publication des modifications proposées le 31 décembre 2022 a déclenché une période de commentaires de 75 jours durant laquelle les parties intéressées ont été invitées à soumettre leurs commentaires écrits. Le nouveau système de consultation réglementaire en ligne du gouvernement du Canada étant alors en fonction, les intervenants ont été invités à soumettre leurs commentaires par celui-ci. La période de commentaires de 75 jours a pris fin le 16 mars 2023. Tous les commentaires des intervenants qui étaient conformes aux conditions d'utilisation ont par la suite été publiés en ligne<sup>17</sup>.

Les modifications proposées ont également été publiées sur le site Web du Registre environnemental du Ministère relatif à la LCPE pour que l'information soit largement diffusée aux parties intéressées. Le Ministère a informé un large éventail de parties intéressées du processus officiel de consultation. Au début de 2023, le Ministère a tenu des séances d'information de groupe avec des représentants des gouvernements provinciaux et territoriaux, des entreprises réglementées et leurs associations représentatives ainsi que des ONG du secteur de l'environnement pour donner un aperçu des modifications proposées et répondre aux questions afin de mieux éclairer les éventuels commentaires écrits. Le Ministère a également tenu plusieurs réunions avec des fabricants et des importateurs réglementés individuels afin de mieux comprendre leurs points de vue sur les modifications proposées.

Le Ministère a reçu en tout 215 commentaires distincts de la part des intervenants au sujet des modifications proposées pour les exigences relatives aux émissions de GES et aux VZE antérieures à 2026. Dans le résumé des commentaires qui suit, ces intervenants sont divisés en quatre catégories distinctes : les intervenants de l'industrie (36); les ONG (20); les gouvernements et organismes provinciaux, territoriaux et municipaux (5); le public (154). Étant donné que les intervenants de l'industrie comprenaient un large éventail d'organisations, ils ont été divisés en sous-catégories : les entreprises réglementées (13); les associations d'entreprises réglementées (2); les producteurs et/ou fournisseurs d'énergie (7); les associations de producteurs et/ou de fournisseurs d'énergie (6); une association de fabricants de véhicules lourds (1); d'autres associations (7).

Le Ministère a tenu compte de ces commentaires lors de l'élaboration des modifications finales. Les paragraphes qui suivent résument les problèmes majeurs soulevés par

<sup>17</sup> *Canada Gazette, Part I, Volume 156, Number 53*

<sup>17</sup> *Partie I de la Gazette du Canada, volume 156, numéro 53*

parties on the proposed Amendments and the Department's analysis leading to the development of the final Amendments. Generally, regulated manufacturers and importers opposed regulated ZEV targets and expressed that Canada would need to put in place stronger supports for the ZEV transition, such as additional charging infrastructure and stronger incentives, and said that without these supports, the Government should adopt less stringent ZEV requirements and increased flexibilities. Regulated companies importing only ZEVs and non-governmental organizations generally advocated for more stringent standards and reduced flexibilities.

### **Stringency of targets**

Some ZEV-only vehicle manufacturers suggested more stringent targets. On the other hand, larger regulated companies with a diversified product line, as well as other associations, suggested less stringent targets, different adoption curves, or only the ERP targets without any interim measures. Other regulated companies requested temporary relief from the targets to give them time to make the necessary investments to develop ZEV products. Similarly, a representative of the automotive supply industry advocated for a more performance-based approach with additional flexibilities particularly for PHEVs. A company whose operations include the production of hydrogen indicated support for the ZEV targets and further stated the importance of regulatory certainty for their business. A regulated company also supported interim targets and alignment with California's Advanced Clean Car II (ACCII) program.

Many NGOs advocated for more stringent ZEV sales targets, aligned with jurisdictions such as British Columbia, Quebec, and California. They suggested that the proposed targets were too lenient and would be implemented too slowly, thus failing to promote equitable ZEV distribution and rapid GHG emissions reduction. Some NGOs suggested to start mandating ZEV sales targets sooner and remaining open to revisions for upward adjustments. NGOs also argued that more aggressive targets are crucial for meeting Canada's commitment to reducing GHG emissions.

**Response:** The Amendments maintain the previously proposed stringency of the targets. These targets will result in a continuous increase in ZEV uptake in line with the commitments made in the ERP.

Making the ZEV targets more stringent in the early years would likely not lead to a meaningful increase in the

les parties intéressées au sujet des modifications proposées et l'analyse du Ministère qui a mené à l'élaboration des modifications finales. De manière générale, les fabricants et importateurs réglementés ont exprimé que le Canada devrait mettre en place des soutiens plus solides pour la transition vers les VZE, comme une infrastructure de recharge supplémentaire et des incitatifs plus forts, et ont déclaré que sans ces soutiens, le gouvernement devrait adopter des exigences moins strictes en matière de VZE et des assouplissements accrus. Les entreprises réglementées qui importent uniquement des VZE et les organisations non gouvernementales ont généralement plaidé en faveur de normes plus strictes et des assouplissements réduits.

### **Rigueur des objectifs**

Certains fabricants de VZE uniquement ont recommandé des objectifs plus stricts. D'un autre côté, les grands fabricants réglementés proposant une gamme de produits diversifiés, ainsi qu'autres associations, ont proposé des objectifs moins stricts, des courbes d'adoption différentes ou seulement les objectifs du PRÉ sans mesures provisoires. D'autres entreprises réglementées ont demandé un allègement temporaire des objectifs afin de leur donner le temps de faire les investissements nécessaires pour développer des produits de VZE. De même, un représentant de l'industrie des équipements automobiles a plaidé une approche davantage basée sur les performances, avec des assouplissements supplémentaires, en particulier pour les VEHR. Une entreprise dont les activités comprennent la production d'hydrogène a indiqué son soutien aux objectifs des VZE et a en outre souligné l'importance de la certitude réglementaire pour son activité. Une entreprise réglementée a également appuyé des objectifs provisoires et l'harmonisation avec le programme Advanced Clean Car II (ACCII) de la Californie.

De nombreuses ONG ont plaidé des objectifs de vente plus stricts pour les VZE, harmonisés avec ceux d'administrations comme la Colombie-Britannique, le Québec et la Californie. Elles ont laissé entendre que les objectifs proposés étaient trop cléments et qu'ils seraient mis en œuvre trop lentement, ce qui ne favoriserait pas une distribution équitable des VZE et une réduction rapide des émissions de GES. Certaines ONG ont recommandé de commencer à imposer des objectifs de vente de VZE plus tôt et de rester ouvertes aux révisions pour des ajustements à la hausse. Les ONG ont également fait valoir que des objectifs plus ambitieux sont essentiels pour respecter l'engagement du Canada à réduire les émissions de GES.

**Réponse :** Les modifications maintiennent la rigueur des objectifs. Ces objectifs entraîneront une augmentation continue de l'adoption des VZE conformément aux engagements pris dans le PRÉ.

Le fait de resserrer les objectifs de VZE au cours des premières années n'entraînerait probablement pas une

number of ZEVs sold in Canada, due to the multi-year cycle to design and build new vehicle models. Instead, more stringent targets are likely to result in increased financial flows from traditional automakers to those companies with surplus credits. Financial outflows to these credit-rich companies would reduce the ability of other regulated “traditional automaker” companies to facilitate their own transition to ZEVs and provide consumers with a greater range of ZEV options across all price points.

Using the ERP-defined ZEV targets for only the three model years 2026, 2030 and 2035, without any targets in the intervening years, would reduce the certainty that Canada would continue to make consistent, steady progress towards its ZEV targets. Annual targets also provide more certainty for non-regulated entities supporting the transition, such as the operators of charging stations and the electrical grid. Regulating only 2026, 2030 and 2035 would eliminate the possibility of allowing deficits to be carried forward for up to three years, meaning that the proposed Amendments would likely provide less flexibility. In light of this, the Amendments have maintained the yearly targets for the model years 2026 to 2035 and beyond.

The Amendments incorporate several flexibilities, such as the options to generate early ZEV credits, bank and trade credits, and create credits through contributing to ZEV charging infrastructure. Regulatees may opt to use these flexibilities while they expand their ZEV product portfolio to meet the ZEV sales targets.

The Department has determined that the proposed Amendments struck the appropriate balance of both challenging regulated entities to accelerate the transition to ZEVs in line with Canada’s ERP commitment and ensuring the targets are achievable. Therefore, the Department has not modified the stringency levels of the target values in the Amendments, though it has modified the flexibility provisions in response to comments from stakeholders as detailed further below (see the “Flexibilities” section).

### **Regional considerations**

A wide variety of stakeholders expressed support for regional considerations and requirements. These included several provincial governments and a municipal government agency, several NGOs, some members of the public and a BEV-only regulated company. They stated that the Department should ensure that the proposed Amendments increase ZEV adoption across all

augmentation significative du nombre de VZE vendus au Canada, en raison du cycle de conception et de construction de nouveaux modèles de véhicules qui s’étend sur plusieurs années. Au lieu de cela, des objectifs plus stricts devraient probablement entraîner une augmentation des flux financiers des fabricants d’automobiles conventionnels vers les entreprises qui ont un excédent de points. Les sorties de capitaux vers ces entreprises riches en points réduiraient la capacité d’autres entreprises réglementées de « fabricants automobiles conventionnels » de faciliter leur propre transition vers les VZE et d’offrir aux consommateurs un plus large éventail d’options de VZE dans toutes les gammes de prix.

L’utilisation des objectifs de VZE définis par le PRÉ seulement pour les trois années de modèle 2026, 2030 et 2035, sans aucun objectif dans les années intermédiaires, réduirait la certitude que le Canada continuerait à faire des progrès consistants et constants vers ses objectifs en matière de VZE. Les objectifs annuels offrent également plus de certitude aux entités non réglementées qui soutiennent la transition, tels que les exploitants de bornes de recharge et du réseau électrique. Réglementer uniquement les années 2026, 2030 et 2035 éliminerait la possibilité de reporter les déficits jusqu’à trois ans, ce qui signifie que les modifications proposées offriraient probablement moins de souplesse. Par conséquent, le Ministère a maintenu les objectifs annuels pour les années de modèle 2026 à 2035 et les années ultérieures dans les modifications.

Les modifications intègrent plusieurs assouplissements, comme les options permettant de générer des points de VZE précoces, d’accumuler et d’échanger des points et de créer des points en contribuant à l’infrastructure de recharge des VZE. Les entreprises réglementées peuvent choisir d’utiliser ces assouplissements pendant qu’elles élargissent leur porte-folio de produits de VZE pour atteindre les objectifs de vente de VZE.

Le Ministère a déterminé que les modifications proposées établissaient un équilibre approprié entre défier les entités réglementées afin d’accélérer la transition vers les VZE conformément à l’engagement du Canada à l’égard du PRÉ et en veillant à ce que les objectifs soient réalistes. Le Ministère n’a donc pas modifié les niveaux de rigueur des valeurs cibles dans les modifications, mais il a modifié les dispositions d’assouplissement en réponse aux commentaires des parties prenantes, comme il est détaillé ci-dessous (voir la section « Assouplissements »).

### **Considérations régionales**

Un large éventail d’intervenants a exprimé leur appui à l’égard des considérations et des exigences régionales. Il s’agissait notamment de plusieurs gouvernements provinciaux et d’un organisme municipal, de plusieurs ONG, de certains membres du public et d’une entreprise réglementée qui ne détenait que des VEB. Ces intervenants ont affirmé que le Ministère devrait s’assurer à ce que les

parts of the country and advocated for the Department to consider regional requirements. Some stakeholders also expressed concerns about the use of ZEVs in colder northern climates.

Some regulated companies and some associations of regulated companies commented that the proposed Amendments should not include regional requirements. They noted that it is common for dealers to trade vehicles among themselves once they have been supplied by the manufacturer, including across provincial borders. They also noted that different regions of the country are at different levels of ZEV readiness, with some having provincial incentive programs in place, some having substantial charging infrastructure already built, and a consumer base showing strong interest in ZEVs. They felt that regional requirements would be likely to cause shortages of ZEVs in regions with the highest consumer interest and inventories of unsold ZEVs in regions with the lowest consumer interest.

**Response:** The Department has concluded that ZEV requirements on a national basis remain the most appropriate structure for the Amendments. Departmental analysis indicates that the stringency of the standards is sufficient to drive increased ZEV adoption across all parts of the country even after taking Quebec and British Columbia's ZEV regulations into consideration.

Further, national requirements provide regulated companies the flexibility to respond to markets with high consumer interest and infrastructure readiness, and more slowly in areas with lower consumer interest and infrastructure readiness, as ZEVs continue to gain market share throughout the country. Climate change is a global issue, and not a localized issue. National requirements are consistent with the key objective of the Amendments, which is to reduce GHG emissions from the transportation sector. As further explained below, the Department recognizes that plug-in hybrids may be the preferred ZEV option for many northern and remote communities, both in the short term and to 2035 and beyond.

### **Treatment of PHEVs**

A broad cross-section of industry stakeholders, as well as NGOs and public commenters, supported the inclusion of PHEVs in the proposed Amendments. NGOs largely agreed on the need to provide partial and decreasing credits for short and medium range PHEVs. A wide variety of stakeholders expressed the view that PHEVs may play a

modifications proposées augmentent l'adoption des VZE dans toutes les régions du pays et ont plaidé qu'il tienne compte des exigences régionales. Certains intervenants ont également exprimé des inquiétudes quant à l'utilisation des VZE dans les climats nordiques plus froids.

Certaines entreprises réglementées et associations d'entreprises réglementées ont indiqué que les modifications proposées ne devraient pas tenir compte des exigences régionales. Elles ont fait remarquer qu'il est courant pour les concessionnaires d'échanger des véhicules entre eux une fois qu'ils ont été fournis par le fabricant, y compris au-delà des frontières provinciales. Elles ont également indiqué que les différentes régions du pays sont à des niveaux différents de préparation aux VZE, certaines ayant des programmes incitatifs provinciaux déjà en place, d'autres ayant déjà une infrastructure de recharge importante et un bassin de consommateurs qui manifestent un vif intérêt pour les VZE. Ces intervenants étaient d'avis que les exigences régionales seraient susceptibles de causer des pénuries de VZE dans les régions faisant l'objet du plus grand d'intérêt de la part des consommateurs, et des inventaires de VZE invendus dans celles où il y a le moins d'intérêt de la part des consommateurs.

**Réponse :** Le Ministère a conclu que les exigences relatives aux VZE à l'échelle nationale demeurent la structure la plus appropriée pour les modifications. L'analyse du Ministère indique que la rigueur des normes est suffisante pour favoriser l'adoption accrue des VZE dans toutes les régions du pays, même après avoir tenu compte des règlements sur les VZE du Québec et de la Colombie-Britannique.

De plus, les exigences nationales donnent aux entreprises réglementées la souplesse nécessaire pour répondre aux besoins des marchés où l'intérêt des consommateurs est grand et où les infrastructures sont bien préparées et plus lentement dans les zones où l'intérêt des consommateurs et la préparation des infrastructures sont moindres, alors que les VZE continuent de gagner des parts de marché partout au pays. Les changements climatiques sont un enjeu d'ordre mondial et non un enjeu localisé. Les exigences nationales sont conformes à l'objectif clé des modifications, qui est de réduire les émissions de GES du secteur des transports. Comme il est expliqué plus en détail ci-dessous, le Ministère reconnaît que les véhicules hybrides rechargeables pourraient être l'option privilégiée pour les VZE pour de nombreuses communautés nordiques et éloignées, tant à court terme que jusqu'en 2035 et au-delà.

### **Traitement des VEHR**

Un large éventail d'intervenants de l'industrie, ainsi que des ONG et des membres du public, ont appuyé l'inclusion des VEHR dans les modifications proposées. Les ONG ont largement convenu de la nécessité de fournir des points partiels et décroissants pour les VEHR à courte et à moyenne autonomie. Une grande variété de parties

particularly important role in remote, northern, and rural communities, where ZEV infrastructure is least developed and likely to arrive latest. Further, several public comments noted that the Department should not restrict regulated companies' ability to offer or expand PHEVs, especially in remote and rural areas, as the market will adapt to consumers' needs and charging infrastructure readiness.

A few regulated companies, and some public commenters, opposed the inclusion of PHEVs, with some stating they provide insufficient environmental benefits or that battery electric technology had advanced sufficiently that PHEVs are no longer necessary. Among NGOs, there was consensus on decreasing incentives for PHEVs over time, reflecting their perceived transitional status and their potential underutilization.

**Response:** Based on the feedback received, the Department will continue to include PHEVs in its definition of zero-emission vehicles, given that they provide a necessary option for communities that face difficulties with electrification, such as those that are more remote or those farther north, as well as give regulatees and consumers more choices to comply with the Amendments.

Furthermore, the Department has made several modifications to the treatment of PHEVs. The all-electric range threshold requirement for a PHEV to earn one credit has been reduced from the initially proposed 80 km to at least 65 km for MY 2026, reverting to 80 km for MY 2027 and later. The minimum all-electric range threshold for PHEVs to obtain 0.15 credits per vehicle has been increased from 16 km to 35 km for MY 2026. Finally, PHEVs with at least 7 seats and a range of at least 50 km will generate 1.0 credit in MYs 2026 and 2027, increasing to the same minimum range of 80 km for all PHEVs for MY 2028 and later.

These changes ensure that the credits for PHEVs better reflect the PHEV models that are currently on the market or are expected to enter the market in the near term, and provide additional credits for higher seating capacity vehicles, which have more limited battery electric options than other segments of the light-duty vehicle market.

### **Definition of applicable vehicle technologies**

Comments received from regulated companies and their associations, NGOs, and public commenters advocated

prenantes a exprimé le point de vue selon lequel les VEHR pourraient jouer un rôle particulièrement important dans les communautés éloignées, nordiques et rurales, où l'infrastructure pour les VZE est moins développée et susceptible d'arriver plus tard. En outre, plusieurs commentaires du public indiquaient que le Ministère ne devrait pas restreindre la capacité des entreprises réglementées d'offrir des VEHR ou d'accroître leur offre de VEHR, surtout dans les régions éloignées et rurales, car le marché s'adaptera aux besoins des consommateurs et à l'état de préparation de l'infrastructure de recharge.

Quelques entreprises réglementées, et certains membres du public, se sont opposés à l'inclusion des VEHR, certains affirmant qu'ils ne fournissent pas suffisamment d'avantages sur le plan environnemental ou que la technologie des batteries électriques a suffisamment progressé pour que les VEHR ne soient plus nécessaires. Les ONG s'entendaient sur le fait que les incitatifs à l'achat de VEHR devaient être réduits au fil du temps, ce qui reflète leur perception du statut transitoire de ces véhicules et de leur éventuelle sous-utilisation.

**Réponse :** À la lumière des commentaires reçus, le Ministère continuera d'inclure les VEHR dans sa définition de véhicules zéro émission, étant donné qu'ils constituent une option nécessaire pour les communautés confrontées à des difficultés d'électrification, comme celles qui sont plus éloignées ou plus au nord, et qu'ils offrent aux organismes réglementés et aux consommateurs plus de choix pour se conformer aux modifications.

En outre, le Ministère a apporté plusieurs modifications au traitement des VEHR. L'exigence relative au seuil d'autonomie entièrement électrique pour qu'un VEHR reçoive un point a été réduit, passant de la proposition initiale de 80 km à au moins 65 km, pour l'année de modèle 2026, et retourne à 80 km à compter de l'année de modèle 2027. Le seuil minimal d'autonomie entièrement électrique pour les VEHR afin d'obtenir 0,15 point par véhicule a été augmenté de 16 km à 35 km pour l'année de modèle 2026. Enfin, les VEHR ayant au moins 7 places assises et une autonomie d'au moins 50 km généreront 1,0 point pour les années de modèle 2026 et 2027, ce qui augmentera jusqu'à la même autonomie minimale de 80 km pour tous les VEHR pour les années de modèle 2028 et ultérieures.

Ces modifications font en sorte que les points de VEHR sont plus représentatifs des modèles de VEHR actuellement sur le marché ou qui devraient l'être à court terme, et fournissent des points supplémentaires pour les véhicules ayant une plus grande capacité assise, qui ont des options de fonctionnement électrique à batterie plus limitées que dans d'autres segments du marché des véhicules légers.

### **Définition des technologies applicables aux véhicules**

Les commentaires reçus des entreprises réglementées et de leurs associations, des ONG et du public ont plaidé en

for the inclusion of vehicles using other technologies and fuel types in the ZEV definition. A broad mix of industry stakeholders proposed accommodating future technological breakthroughs and technology-neutral policies. NGOs and public commenters recommended incorporating vehicles capable of using renewable fuels, such as propane and hydrogen blending, alongside electric vehicles. Further, there was a broad consensus among NGOs for a more refined definition of applicable vehicle technologies that prioritizes emission reduction goals.

Many NGOs, a municipal government agency, and some members of the public commented on the inclusion of PHEVs in the ZEV definition. Some NGOs and public commenters suggested limiting the inclusion of PHEVs, while others asserted that PHEVs were not true ZEVs and should either be excluded entirely or discouraged. A few public commenters proposed a penalty offset system where PHEV sales would reduce penalties.

**Response:** The Department has determined that the existing ZEV definition remains appropriate, as battery electric, plug-in hybrid and fuel-cell vehicles remain the only vehicles capable of operating with zero emissions at this time. Canada's *Clean Fuel Regulations* will separately ensure that the gasoline and diesel Canadians use every day will become progressively cleaner over time and affordable alternatives will be increasingly available to consumers. The potential for the introduction of new vehicle technologies capable of operating with zero emissions can be addressed in subsequent regulatory actions when more is known about these technologies.

The Department will continue to include PHEVs in the ZEV definition, recognizing the important role that these vehicles are expected to play in the transition to ZEVs. This considers comments from Canadians in regions where ZEV adoption will be the most challenging, such as remote, rural and northern areas with less developed charging infrastructure and the coldest parts of the country where cold-weather battery performance is of greatest concern.

### Interaction with other requirements

A ZEV-only vehicle manufacturer, several NGOs, a municipal government agency, and some public commenters advocated for the Department to consider various methods of having the federal regulations interact with existing or future provincial regulations. These stakeholders suggested prohibiting vehicles which earn credit under provincial regulations from earning credit under federal regulations.

faveur de l'inclusion des véhicules utilisant d'autres technologies et types de carburant dans la définition des VZE. Un large éventail d'intervenants de l'industrie a proposé de tenir compte des futures percées technologiques et des politiques neutres sur le plan technologique. Les ONG et le public ont recommandé d'intégrer des véhicules capables d'utiliser des carburants renouvelables, comme le propane et les carburants à base d'hydrogène, couplé aux véhicules électriques. De plus, il y avait un large consensus parmi les ONG en faveur d'une définition plus précise des technologies automobiles applicables qui priorise les objectifs de réduction des émissions.

De nombreuses ONG, un organisme municipal et certains membres du public ont commenté l'inclusion des VEHR dans la définition des VZE. Certaines ONG et certains membres du public ont proposé de limiter l'inclusion des VEHR, tandis que d'autres ont affirmé que les VEHR n'étaient pas de véritables VZE et qu'ils devraient être complètement exclus ou découragés. Quelques membres du public ont proposé un système de compensation des pénalités dans le cadre duquel les ventes de VEHR réduiraient les pénalités.

**Réponse :** Le Ministère a déterminé que la définition actuelle des VZE demeure appropriée, car les véhicules électriques à batterie, hybrides rechargeables et à pile à combustible restent actuellement les seuls véhicules capables de fonctionner sans émissions. Le *Règlement sur les combustibles propres* du Canada garantira séparément que l'essence et le diesel que les Canadiens utilisent quotidiennement deviendront progressivement plus propres au fil du temps et que des alternatives abordables seront de plus en plus accessibles aux consommateurs. Le potentiel d'introduction de nouvelles technologies de véhicules capables de fonctionner avec zéro émission pourra être abordé dans des mesures réglementaires ultérieures lorsque l'on en saura davantage sur ces technologies.

Le Ministère continuera d'inclure les VEHR dans la définition des VZE, reconnaissant le rôle important que ces véhicules devraient jouer dans la transition vers les VZE. Cette réponse tient compte des commentaires des Canadiens dans les régions où l'adoption des VZE sera la plus difficile, comme les régions éloignées, rurales et nordiques où l'infrastructure de recharge est moins développée, et les régions les plus froides du pays où le rendement des batteries à température froide est le plus préoccupant.

### Interaction avec d'autres exigences

Un fabricant de VZE uniquement, plusieurs ONG, un organisme municipal et certains membres du public ont demandé au Ministère d'envisager diverses méthodes pour faire en sorte que les règlements fédéraux interagissent avec les règlements provinciaux actuels ou futurs. Ces parties prenantes suggéraient la prohibition des véhicules qui reçoivent des points en vertu des règlements provinciaux d'obtenir un point en vertu du règlement fédéral.

Regulated companies, as well as some NGOs and provincial governments, advocated for strong demand-side policies, including increased consumer rebates to support the purchase of ZEVs, accelerated deployment of existing resources for charging infrastructure, worker upskilling and consumer education programs, to supplement the supply-sided policies that are being implemented.

Regulated companies, energy producers and/or suppliers and another association emphasized the importance of harmonizing the Amendments with those of the U.S. EPA in recognition of the integrated nature of the North American vehicle market. Most regulated companies advocated for Canada to continue alignment with the U.S. EPA fleet average GHG emission standards, stating it is the most effective way to meet GHG and ZEV targets while protecting the competitiveness of the regulated companies.

**Response:** The Department has determined that ZEV requirements on a national basis are the most appropriate regulatory structure. ZEVs continue to gain market share throughout the country, and national ZEV requirements would give regulatees the flexibility to respond to markets with high consumer interest and infrastructure readiness. Regulatees indicated that ZEV supply is allocated on a national basis, and that regional requirements would not generate any additional supply for Canada.

Federal and provincial government efforts to further support the transition to ZEVs, such as incentives, infrastructure investments and provincial regulations, will continue to play an important role, along with federal regulations. The Amendments are sufficiently stringent to ensure that there is increased ZEV adoption in all parts of the country in line with national targets, while allowing the transition to take place at varying speeds in different regions.

The Department recognizes the important role that performance-based GHG emission standards have already served and will continue to serve in reducing GHG emissions from light-duty vehicles, and the Government has already committed to align with the most stringent post-2025 performance-based standards in North America.<sup>18</sup> The Department understands that, at this time, new U.S. EPA multi-pollutant standards, which were proposed in May 2023, would be the most stringent in North America (see the “Instrument choice” section).

Les entreprises réglementées, ainsi que certaines ONG et les gouvernements provinciaux, ont plaidé en faveur de politiques fortes axées sur la demande, comme l’augmentation des rabais aux consommateurs pour appuyer l’achat de VZE, l’accélération du déploiement des ressources actuelles pour l’infrastructure de recharge ainsi que des programmes de perfectionnement des travailleurs et d’éducation des consommateurs, pour compléter les politiques axées sur l’offre qui sont mises en œuvre.

Les entreprises réglementées, les producteurs et/ou les fournisseurs d’énergie et une autre association ont souligné l’importance d’harmoniser les modifications avec celles de l’EPA des États-Unis pour tenir compte de la nature intégrée du marché nord-américain des véhicules. La plupart des entreprises réglementées ont plaidé que le Canada continue de se conformer aux normes moyennes d’émissions de GES du parc de l’EPA des États-Unis, affirmant qu’il s’agit de la façon la plus efficace d’atteindre les objectifs de GES et de VZE tout en protégeant la compétitivité des entreprises réglementées.

**Réponse :** Le Ministère a déterminé que les exigences relatives aux VZE à l’échelle nationale constituent la structure réglementaire la plus appropriée. Les VZE continuent de gagner des parts de marché dans tout le pays, et les exigences nationales en matière de VZE donneraient aux entités réglementées la flexibilité nécessaire pour répondre aux marchés où l’intérêt des consommateurs est important et où les infrastructures sont prêtes. Les entités réglementées ont indiqué que l’approvisionnement en VZE est réparti sur une base nationale et que les besoins régionaux ne généreraient aucun approvisionnement supplémentaire pour le Canada.

Les efforts des gouvernements fédéral et provinciaux pour soutenir davantage la transition vers les VZE, comme les incitatifs, les investissements dans l’infrastructure et les règlements provinciaux, continueront de jouer un rôle important, tout comme les règlements fédéraux. Ces modifications sont suffisamment strictes pour assurer une adoption accrue des VZE dans toutes les régions du pays, conformément aux objectifs à l’échelle nationale, tout en permettant la transition à des rythmes variables dans les différentes régions.

Le Ministère reconnaît le rôle important que les normes d’émissions de GES axées sur le rendement ont déjà joué et continueront de jouer dans la réduction des émissions de GES des véhicules légers, et le gouvernement s’est déjà engagé à harmoniser le Règlement aux normes de rendement les plus strictes en Amérique du Nord ultérieures à 2025<sup>18</sup>. Le Ministère comprend qu’à l’heure actuelle, les nouvelles normes de l’EPA des États-Unis sur les polluants multiples, qui ont été proposées en mai 2023, seraient les plus strictes en Amérique du Nord (voir la section « Choix de l’instrument »).

<sup>18</sup> [A Healthy Environment and a Healthy Economy — Canada’s strengthened climate plan to create jobs and support people, communities, and the planet](#)

<sup>18</sup> [Un environnement sain et une économie saine — Le plan climatique renforcé du Canada pour créer des emplois et soutenir la population, les communautés et la planète.](#)

## Flexibilities

All regulated companies that offer both conventional vehicles and ZEVs for sale and some representative associations advocated for the development of an early ZEV credit program, noting that this was a feature of many other ZEV regulatory programs, including those in California, Quebec, and British Columbia, as well as previous and proposed U.S. GHG regulations.

Several NGOs and many public commenters indicated support for imposing a penalty of \$20,000 per vehicle by which a company misses their ZEV sales target at the end of each model year. NGOs and public commenters noted that these types of penalties are common in other jurisdictions like Quebec, British Columbia, and California.

**Response:** The Department is implementing an early ZEV credit program that will be established as part of these Amendments. In response to comments received, the early ZEV credit program will provide flexibility to regulated companies as they adjust to the Amendments while minimizing the impact of this provision on actual sales of ZEVs in MYs 2026 to 2030 by placing appropriate limits on the use of early ZEV credits. More details on the early ZEV credit option can be found in the “Description” section.

## ZEV activity compliance mechanism and ZEV charging infrastructure

There were mixed views about the inclusion of “ZEV activities” in the proposed Amendments. While some NGOs and public commenters suggested tightening or eliminating this provision, others agreed that the Regulations should include a limited compliance mechanism designed to expand ZEV infrastructure as a means to overcoming consumer concerns about ZEVs without negatively impacting the overall objectives of the proposed Amendments.

Some NGOs and regulated companies that exclusively produce ZEVs opposed the ZEV activity provision, and advocated for a regulatory structure in which providing ZEVs for sale in Canada would be the only way to generate credits. Most other regulated companies stated that the ZEV activity provision in the proposed Amendments would not provide a sufficiently strong business case for them to make these investments.

## Assouplissements

Toutes les entreprises réglementées qui offrent la vente des véhicules conventionnels et des VZE et certaines associations représentatives ont plaidé en faveur du développement d'un programme de points pour les VZE précoces, faisant remarquer qu'il s'agissait d'une caractéristique de nombreux autres programmes réglementaires des VZE, dont ceux de la Californie, du Québec et de la Colombie-Britannique, ainsi que les règles américaines antérieures et proposées sur les GES.

Plusieurs ONG et de nombreux membres du public ont indiqué qu'ils appuyaient l'imposition d'une pénalité de 20 000 \$ par VZE non vendu par rapport à l'objectif de vente de l'entreprise à la fin de chaque année de modèle. Les ONG et les membres du public ont fait remarquer que ces types de sanctions sont courants dans d'autres administrations comme le Québec, la Colombie-Britannique et la Californie.

**Réponse :** Le Ministère met en œuvre un programme de points de VZE précoces qui sera établi dans le cadre de ces modifications. En réponse aux commentaires reçus, le programme de points pour les VZE précoces offrira de la souplesse aux entreprises réglementées alors qu'elles s'adaptent aux modifications, tout en réduisant au minimum l'incidence de cette disposition sur les ventes réelles de VZE dans les années de modèle 2026 à 2030 en imposant des limites appropriées pour l'utilisation des points de VZE précoces. De plus amples renseignements sur l'option de points de VZE précoces sont disponibles dans la section « Description ».

## Mécanisme de conformité des activités liées aux VZE et infrastructure de recharge des VZE

Les points de vue étaient partagés au sujet de l'inclusion des activités liées aux VZE dans les modifications proposées. Bien que certaines ONG et certains membres du public aient recommandé de resserrer ou d'éliminer cette disposition, d'autres ont convenu que le Règlement devrait inclure un mécanisme de conformité limité conçu pour étendre l'infrastructure des VZE comme moyen de surmonter les préoccupations des consommateurs concernant les VZE sans avoir d'impact négatif sur les objectifs globaux des modifications proposées.

Certaines ONG et entreprises réglementées qui produisent exclusivement des VZE se sont opposées sur les activités liées aux VZE et plaidaient pour une structure réglementaire dans laquelle la vente de VZE au Canada serait la seule façon de générer des points. La plupart des autres entreprises réglementées ont déclaré que la disposition sur les activités liées aux VZE dans les modifications proposées ne constituerait pas une analyse de rentabilisation suffisamment solide pour leur permettre de faire ces investissements.



Some provincial governments emphasized the importance of expanding ZEV charging infrastructure, especially in underserved areas, and suggested the use of “compliance credits” to incentivize such expansion.

**Response:** The Department has updated the ZEV activity credit provision with a system in which companies can obtain credits by investing in ZEV charging infrastructure. The ZEV charging infrastructure system allows regulated automakers to obtain credits for investments of a prescribed amount in specific types of charging infrastructure. Specifically, the new credit system for ZEV charging infrastructure will allow regulated companies to claim one credit per \$20,000 invested in charging infrastructure that is both publicly available and with charging capacities of at least 150 kW. ZEV charging infrastructure credits cannot be generated if a project benefits from a government incentive program or credits under another federal regulatory program.

### Credit banking and length of time to offset a deficit

Stakeholders from all categories generally supported the proposed Amendments regarding credit banking, the length of time credits are valid, and length of time available to offset a deficit, but some made suggestions about changes that they felt would improve the credit system.

Many NGOs as well as a municipal government agency made a variety of suggestions about how to modify the credit program, including views on timelines for credit banking and a credit clearance mechanism. They were generally against the idea of regulated companies being able to bank surplus credits. Some NGOs also suggested shortening the lifespan of banked credits, limiting credit banking, and introducing regional provisions to adjust credit values based on where a vehicle is sold.

A few NGOs also suggested limiting the deficits that can be carried forward. Some suggested reducing the number of years that companies could carry forward deficits or eliminating the ability to carry forward a deficit entirely.

**Response:** The Amendments maintain the initially proposed regulatory structure which permits deficits to be carried forward for up to three years, and credits to be carried forward for up to five years, with all excess credits expiring after the 2034 model year and no option to use

Certains gouvernements provinciaux ont insisté sur l'importance d'élargir l'infrastructure de recharge des VZE, en particulier dans les régions mal desservies, et ont proposé l'utilisation de « points de conformité » pour encourager une telle expansion.

**Réponse :** Le Ministère a mis à jour la disposition sur les points attribués pour les activités liées aux VZE au moyen d'un système permettant aux entreprises d'obtenir des points en investissant dans l'infrastructure de recharge des VZE. Le système d'infrastructure de recharge des VZE permet aux fabricants d'automobiles réglementés d'obtenir des points pour des investissements précis et préapprouvés dans l'infrastructure de recharge. Plus précisément, le nouveau système de points pour l'infrastructure de recharge des VZE permettra aux entreprises réglementées de réclamer un point par tranche de 20 000 \$ investis dans l'infrastructure de recharge qui est accessible au public et dont la capacité de recharge est d'au moins 150 kW. Les points pour l'infrastructure de recharge des VZE ne peuvent toutefois pas être générés si un projet reçoit des incitatifs dans le cadre d'un programme gouvernemental ou des points en vertu d'un autre programme réglementaire fédéral.

### Accumulation de points et durée de vie des déficits

Les intervenants de toutes les catégories ont généralement appuyé les modifications proposées concernant l'accumulation de points, leurs durées de vie et le temps disponible pour compenser un déficit, mais certains ont fait des suggestions sur des changements qui, selon eux, amélioreraient le système de points.

De nombreuses ONG ainsi qu'un organisme municipal ont fait diverses recommandations sur la manière de modifier le programme de points, y compris des points de vue sur les délais pour l'accumulation et le mécanisme d'autorisation pour utiliser les points. Ces intervenants étaient généralement contre l'idée que les entreprises réglementées puissent accumuler des points excédentaires. Certaines ONG ont également proposé de raccourcir la durée de vie des points accumulés, de limiter le nombre de points pouvant être accumulés et d'introduire des dispositions régionales pour rajuster la valeur des points en fonction de l'endroit où un véhicule est vendu.

Quelques ONG ont également recommandé de limiter les déficits qui peuvent être reportés. Certaines ont proposé de réduire le nombre d'années pendant lesquelles les entreprises pourraient reporter des déficits ou d'éliminer complètement la capacité de reporter un déficit.

**Réponse :** Les modifications maintiennent la structure réglementaire initialement proposée qui permet de reporter les déficits jusqu'à trois ans et les points jusqu'à cinq ans, tous les points excédentaires expirant après l'année de modèle 2034 et sans option d'utiliser les points

excess credits in the 2035 and later model years. This is consistent with the treatment of credits under the existing air pollutant and greenhouse gas emission regulations in the U.S. and Canada and allows sufficient flexibility for regulated companies to meet their obligations over time while also ensuring that federal emissions reduction and ZEV objectives are met.

### Cost-benefit analysis: air quality impacts

Some stakeholders noted additional impacts they thought should be included in the cost-benefit analysis. In particular, some commenters emphasized the importance of monetizing the health benefits of air pollution reductions, referencing the Atmospheric Fund's analysis using regional benefit-per-tonne (BPT) estimates published by Health Canada to calculate national health benefits of air pollution reduction.<sup>19</sup>

**Response:** The Department recognizes the value in monetizing air pollution health benefits associated with the Amendments; however, full air quality modelling could not be completed due to time and resource constraints.

Although Health Canada published a report that estimates the dollar value of health benefits associated with a one-tonne reduction in selected air pollutants, this method of evaluating health benefits is not appropriate for evaluating the health benefits associated with the Amendments. The BPT values in the Health Canada study were estimated for Southwestern British Columbia and in the Windsor to Quebec City corridor for the 2015 calendar year, while the ZEV Amendments will have impacts that are national in scope. Additionally, Quebec and British Columbia have provincial ZEV mandates which already limit the amount of incremental ZEVs and associated air quality impacts that can be attributed to the Amendments in these regions. Furthermore, since the BPT values were derived for 2015 and are partly influenced by the population distribution of that year, the application of these values to air pollutant reductions out to 2050 introduces considerable uncertainty into the estimates under different population-economic growth assumptions.

As a result, the projected reductions in selected air pollutant emissions have been quantified in the cost-benefit

excédentaires pour les années de modèle 2035 et ultérieures. Cette intention est conforme au traitement des points en vertu des règlements actuels sur les polluants atmosphériques et les émissions de GES aux États-Unis et au Canada, et donne suffisamment de souplesse aux entreprises réglementées pour qu'elles respectent leurs obligations au fil du temps tout en veillant à ce que la réduction d'émissions et les objectifs de VZE fédéraux soient atteints.

### Analyse coûts-avantages : effets sur la qualité de l'air

Certains intervenants ont souligné d'autres répercussions qui, selon eux, devraient être incluses dans l'analyse coûts-avantages. Plus particulièrement, certains intervenants ont insisté sur l'importance de monétiser les bénéfices pour la santé de la réduction de la pollution atmosphérique, en se reportant à l'analyse réalisée par le Atmospheric Fund à l'aide des estimations régionales des avantages par tonne (APT) publiées par Santé Canada pour calculer les bénéfices nationaux pour la santé de la réduction de la pollution atmosphérique<sup>19</sup>.

**Réponse :** Le Ministère reconnaît la valeur de la monétisation des bénéfices pour la santé de la réduction de la pollution atmosphérique associés aux modifications, mais il n'a pas été possible d'effectuer une modélisation complète de la qualité de l'air en raison de contraintes de temps et de ressources.

Bien que Santé Canada ait publié un rapport qui estime la valeur monétaire des bénéfices pour la santé associée à une réduction d'une tonne de certains polluants atmosphériques, cette méthode d'évaluation des bénéfices pour la santé a été jugée inappropriée pour évaluer les bénéfices pour la santé associés aux modifications. Les valeurs des APT dans l'étude de Santé Canada ont été estimées pour le sud-ouest de la Colombie-Britannique et le corridor Windsor-Québec pour l'année civile 2015, tandis que l'analyse visant les modifications relatives aux VZE aura des impacts de portée nationale. En outre, le Québec et la Colombie-Britannique ont des mandats provinciaux relatifs aux VZE qui limitent déjà la quantité de VZE supplémentaires et les répercussions connexes sur la qualité de l'air qui peuvent être attribuées aux modifications dans ces régions. Également, étant donné que les valeurs des APT ont été calculées pour 2015 et qu'elles sont en partie influencées par la répartition de la population lors de cette année, l'application de ces valeurs aux réductions des polluants atmosphériques jusqu'en 2050 introduit une incertitude considérable dans les estimations selon différentes hypothèses de croissance économique.

Par conséquent, les projections de réductions de certaines émissions de polluants atmosphériques ont été

<sup>19</sup> [Health Benefits per Tonne of Air Pollutant Emissions Reduction \(PDF\)](#)

<sup>19</sup> [Bénéfices pour la santé par tonne de réduction d'émissions de polluants atmosphériques \(PDF\)](#)

analysis, but the potential health benefits from those reductions have not been monetized.

### **Cost-benefit analysis: other issues**

Overall, the remaining comments on the cost-benefit analysis highlighted two further significant issues. First, the analysis should consider installation costs for home chargers, and second, the analysis should consider the implications of alignment with more stringent North American vehicle emission standards.

**Response:** The Department has updated the analysis to account for charger installation costs (see the “Monetized (and quantified) impacts” section). As well, the Department has considered an alternate scenario where there is alignment with the new, more stringent vehicle emission standards proposed by the U.S. EPA (see the “Attribution analysis” section).

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

As required by the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an assessment of modern treaty implications was conducted on the Amendments. The assessment examined the geographic scope and subject matter of the Amendments in relation to modern treaties in effect. The assessment did not identify any modern treaty implications or obligations.

### *Instrument choice*

The objective of the Amendments is to reduce GHG emissions from light-duty vehicles to achieve broader announced climate targets. Maintaining the status quo would likely not go far enough to achieve Canada’s emission reduction target of 40% to 45% below 2005 levels by 2030. In addition, the historical method of reducing emissions from passenger automobiles and light trucks through the use of increasingly stringent fleet average GHG emission standards alone may not achieve net-zero emissions by 2050.

The Strengthened Climate Plan (see the “Background” section) included commitments by the Government of Canada to align with the most stringent GHG emission standards in North America and to accelerate and expand the availability of ZEVs to consumers through appropriate regulations and incentive programs. This was followed by additional commitments in the ERP published in 2022 (see the “Background” section), in which the Government of Canada reiterated its commitment to implement a sales mandate that requires at least 20% of all new light-duty vehicle sales be ZEVs in 2026 and at least 60% by 2030 as

quantifiées dans l’analyse coûts-avantages, mais les bénéfices potentiels pour la santé de ces réductions n’ont pas été monétisés.

### **Analyse coûts-avantages : autres problèmes**

Dans l’ensemble, les autres commentaires sur l’analyse coûts-avantages ont mis en évidence deux autres problèmes importants : l’analyse devrait tenir compte des coûts d’installation des bornes de recharge à domicile; les répercussions de l’harmonisation avec des normes nord-américaines plus strictes en matière d’émissions des véhicules.

**Réponse :** Le Ministère a mis à jour l’analyse pour tenir compte des coûts d’installation des bornes de recharge [voir la section « Retombées monétaires (et quantifiées) »]. De plus, le Ministère a envisagé un autre scénario où il y aurait harmonisation avec les nouvelles normes d’émissions des véhicules plus strictes proposées par l’EPA des États-Unis (voir la section « Analyse des attributions »).

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Les modifications ont été soumises à une évaluation des répercussions des traités modernes, conformément à la *Directive du Cabinet sur l’approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*. L’évaluation a examiné la portée géographique et l’objet des modifications par rapport aux traités modernes en vigueur. L’évaluation n’a relevé aucune implication ni obligation relative aux traités modernes.

### *Choix de l’instrument*

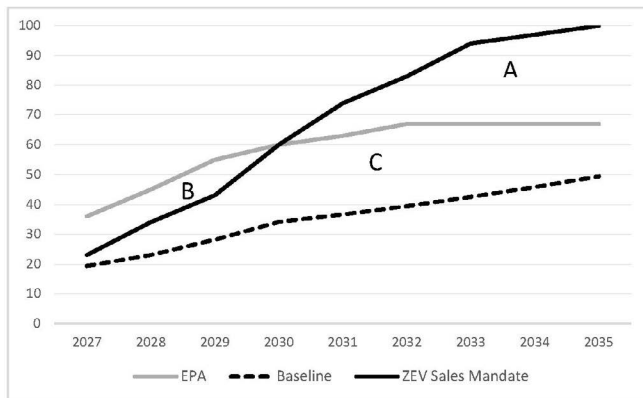
Les modifications visent à réduire les émissions de GES des véhicules légers pour atteindre les objectifs annoncés en matière de climat. Maintenir le statu quo ne sera probablement pas suffisant pour atteindre l’objectif de réduction des émissions du Canada de 40 % à 45 % d’ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005. De plus, la méthode historique de réduction des émissions attribuables aux automobiles à passagers et aux camions légers uniquement à l’aide de normes moyennes d’émissions de GES de plus en plus rigoureuses pour les parcs automobiles ne permettrait pas d’atteindre la carboneutralité d’ici 2050.

Le Plan climatique renforcé (voir la section « Contexte ») comprenait des engagements pris par le gouvernement du Canada pour harmoniser le Règlement avec les normes d’émissions de GES les plus strictes en Amérique du Nord et pour accélérer et élargir la disponibilité des VZE pour les consommateurs au moyen de règlements et de programmes incitatifs appropriés. Cela a été suivi d’engagements supplémentaires dans le PRÉ publié en 2022 (voir la section « Contexte »), dans lequel le gouvernement du Canada a réitéré son engagement à mettre en œuvre un mandat de vente qui exige qu’au moins 20 % de tous les

interim steps toward achieving Canada's mandatory target of 100% by 2035.

In 2023, the U.S. EPA published the NPRM to increase light-duty vehicle emission standards beginning in 2027, and their analysis concluded that a cost-effective compliance strategy would be for industry to produce more BEVs. Consequently, it is possible to compare the impact on ZEV sales of either regulating them directly by establishing regulatory sales targets or regulating them indirectly by adopting more stringent U.S. emission standards. The Department has estimated the impact these two regulatory measures would have on ZEV sales in Canada over the 2027 to 2035 period as shown in Figure 1 below.

**Figure 1: Attribution of ZEV adoption**



As shown above, either regulatory option would be expected to increase ZEV sales: ZEV targets alone would increase sales by the area shown as A plus C, and alignment with increased U.S. emission standards as set out in the NPRM would be expected to increase ZEV sales by the area shown as B plus C. Doing both would be expected to maximize ZEV sales by the combined area A plus B plus C. However, while the NPRM encourages ZEV uptake, it does not require ZEV uptake to comply with GHG regulations, meaning that establishing ZEV targets is the only mechanism that will require the fleet to shift to at least 60% ZEV sales by 2030 and 100% by 2035, putting Canada on track to reach its goal of net-zero emissions by 2050 in this sector.

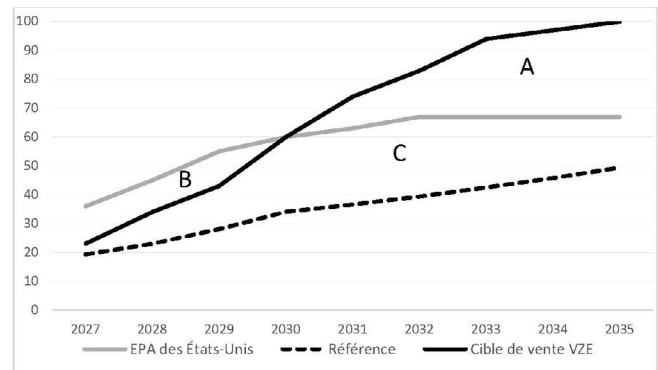
Regulating more ZEV vehicle sales as soon as possible was also an explicit commitment of the ERP:

“Canada needs to act early and urgently to decarbonize transportation, especially on-road transportation as it is the largest source of transport emissions. This will

véhicules légers neufs vendus soient des VZE en 2026 et que cette proportion atteigne au moins 60 % d’ici 2030 comme mesures provisoires pour atteindre l’objectif obligatoire du Canada de 100 % d’ici 2035.

En 2023, l’EPA des États-Unis a publié l’avis de proposition de règlement afin d’augmenter les normes d’émissions des véhicules légers à compter de 2027, et son analyse a conclu qu’une stratégie de conformité profitable ferait en sorte que l’industrie produise plus de VEB. Il est donc possible de comparer l’incidence sur les ventes de VZE directement en établissant des objectifs de vente réglementaires ou indirectement en adoptant les normes d’émissions plus strictes des États-Unis. Le Ministère a estimé l’incidence que ces deux mesures réglementaires auraient sur les ventes de VZE au Canada au cours de la période de 2027 à 2035, comme le montre la figure 1 ci-dessous.

**Figure 1 : Attribution de l’adoption des VZE**



Comme il est indiqué ci-dessus, l’une ou l’autre des options réglementaires devrait accroître les ventes de VZE : À elles seules, les cibles de VZE augmenteraient les ventes dans la zone représentée par A plus C, et l’harmonisation avec les normes d’émissions américaines plus sévères telles qu’elles sont définies dans l’avis de proposition de règlement devrait faire augmenter les ventes de VZE dans la zone représentée par B plus C. En combinant les deux options, on s’attendrait à maximiser les ventes de VZE dans la zone représentée par A plus B plus C. Cependant, bien que l’avis de proposition de règlement encourage l’adoption des VZE, il ne l’exige pas pour se conformer au règlement sur les GES, ce qui signifie que l’établissement de cibles pour les VZE est le seul mécanisme qui obligera le parc à passer à des ventes de VZE d’au moins 60 %, d’ici 2030, et de 100 %, d’ici 2035, ce qui mettra le Canada sur la bonne voie pour atteindre son objectif d’émissions nettes nulles d’ici à 2050 dans ce secteur.

Réglementer un plus grand nombre de ventes de VZE le plus rapidement possible était également un engagement explicite du PRÉ :

« Le Canada doit agir rapidement et de manière urgente pour décarboner les transports, particulièrement les

ensure that the transportation sector can meaningfully contribute to Canada's 2030 emissions reduction target and to set the sector on a path to net-zero emissions by 2050.”

The following cost-benefit analysis evaluates two scenarios for regulating ZEV sales targets in order to provide an upper- and lower-bound estimate of the attribution of ZEV sales to the Amendments: The first estimates all impacts that could be attributed to establishing ZEV sales targets, including some impacts that could also be attributed to Canada's commitment to adopt more stringent post-2026 vehicle emission standards (a full-attribution scenario shown as area A plus C in Figure 1 above). The second incorporates information from the EPA's NPRM, in order to account for Canada's commitment to adopt more stringent post-2026 vehicle emission standards. This partial attribution scenario (shown as area A in Figure 1 above) estimates the impacts that could be attributed only to establishing ZEV targets (see the “Attribution analysis” section for details). The analysis shows that there are net benefits associated with the Amendments under either attribution scenario, with larger net benefits in the full-attribution scenario (central case).

### **Regulatory analysis**

The Amendments making administrative changes to the Regulations are not expected to have a measurable impact, as they are largely technical in nature. Therefore, impacts estimated in this analysis are attributable only to the Amendments to introduce ZEV sales targets.

The Amendments are estimated to have incremental ZEV and home charger costs of \$54.1 billion from 2024 to 2050 for consumers who switch to ZEVs in response to the Amendments. These same consumers are expected to realize \$36.7 billion in net energy savings over this period. The Amendments are also estimated to result in cumulative GHG emission reductions of 362 megatonnes (Mt), valued at \$96.1 billion in avoided climate change-induced global damages. These GHG emission reductions will help Canada meet its international GHG emission reduction commitments for 2030 and 2050. The Amendments are thus estimated to have total benefits of \$132.8 billion, and net benefits of \$78.6 billion.

transports routiers qui constituent la plus importante source d'émissions dans ce secteur. Ceci permettra de s'assurer que le secteur des transports contribue significativement à l'atteinte de la cible de réduction des émissions de 2030 du Canada et se positionne sur une trajectoire de carboneutralité d'ici 2050. »

L'analyse coûts-avantages qui suit évalue deux scénarios pour réglementer des cibles de ventes de VZE afin de fournir une estimation des limites supérieure et inférieure de l'attribution des ventes de VZE dans les modifications : le premier scénario estime toutes les répercussions qui pourraient être attribuées à l'établissement de cibles de ventes pour les VZE, y compris certaines qui pourraient également être attribuées à l'engagement du Canada d'adopter des normes d'émissions des véhicules plus strictes après 2026 (un scénario d'attribution complète est représenté par la zone A plus C dans la figure 1 ci-dessus). Le second intègre des renseignements provenant de l'avis de proposition de règlement de l'EPA afin de tenir compte de l'engagement du Canada à adopter des normes d'émissions des véhicules plus strictes après 2026. Ce scénario d'attribution partiel (représenté par la zone A à la figure 1 ci-dessus) estime les répercussions qui pourraient être attribuées uniquement à l'établissement de cibles pour les VZE (voir la section consacrée à l'analyse des attributions pour plus de détails). L'analyse montre qu'il y a des bénéfices nets associés avec les modifications dans l'un ou l'autre des scénarios d'attribution, avec des bénéfices nets plus importants dans le scénario d'attribution complète (cas central).

### **Analyse de la réglementation**

Les modifications visant des changements administratifs du Règlement ne devraient pas avoir d'incidence mesurable, car elles sont principalement de nature technique. Les incidences estimées dans la présente analyse sont donc seulement attribuables aux modifications proposées visant à ajouter des objectifs de vente de VZE.

Selon les estimations pour 2024 à 2050, les modifications devraient entraîner des coûts supplémentaires liés aux VZE et aux bornes de recharge résidentielles de 54,1 milliards de dollars pour les consommateurs qui passent aux VZE à la suite des modifications. Ces mêmes consommateurs devraient réaliser des économies nettes d'énergie de 36,7 milliards de dollars au cours de cette période. Les réductions cumulatives des émissions de GES attribuables aux modifications sont également estimées à 362 mégatonnes (Mt), soit 96,1 milliards de dollars en termes de dommages mondiaux évités induits par le changement climatique. Ces réductions des émissions de GES aideront le Canada à atteindre ses engagements internationaux de réduction des émissions de GES pour 2030 et 2050. Les avantages totaux des modifications sont ainsi estimés à 132,8 milliards de dollars, et les avantages nets à 78,6 milliards de dollars.

### *Analytical framework*

To estimate the impact of the Amendments, a cost-benefit analysis was conducted to account for three main categories of monetized impacts, similar to the approach taken for the mid-term review of the Regulations.<sup>20</sup> These impacts are incremental ZEV and home charger costs, net energy savings, and GHG emission reductions. There are also minor administrative costs that could begin to be incurred as soon as the Amendments come into force. The timeframe for analysis is therefore 27 years (2024 to 2050), which covers the period when the early ZEV flexibility provisions come into effect (model year 2024), when the ZEV requirements come into force (model year 2026) and reach full stringency (model year 2035), and then extends to 2050 to illustrate the trend in cumulative net benefits resulting from the ongoing shift to more ZEVs in the light-duty vehicle fleet in response to the Amendments.

ZEV costs are estimated from published sources, such as Statistics Canada, the California Air Resources Board (CARB) and the U.S. EPA, while net energy savings and GHG emission reductions are estimated using the output from the Department's Energy, Emissions, and Economy Model for Canada (E3MC). The value of GHG emission reductions is calculated using the Department's social cost of greenhouse gases (SC-GHG) emissions method. Air pollution reductions are also quantified but not monetized, while other impacts are considered qualitatively. The incremental impacts are derived by comparing a baseline scenario to a regulatory scenario that reflects key aspects of the ZEV Amendments. Where sources used U.S. dollars, dollars were converted to Canadian dollars using 2022 purchasing power parity.<sup>21</sup> All dollar figures are presented in 2022 Canadian prices and discounted at 2% annually (to 2024) when presented in present value form. This is the near-term Ramsey discount rate now utilized by the Government of Canada when monetizing GHG reductions (more information on this approach is presented in the benefits section).

### *Cadre analytique*

Pour estimer l'incidence des modifications, une analyse coûts-avantages a été effectuée de manière à tenir compte de trois grandes catégories de retombées monétaires, de façon semblable à l'approche adoptée pour l'évaluation de mi-parcours du Règlement<sup>20</sup>. Ces retombées sont des coûts supplémentaires liés aux VZE et aux bornes de recharge résidentielles, des économies nettes d'énergie et des réductions des émissions de GES. Des frais administratifs mineurs pourraient également commencer à être engagés dès l'entrée en vigueur des modifications. La période de l'analyse est de 27 ans (de 2024 à 2050), ce qui couvre la période où les dispositions d'assouplissement précoces de VZE entreront en vigueur (année de modèle 2024), la période où les exigences visant les VZE entreront en vigueur (année de modèle 2026) pour atteindre leur rigueur maximale (année de modèle 2035), puis se prolongeront jusqu'en 2050 pour illustrer la tendance dans les avantages nets cumulatifs découlant de la transition continue vers un plus grand nombre de VZE dans le parc de véhicules légers en réaction aux modifications.

Les coûts des VZE sont estimés à partir de sources publiées, comme celles de Statistique Canada, du California Air Resources Board (CARB) et de l'EPA des États-Unis, tandis que les économies nettes d'énergie et les réductions des émissions de GES sont estimées au moyen du Modèle énergie-émissions-économie du Canada (E3MC). La valeur des réductions des émissions de GES est calculée au moyen de la méthode du coût social des émissions de gaz à effet de serre (CS-GES) du Ministère. Les réductions de la pollution atmosphérique sont également quantifiées, mais pas de façon monétaire, tandis que d'autres incidences sont prises en considération de manière qualitative. Les retombées supplémentaires sont déterminées par la comparaison d'un scénario de référence avec un scénario réglementaire qui reflète les principaux aspects des modifications visant les VZE. Dans les cas où les sources utilisaient le dollar américain, les dollars ont été convertis en dollars canadiens au moyen des parités de pouvoir d'achat de 2022<sup>21</sup>. Tous les montants sont présentés en prix canadiens de 2022, et actualisés à 2 % par année (jusqu'en 2024) lorsqu'ils sont présentés sous forme de valeur actualisée. Il s'agit du taux d'actualisation à court terme de Ramsey actuellement utilisé par le gouvernement du Canada pour monétiser les réductions de GES (de plus amples informations sur cette approche sont présentées dans la section sur les avantages).

<sup>20</sup> *Mid-term evaluation of the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*

<sup>21</sup> *Purchasing power parities — Organisation for Economic Co-operation and Development*

<sup>20</sup> *Évaluation de mi-mandat du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*

<sup>21</sup> *Parités de pouvoir d'achat — Organisation de coopération et de développement économiques*

## Updates to the analysis following publication of the proposed Amendments in the *Canada Gazette*, Part I

Comments received following the publication of the proposed Amendments included feedback from stakeholders and interested parties regarding the regulatory analysis. Some of these comments noted the importance of considering home charger installation costs. In response, the Department has reviewed costing information to install chargers and has updated the analysis to reflect this new information.

Additionally, updated information has been released since the publication of the proposed Amendments that has been integrated into the analysis. This includes updated guidance on the social cost of greenhouse gas emissions (including carbon dioxide) published by the Department in April 2023. These new values for the social cost of greenhouse gas have been integrated into the analysis for the Amendments to more accurately value the benefit of avoided global damages from climate change, reflecting the recent state of climate science. To ensure consistency with the methodology used to determine the updated social cost of greenhouse gas, the analysis has also updated the discount rate to 2%. Lastly, baseline ZEV projections have been updated to align with the most up-to-date information.

Furthermore, prices have been updated to be presented in 2022 Canadian dollars, and the base year to discount costs and benefits to present value has been updated to 2024. In total, these updates have led to an increase in estimated costs from \$24.4 billion, estimated under the proposed Amendments, to \$54.1 billion. Emission reductions attributable to the Amendments have decreased from approximately 430 Mt to 362 Mt, reflective of the increased number of ZEVs being sold in the baseline scenario. Despite the decrease in GHG reductions attributable to the Amendments, the increased value of GHG reductions has increased GHG benefits from \$19.2 billion to \$96.1 billion over the period of the analysis.

### *Baseline scenario*

The baseline scenario is based on projections from the 2021 Departmental Reference Case,<sup>22</sup> adjusted to reflect Transport Canada's 2022 projections on ZEV penetration rates. The projections from the Departmental Reference Case take into consideration current policies in place, such as the zero-emission vehicle regulations in Quebec and British Columbia. Since Canadian passenger

## Mises à jour de l'analyse à la suite de la publication des modifications proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Les commentaires reçus à la suite de la publication des modifications proposées comprenaient des commentaires des intervenants et des parties intéressées au sujet de l'analyse réglementaire. Certains de ces commentaires soulignaient l'importance de tenir compte du coût d'installation des bornes de recharge à domicile. En réponse à ces commentaires, le Ministère a examiné les renseignements sur le coût d'installation des bornes et a mis à jour l'analyse pour tenir compte de ces nouvelles données.

De plus, des renseignements à jour publiés depuis la publication des modifications proposées ont été intégrés à l'analyse, notamment des directives mises à jour sur le coût social des émissions de gaz à effet de serre (incluant le dioxyde de carbone) publiées par le Ministère en avril 2023. Ces nouvelles valeurs applicables au coût social de gaz à effet de serre ont été intégrées dans l'analyse des modifications afin d'évaluer plus précisément les avantages des dommages mondiaux évités dus au changement climatique et de refléter l'état le plus récent de la science du climat. Pour assurer la cohérence avec la méthodologie utilisée pour déterminer le coût social actualisé des gaz à effet de serre, l'analyse a également actualisé le taux d'actualisation à 2 %. Enfin, les projections de base pour les VZE ont été mises à jour en fonction des renseignements les plus récents.

Les prix ont également été mis à jour et sont présentés en dollars canadiens de 2022, et l'année de référence pour l'actualisation des coûts et des avantages à leur valeur actuelle a été mise à jour jusqu'en 2024. Au total, ces mises à jour ont entraîné une augmentation des coûts estimatifs, qui sont passés de 24,4 milliards de dollars, selon les estimations des modifications proposées, à 54,1 milliards de dollars. Les réductions d'émissions attribuables aux modifications sont passées d'environ 430 Mt à 362 Mt, ce qui reflète l'augmentation du nombre de VZE vendus dans le scénario de référence. Malgré la diminution des réductions de GES imputables aux modifications, la valeur accrue des réductions de GES a fait passer les avantages liés aux GES de 19,2 milliards de dollars à 96,1 milliards de dollars au cours de la période de l'analyse.

### *Scénario de référence*

Le scénario de référence est fondé sur les projections du scénario de référence ministériel de 2021<sup>22</sup>, ajustées pour tenir compte des projections de Transport Canada pour 2022 sur les taux de pénétration des VZE. Les projections du scénario de référence ministériel tiennent compte des politiques actuellement en place, comme les règlements sur les VZE du Québec et de la Colombie-Britannique.

<sup>22</sup> [Canada's Greenhouse Gas and Air Pollutant Emissions Projections 2021 \(PDF\)](#)

<sup>22</sup> [Projections des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques au Canada 2021 \(PDF\)](#)



car and light truck fleet average GHG emission standards are aligned with the United States, the baseline scenario takes into account the regulated fleet average GHG emission standards up to model year 2026, as set out in the EPA's Final Rule to revise GHG emissions standards for LDVs published in 2021.<sup>23</sup> Beyond 2026, fleet average GHG emission standards are assumed to remain constant at the 2026 level. As a result, the baseline scenario approximates future GHG emissions and energy consumption based on current practices and implemented policy measures. Consequently, this baseline does not account for future policies, such as potential alignment with the proposed post-2026 GHG standards that were published by the U.S. EPA in the NPRM in May 2023. However, given Canada's history of alignment and its commitment in *A Healthy Environment and a Healthy Economy*<sup>24</sup> to align with the most stringent future GHG standards in North America, the potential implications of Canadian alignment with more stringent North American vehicle emission standards are evaluated in an alternate scenario (see the "Attribution analysis" section).

The number of new vehicles sold each year is derived using 2019 new vehicle sales data from Statistics Canada.<sup>25</sup> In 2019, total new vehicle sales were 1.98 million. Starting in 2022, this analysis assumes that new vehicle sales will grow at the rate of population growth<sup>26</sup> in Canada. The years 2020 and 2021 were omitted due to the special economic circumstances of COVID-19 that impacted the industry. Transport Canada's 2022 projections on ZEV-penetration rates are then applied to estimate the share of ZEV sales in the baseline scenario. Furthermore, Transport Canada projections on the relative percentage of each type of ZEV are also applied to estimate the number of new sales for the four representative ZEV types included in this analysis.

### Regulatory scenario

The regulatory scenario assumes that the Amendments achieve the specified year-by-year ZEV sales targets. ZEV

<sup>23</sup> EPA Final Rule to Revise Existing National GHG Emissions Standards for Passenger Cars and Light Trucks Through Model Year 2026

<sup>24</sup> *A Healthy Environment and a Healthy Economy* (canada.ca)

<sup>25</sup> Statistics Canada. Table 20-10-0002-01 — New motor vehicle sales, by type of vehicle

<sup>26</sup> Canada's Greenhouse Gas and Air Pollutant Emissions Projections 2021 (PDF)

Comme les normes moyennes d'émissions de GES du parc d'automobiles et de camions légers du Canada sont harmonisées à celles des États-Unis, le scénario de référence tient compte des normes moyennes d'émissions de GES réglementées du parc automobile jusqu'à l'année de modèle 2026, comme l'indique le règlement définitif de l'EPA visant à revoir les normes d'émissions de GES applicables aux véhicules légers publiées en 2021<sup>23</sup>. Il est présumé qu'après 2026, les normes moyennes d'émissions de GES du parc demeureront constantes au niveau de 2026. Ainsi, le scénario de référence fournit une approximation des émissions de GES et de la consommation d'énergie futures en fonction des pratiques actuelles et des mesures stratégiques mises en œuvre. C'est pourquoi la présente analyse ne tient pas compte des politiques futures, telles que l'alignement potentiel sur les normes de GES proposées après 2026 qui ont été publiées par l'EPA des États-Unis dans l'avis de proposition de règlement de mai 2023. Toutefois, compte tenu des antécédents du Canada en matière d'alignement et de l'engagement qu'il a pris dans *Un environnement sain et une économie saine*<sup>24</sup> de s'aligner sur les futures normes de GES les plus strictes en Amérique du Nord, les implications potentielles de l'alignement du Canada sur les normes nord-américaines plus strictes en matière d'émissions des véhicules sont évaluées dans un autre scénario. (Voir la section « Analyse des attributions »).

Le nombre de véhicules neufs vendus chaque année est issu des données de ventes de l'année de modèle 2019 fournies par Statistique Canada<sup>25</sup>. En 2019, les ventes totales de véhicules neufs se chiffraient à 1,98 million. À partir de 2022, cette analyse suppose que la vente de véhicules neufs augmentera selon le taux de croissance de la population<sup>26</sup> au Canada. Les années 2020 et 2021 ont été omises en raison des circonstances économiques particulières de la COVID-19 qui ont touché l'industrie. Les projections de Transports Canada pour 2022 sur les taux de pénétration des VZE sont ensuite appliquées pour estimer la part des VZE présents dans le scénario de référence. De plus, les prévisions de Transports Canada concernant le pourcentage relatif de chaque type de VZE sont aussi appliquées pour estimer le nombre de nouvelles ventes des quatre types de VZE représentatifs inclus dans la présente analyse.

### Scénario réglementaire

Le scénario réglementaire assume l'hypothèse selon laquelle les modifications permettraient d'atteindre les

<sup>23</sup> Règlement définitif de l'EPA visant à revoir les normes nationales d'émissions de GES applicables aux automobiles à passagers et aux camions légers jusqu'à l'année de modèle 2026 (disponible en anglais seulement)

<sup>24</sup> *Un environnement sain et une économie saine* (canada.ca)

<sup>25</sup> Statistique Canada. Tableau : 20-10-0002-01 — Ventes de véhicules automobiles neufs, selon le genre de véhicule (statcan.gc.ca)

<sup>26</sup> Projections des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques au Canada 2021 (PDF)



sales targets are specified by model year, and the analysis assumes that each model year's results occur in the same calendar year. E3MC was then used to model how an increase in the percentage of ZEVs impacts GHG tailpipe emissions and vehicle energy use. Fleet average GHG emission standards for non-ZEVs are held constant in the regulatory scenario at 2026 model year levels. Costs are based on estimated incremental ZEV prices and increased share of ZEVs (with home chargers). Rates of vehicle sales and fleet turnover are assumed to be the same in the regulatory scenario as in the baseline.

The Amendments will establish a minimum number of credits required for a regulated company to meet compliance. The year-by-year stringency of the ZEV sales targets begins with model year 2026 and reaches 100% by model year 2035. Companies that go beyond their regulatory requirements earn credits which can be banked for future use or traded to other manufacturers, while those who fall short of their regulatory requirements generate deficits which must be offset. While some PHEV vehicles are eligible for partial credit under the Regulations for certain model years, the analysis assumes that all ZEVs receive one full credit and does not consider how partial crediting of certain PHEVs might affect the type of ZEVs manufactured or imported by regulated companies. Options for credit banking are also offered in the Amendments, but the analysis assumes there is no credit banking.

The Amendments will also offer industry a compliance flexibility option through which manufacturers or importers could create credits by contributing to the deployment of ZEV charging stations which are open before December 31, 2027, to meet a portion of their annual obligations for model years 2026 to 2030. Given that the proposed price of this credit (\$20,000) is much higher than the estimated incremental costs of ZEVs, the analysis assumes that vehicle manufacturers and importers will not typically choose to invest in ZEV infrastructure, but instead would generally meet 100% of their annual compliance obligation through the manufacture or importation of additional ZEVs.

Furthermore, the Amendments will offer an additional compliance flexibility option where manufacturers and importers could earn early compliance credits for a portion of ZEV sales in 2024 and 2025. These early compliance credits may be used to offset deficits in 2026 and

objectifs de ventes de VZE précisés pour chaque année. Ces objectifs sont spécifiés par année de modèle, et l'analyse présume que les résultats de chaque année de modèle sont obtenus pendant la même année civile. Le modèle E3MC a ensuite servi à modéliser la façon dont une augmentation du pourcentage de VZE influence les émissions de GES des tuyaux d'échappement et la consommation d'énergie par les véhicules. Les normes moyennes d'émissions de GES du parc de véhicules autres que les VZE demeurent constantes dans le scénario réglementaire aux niveaux de l'année de modèle 2026. Les coûts sont fondés sur l'estimation des prix des VZE supplémentaires et le pourcentage accru de VZE (et de bornes de recharge résidentielles). Les taux de vente de véhicules et de renouvellement du parc automobile sont censés être les mêmes dans le scénario réglementaire que dans le scénario de référence.

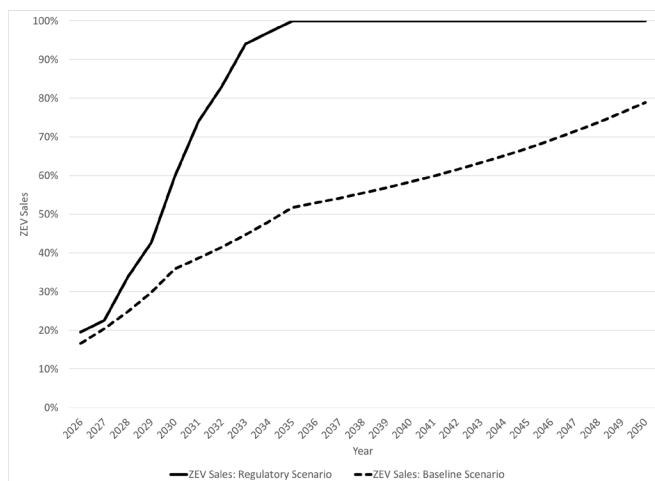
Les modifications établiront le nombre minimal de points dont une entreprise réglementée a besoin pour se conformer au Règlement. L'augmentation annuelle de la rigueur des objectifs de ventes de VZE commencerait par l'année de modèle 2026 et atteindrait 100 % à l'année de modèle 2035. Les entreprises qui dépassent les exigences réglementaires reçoivent des points qu'elles peuvent accumuler et utiliser ou échanger ultérieurement avec d'autres fabricants, alors que celles qui ne les respectent pas se retrouvent avec un déficit qui doit être compensé. Bien que certains VEHR soient admissibles à des parts de point en vertu du Règlement pour certaines années de modèle, l'analyse tient pour acquis que tous les VZE ont reçu le nombre de points maximum et ne tient pas compte de la façon dont les parts de point reçues par certains VEHR pourraient influencer le type de VZE fabriqués ou importés par les entreprises réglementées. Des options d'accumulation de points sont également offertes dans les modifications, mais l'analyse présume qu'il n'y a aucune accumulation de points.

Les modifications offriront également à l'industrie une option d'assouplissement en matière de conformité grâce à laquelle les fabricants ou les importateurs pourraient créer des points en contribuant au déploiement de bornes de recharge de VZE ouvertes avant le 31 décembre 2027 de manière à respecter une portion de leur obligation annuelle en matière de conformité pour les années de modèle 2026 à 2030. Étant donné que le prix proposé pour ce point (20 000 \$) est beaucoup plus élevé que les coûts supplémentaires estimés des VZE, l'analyse présume qu'en règle général les fabricants et importateurs de véhicules ne choisiront pas d'investir dans l'infrastructure pour les VZE, mais qu'ils atteindraient plutôt la totalité de leur obligation annuelle en matière de conformité par la fabrication ou l'importation de VZE supplémentaires.

De plus, les modifications offriront une autre option d'assouplissement en matière de conformité où les fabricants et les importateurs pourraient recevoir des points de conformité précoces pour une partie des ventes de VZE réalisées en 2024 et 2025. Ces points peuvent servir

2027, but may not exceed 10% of a regulated company's overall compliance obligation in those years. Additionally, the early compliance credit regime is limited in scope and designed to encourage incremental sales in the years 2024 and 2025. As a result, the use of this compliance flexibility is not considered to significantly impact future GHG reductions attributable to the Amendments, and thus the analysis does not consider the impacts of these credits.

**Figure 2: Projected annual share of ZEV sales in the baseline and regulatory scenarios**



### Monetized (and quantified) impacts

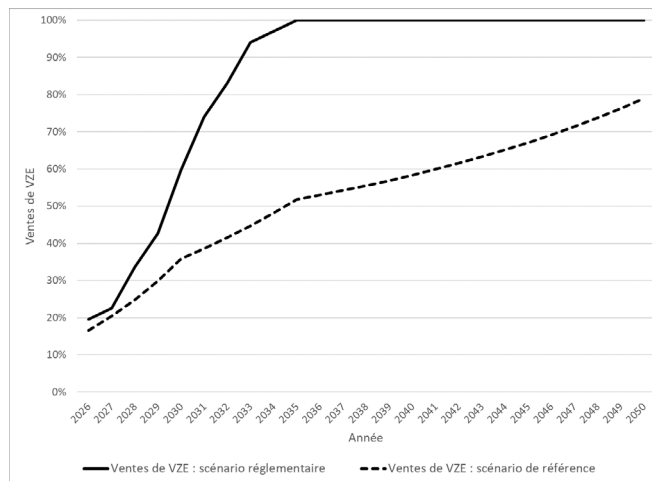
The analysis estimates the incremental costs of more ZEVs, home chargers and ZEV administrative requirements, as well as the benefits of net energy savings from switching to ZEVs. GHG emission reductions are quantified and monetized, while air pollution reductions are only quantified in this analysis.

### Costs of manufacturing ZEVs and home chargers, and administrative reporting requirements

The Amendments are expected to result in incremental vehicle and home charging costs for manufacturing (or importing) more ZEVs and installing more home chargers in response to the Amendments. In this analysis, the total number of new vehicles is assumed to be the same in both the baseline and regulatory scenarios. The higher upfront vehicle price could conceivably lead to a reduction in the quantity of vehicles purchased; however, this effect is assumed to be offset by the energy savings offered by ZEVs, which manufacturers will use in marketing to

à compenser les déficits en 2026 et 2027, mais ne peuvent pas dépasser 10 % de l'obligation de conformité globale d'une entreprise réglementée au cours de ces années. De plus, le régime de points de conformité précoces a une portée limitée et est conçu pour encourager les ventes supplémentaires au cours des années 2024 et 2025. Par conséquent, l'utilisation de cet assouplissement en matière de conformité n'est pas considérée comme ayant une incidence importante sur les réductions futures des GES attribuables aux modifications, et l'analyse ne tient donc pas compte de l'impact de ces points.

**Figure 2 : Pourcentage annuel prévu de ventes de VZE dans les scénarios de référence et réglementaire**



### Retombées monétaires (et quantifiées)

L'analyse estime les coûts supplémentaires d'un plus grand nombre de VZE, de bornes de recharge résidentielles et d'exigences administratives liées aux VZE, ainsi que les avantages des économies nettes d'énergie réalisées grâce à la transition aux VZE. Les réductions des émissions de GES sont quantifiées et établies en valeur monétaire, tandis que les réductions de la pollution atmosphérique sont seulement quantifiées dans la présente analyse.

### Coûts de fabrication des VZE et des bornes de recharge à domicile, et exigences administratives en matière de production de rapports

Les modifications devraient entraîner des coûts supplémentaires liés aux véhicules et aux bornes de recharge à domicile en raison de la fabrication (ou de l'importation) et de l'installation d'un plus grand nombre de bornes de recharge à domicile pour respecter les modifications. Dans la présente analyse, il est présumé que le nombre total de véhicules neufs est le même dans les scénarios de référence et réglementaire. Le prix initial plus élevé du véhicule pourrait éventuellement entraîner une réduction de la quantité de véhicules achetés, mais cet effet est censé

ensure consumers are aware of this advantage. To project the number of vehicle sales out to 2050, Statistics Canada vehicle sales data from 2019 is grown using a 1% projected population growth rate from the 2021 Departmental Reference Case. In the regulatory scenario, the share of new ZEVs is increased to align with the annual ZEV targets. The analysis estimates costs to switch to four types of ZEVs: medium-sized BEV cars, BEV light trucks each with a 480 km all-electric range, medium-sized PHEV cars and PHEV light trucks with an 80 km all-electric range. In 2035, medium-sized BEVs account for 30% of ZEV sales, BEV light trucks are roughly 50%, and PHEVs make up the remaining 20% of sales. The proportion of each type of vehicle as a share of overall ZEV sales remains constant in the two scenarios.

Manufacturing costs for ZEVs tend to be higher than those for non-ZEVs and are expected to be passed directly to consumers who switch to ZEV purchases in the regulatory scenario, although price differences are expected to decrease over time. Estimated incremental vehicle costs for this analysis are adopted from a California Air Resources Board (CARB) report<sup>27</sup> with prices (excluding subsidies) expressed as 2020 USD (but reported here in 2022 CAD). All ZEVs are assumed to have the additional cold-weather and all-wheel drive (AWD) features. The report estimates that the medium-sized BEV will have an incremental cost of \$3,650 in 2026 and will decrease in price, becoming less expensive than its non-ZEV equivalent by 2033. The three other vehicle types do not reach price parity with non-ZEVs. Battery-electric light trucks in this report cost an additional \$7,880 in 2026, which decreases to an estimated incremental cost of \$725 by 2035. Medium-sized PHEV cars are estimated to cost an incremental \$4,375 in 2026 and \$2,805 by 2035. PHEV light trucks are estimated to cost an incremental \$6,305 in 2026 and \$3,950 by 2035. After 2035, the analysis holds these incremental prices constant. The total present value incremental cost of purchasing more ZEVs is estimated to be \$15.6 billion in present value terms.

être compensé par les économies d'énergie offertes par les VZE, que les fabricants utiliseront dans leur marketing pour s'assurer que les consommateurs sont conscients de cet avantage. Pour prévoir le nombre de véhicules vendus jusqu'en 2050, les données sur les ventes de véhicules en 2019 de Statistique Canada sont augmentées à l'aide d'un taux de croissance de la population de 1 % prévu dans le scénario de référence ministériel de 2021. Dans le scénario réglementaire, le pourcentage de VZE neufs est accru pour s'aligner sur les objectifs annuels de VZE. L'analyse estime les coûts liés à la transition à quatre types de VZE : les voitures électriques à batterie de taille moyenne, les camions légers électriques à batterie dotés d'une autonomie entièrement électrique de 480 km ainsi que les voitures électriques hybrides rechargeables et les camions légers électriques hybrides rechargeables dotés d'une autonomie entièrement électrique de 80 km. En 2035, les voitures électriques à batterie de taille moyenne représentent 30 % des ventes de VZE, les camions légers électriques à batterie, environ 50 %, et les véhicules électriques hybrides rechargeables, les 20 % restants. La proportion de chaque type de véhicule en pourcentage des ventes globales de VZE demeure constante dans les deux scénarios.

Les coûts de fabrication des VZE ont tendance à être plus élevés que ceux des véhicules conventionnels et on s'attend à ce qu'ils soient directement assumés par les consommateurs qui opteront pour l'achat d'un VZE dans le scénario réglementaire, même si les écarts de prix devraient diminuer au fil du temps. L'estimation des coûts supplémentaires des véhicules pour la présente analyse est adoptée à partir d'un rapport du CARB<sup>27</sup>, dans lequel les prix (à l'exclusion des incitatifs) sont présentés en dollars américains de 2020 (mais convertis en dollars canadiens de 2022 dans la présente analyse). Il est présumé que tous les VZE sont dotés des fonctions supplémentaires de traction intégrale et des fonctions nécessaires par temps froid. Dans le rapport, on estime que les voitures électriques à batterie de taille moyenne entraîneraient des coûts supplémentaires de 3 650 \$ en 2026, puis le prix diminuerait pour devenir moins élevé que celui des voitures conventionnelles équivalentes d'ici 2033. Les trois autres types de véhicules n'atteignent pas la parité avec les prix des véhicules conventionnels. Dans ce rapport, le prix des camions légers électriques à batterie augmente de 7 880 \$ en 2026, puis diminue pour atteindre une augmentation de coûts estimée à 725 \$ d'ici 2035. L'augmentation des coûts des voitures électriques hybrides rechargeables de taille moyenne est estimée à 4 375 \$, en 2026, et à 2 805 \$, d'ici 2035. L'augmentation des coûts des camions légers électriques hybrides rechargeables est estimée à 6 305 \$, en 2026, et à 3 950 \$, d'ici 2035. Après 2035, l'analyse conserve ces prix supplémentaires. Le total des coûts supplémentaires liés à l'achat d'un plus grand nombre de VZE est estimé à 15,6 milliards de dollars calculés selon la valeur actualisée.

<sup>27</sup> California Air Resources Board – ZEV Technology Assessment (PDF)

<sup>27</sup> Évaluation de la technologie des VZE du California Air Resources Board – ZEV Technology Assessment (PDF, disponible en anglais seulement)

**Table 2: Incremental ZEV prices (savings) for select vehicles in select years (in constant \$2022)**

Type of zero-emission vehicles	2026	2030	2035
Battery electric cars	3,650	1,085	(875)
Battery electric light trucks	7,880	3,805	725
Plug-in hybrid electric cars	4,375	3,500	2,805
Plug-in hybrid electric trucks	6,305	4,975	3,950

In addition to purchasing the vehicle itself, many consumers will purchase charging equipment for at-home vehicle charging. Electric vehicles typically come with a charging cord and can charge directly with a 120-volt plug; however, a level two alternating current (AC) charger requires a 240-volt plug and would increase the speed of charging from a range of 4–6 km to 16–32 km per hour spent charging. Although the cost of a charging cord is included in the ZEV prices outlined in Table 2, upgrading to a residential level two charger would require additional investment. The EPA's analysis<sup>28</sup> in its recent NPRM estimates low-, mid-, and high-level costs for level two residential chargers and are outlined below in Table 3. Low costs are calculated assuming only a 240-volt outlet is installed, high costs assume a level two unit (such as a wall-mounted unit) is purchased and installed, while the mid cost is an average of the two. The analysis employs the mid-level cost and assumes an equal split between single- and non-single-family homes, an estimate which is based on census data from Statistics Canada<sup>29</sup> that shows that in 2016, roughly 53% of occupied dwellings were single-detached houses. According to a report by the National Academy of Sciences (NAS),<sup>30</sup> roughly 80% of electric vehicles (EVs) are bought with a level two residential charger. The proportion of ZEVs bought with a charger will likely decrease over time, as consumers begin replacing existing ZEVs as opposed to replacing non-ZEVs; however, this analysis maintains the 80% assumption throughout the timeframe of analysis. The cost to consumers to purchase charging equipment is determined by multiplying the EPA's estimated mid-level cost by 80% of the incremental number of ZEVs sold for a total cost of \$38.5 billion in present value terms. Alternative scenarios are tested in the sensitivity analysis.

<sup>28</sup> Multi-Pollutant Emissions Standards for Model Years 2027 and Later Light-Duty and Medium-Duty Vehicles - Draft Regulatory Impact Analysis (EPA-420-D-23-003, April 2023) [PDF]

<sup>29</sup> Census in Brief: Dwellings in Canada, Census year 2016 (statcan.gc.ca)

<sup>30</sup> National Academies of Sciences, Engineering and Medicine. 2021. *Assessment of Technologies for Improving Light-Duty Vehicle Fuel Economy—2025-2035*. Washington, D.C.: National Academies Press.

**Tableau 2 : Prix (économies) supplémentaires des VZE pour certains véhicules pendant les années choisies (en dollars indexés de 2022)**

Type de véhicule à zéro émission	2026	2030	2035
Voitures électriques à batterie	3 650	1 085	(875)
Camions légers électriques à batterie	7 880	3 805	725
Voitures électriques hybrides rechargeables	4 375	3 500	2 805
Camions électriques hybrides rechargeables	6 305	4 975	3 950

En plus d'acheter le véhicule, de nombreux consommateurs achèteront de l'équipement pour recharger leur véhicule à domicile. Les véhicules électriques sont généralement munis d'un cordon de recharge et peuvent être rechargés directement sur une prise de 120 volts; cependant, une borne de recharge de niveau deux en courant alternatif nécessite une prise de 240 volts et permettrait d'augmenter la vitesse de recharge, la faisant passer de 4 km à 6 km à 16 km à 32 km par heure de recharge. Bien que le coût du câble de recharge soit inclus dans les prix des VZE décrits au tableau 2, la mise à niveau vers une borne de recharge à domicile de niveau deux nécessiterait un investissement supplémentaire. L'analyse de l'EPA<sup>28</sup> dans son récent avis de proposition de règlement estime les niveaux de coûts faibles, moyens et élevés pour les bornes de recharge à domicile de niveau deux, qui sont résumés ci-dessous dans le tableau 3. Les coûts faibles sont calculés en supposant que seule une prise de 240 volts est installée, les coûts élevés supposent l'achat et l'installation d'une unité de niveau deux (comme une unité murale), tandis que les coûts moyens sont une moyenne des deux autres niveaux de coûts. L'analyse utilise les coûts moyens et suppose une répartition égale entre les maisons unifamiliales et non unifamiliales, une estimation fondée sur les données du recensement de Statistique Canada<sup>29</sup> qui montre qu'en 2016, environ 53 % des logements occupés étaient des maisons unifamiliales. Selon un rapport de la National Academy of Sciences (NAS)<sup>30</sup> des États-Unis, environ 80 % des véhicules électriques sont achetés avec une borne de recharge à domicile de niveau deux. La proportion de VZE achetés avec un chargeur diminuera probablement au fil du temps à mesure que les consommateurs commenceront à remplacer les VZE existants plutôt que les non VZE. Cependant, cette analyse maintient l'hypothèse de 80 %

<sup>28</sup> Multi-Pollutant Emissions Standards for Model Years 2027 and Later Light-Duty and Medium-Duty Vehicles - Draft Regulatory Impact Analysis (EPA-420-D-23-003, Avril 2023) [PDF, disponible en anglais seulement]

<sup>29</sup> Recensement en bref : Les logements au Canada, année de recensement 2016 (statcan.gc.ca)

<sup>30</sup> National Academies of Sciences, Engineering and Medicine. 2021. *Assessment of Technologies for Improving Light-Duty Vehicle Fuel Economy—2025-2035* | The National Academies Press. Washington, D.C.: National Academies Press. (disponible en anglais seulement)

**Table 3: Level two residential charger prices (in constant \$2022)**

Charger costs	Single-family home	Non-single-family home
Low	1,120	4,630
Mid	1,545	5,190
High	2,105	5,755

The total incremental costs to purchase ZEVs and home chargers are estimated at \$54.1 billion in present value terms, as shown in Table 4 below.

Most manufacturers and importers are already required to submit compliance reports to the Department under the Regulations. However, the Amendments will require the inclusion of additional information, and will cover additional manufacturers and importers who are exempt from various reporting requirements under the Regulations. The Amendments introduce new ZEV requirements, where manufacturers and importers will be required to submit documentation outlining their production or importation of ZEVs, contributing to the deployment of ZEV charging stations, or the trade of credits with other manufacturers or importers. Annualized administrative costs from the additional reporting requirements are estimated to be \$125,000 annually. Over the timeframe of analysis, these administration costs are estimated to be \$2.6 million in present value terms.

Compliance costs to manufacture or import more ZEVs, install chargers, and meet the administrative requirements of the Amendments, are \$54.1 billion, as shown below.

**Table 4: Summary of monetized costs (millions of dollars)**

Number of years: 27 (2024 to 2050)

Dollar year for prices: 2022

Present value year for discounting: 2024

Social discount rate: 2% per year

Monetized benefits (costs)	Undiscounted – 2024	Undiscounted – 2035	Undiscounted – 2050	Discounted – 2024 to 2050	Annualized
Vehicle costs	–	783	228	15 575	752
Charger costs	–	2 956	1 502	38 539	1 861

tout au long de la période d'analyse. Le coût d'achat de l'équipement de recharge pour les consommateurs correspond au coût moyen estimé multiplié par 80 % du nombre croissant de VZE vendus, pour un total de 38,5 milliards de dollars en valeur actualisée. D'autres scénarios ont été examinés dans l'analyse de sensibilité.

**Tableau 3 : Prix des bornes de recharge à domicile de niveau deux (en dollars indexés de 2022)**

Coût des bornes de recharge	Maison unifamiliale	Maison non unifamiliale
Faible	1 120	4 630
Moyen	1 545	5 190
Élevé	2 105	5 755

Les coûts supplémentaires totaux liés aux véhicules et aux bornes de recharge à domicile sont estimés à 54,1 milliards de dollars en valeur actualisée, comme le montre le tableau 4 ci-dessous.

La plupart des fabricants et des importateurs sont déjà tenus de présenter des rapports de conformité au Ministère en vertu du Règlement. Toutefois, les modifications exigeront l'inclusion de renseignements supplémentaires et viseront d'autres fabricants et importateurs qui sont exemptés de diverses exigences de déclaration en vertu du Règlement. Les modifications introduisent de nouvelles exigences relatives aux VZE, en vertu desquelles les fabricants et les importateurs devront présenter des documents décrivant leur production ou leur importation de VZE, leur contribution au déploiement de bornes de recharge pour VZE ou les échanges de points avec d'autres fabricants ou importateurs. Les coûts administratifs annualisés découlant des exigences de déclaration supplémentaires sont estimés à 125 000 \$ par année. Au cours de la période d'analyse, ces coûts d'administration sont estimés à 2,6 millions de dollars en valeur actualisée.

Les coûts de conformité liés à la fabrication ou à l'importation d'un plus grand nombre de VZE, de l'installation de bornes de recharge, et au respect des exigences administratives des modifications, s'élèvent à 54,1 milliards de dollars, comme il est indiqué ci-dessous.

Monetized benefits (costs)	Undiscounted – 2024	Undiscounted – 2035	Undiscounted – 2050	Discounted – 2024 to 2050	Annualized
Administrative costs	0.1	0.1	0.1	2.6	0.1
<b>Total ZEV costs</b>	<b>0.1</b>	<b>3 739</b>	<b>1 730</b>	<b>54 117</b>	<b>2 613</b>

**Tableau 4 : Résumé des coûts monétisés (en millions de dollars)**

Nombre d'années : 27 (de 2024 à 2050)

Année budgétaire pour les prix : 2022

Année de valeur actualisée pour l'actualisation : 2024

Taux d'actualisation social : 2 % par année

Avantages monétisés(coûts)	Montant non actualisé – 2024	Montant non actualisé – 2035	Montant non actualisé – 2050	Montant actualisé – 2024 à 2050	Montant annualisé
Coûts des véhicules	–	783	228	15 575	752
Coût des bornes de recharge	–	2 956	1 502	38 539	1 861
<b>Frais administratifs</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>2,6</b>	<b>0,1</b>
<b>Coût total des VZE</b>	<b>0,1</b>	<b>3 739</b>	<b>1 730</b>	<b>54 117</b>	<b>2 613</b>

It is expected that these incremental costs will be passed onto ZEV purchasers. These consumers are also expected to incur ongoing costs associated with charging their ZEVs instead of paying liquid fuel costs for non-ZEVs. These energy costs are discussed in the “Net energy savings” section below, as the incremental energy impact is expected to be a net benefit to ZEV owners.

The Government of Canada is not expected to incur any additional costs beyond the need to inform stakeholders of the Amendments. This is because the current regulatory framework is expected to remain the same and the existing implementation, compliance, and enforcement policies and programs would continue to apply.

#### Monetized (and quantified) benefits

The key benefits estimated in this analysis are the net energy savings that accrue to those who purchase ZEVs as a result of the Amendments, and the reduced GHG emissions from these ZEVs which will help Canada meet its international commitments to reduce the global damages of climate change. There will also be reduced air pollution emissions, which is expected to directly benefit Canadians.

Ces coûts supplémentaires se répercuteraient sur les acheteurs de VZE, qui engageraient également des coûts permanents pour recharger leur VZE plutôt que de payer les coûts des combustibles fossiles pour leur véhicule conventionnel. Ces coûts énergétiques sont abordés dans la section « Économies d'énergie nettes » ci-après, car les répercussions de cette demande énergétique supplémentaire devraient constituer un avantage net pour les propriétaires de VZE.

Le gouvernement du Canada ne devrait pas engager de coûts supplémentaires au-delà de ceux nécessaires pour aviser les parties prenantes des modifications. En effet, le cadre réglementaire actuel devrait rester le même et les politiques et les programmes de mise en œuvre, de conformité et d'application de la loi actuels devraient continuer de s'appliquer.

#### Avantages monétisés (et quantifiés)

Les principaux avantages estimés dans la présente analyse sont les économies d'énergie nettes réalisées par ceux qui achètent des VZE à la suite des modifications et la réduction des émissions de GES grâce à ces VZE qui permettra au Canada de respecter ses engagements internationaux visant à réduire les dommages à l'échelle mondiale causés par les changements climatiques. Les émissions de polluants atmosphériques devraient également diminuer, ce qui devrait présenter des avantages directs pour les Canadiens.

## Net energy savings

Although consumers will incur costs to charge their electric vehicles, ZEVs do not require traditional liquid fuels to operate (though PHEVs can use both electricity and liquid fuels) and are more energy-efficient than their non-ZEV equivalents. The U.S. Department of Energy estimates that non-ZEVs lose the majority of the energy from the fuel they consume to inefficiencies and powering accessories, only using 12%–30% of their energy from fuel to move the vehicle.<sup>31</sup> Conversely, ZEVs are estimated to be 60% to 73% efficient and, after accounting for regenerative braking, this figure could increase to 77% to 100% efficient.<sup>32</sup> This increased efficiency is the primary driver behind energy savings associated with ZEV ownership. Energy costs associated with charging ZEVs are estimated in this analysis through the use of the Department's E3MC model. BEVs use only electricity, while the model assumes PHEVs operate using their battery 65% of the time, and gasoline the other 35%. E3MC provides projections on the increased electricity demand associated with an increase in the sale of ZEVs, as well as electricity price forecasts. As noted in the 2021 Reference Case, the price of electricity ranges across Canada, and results from E3MC reflect these regional differences. Similarly, the decrease in liquid fuels demanded due to fewer non-ZEV purchases in the regulatory scenario is also modelled using E3MC and monetized using the Reference Case's liquid fuel price projections for blended gasoline and diesel. The liquid fuel price projections included in the Reference Case are informed by the Canadian Energy Regulator's projections. This analysis assumes that all charging is conducted at home.

In present value terms, total increased costs of purchasing electricity over the timeframe of the analysis are estimated to be \$63.3 billion. These costs are expected to be offset by the liquid fuel savings which are estimated to be \$100.0 billion. It is thus estimated that the Amendments will lead to \$36.7 billion in net energy savings over the timeframe of the analysis.

## Économies d'énergie nettes

Même si les consommateurs devront supporter des coûts pour recharger leurs véhicules électriques, les VZE n'ont pas besoin de carburants liquides conventionnels pour fonctionner (bien que les VEHR puissent utiliser à la fois de l'électricité et des carburants liquides) et sont plus écoénergétiques que les véhicules conventionnels équivalents. Le département de l'Énergie des États-Unis estime que les véhicules conventionnels perdent la majeure partie de l'énergie produite par le carburant qu'ils consomment dans des inefficacités et des accessoires d'alimentation, et qu'ils n'utilisent que 12 % à 30 % de leur énergie provenant du carburant pour se déplacer<sup>31</sup>. À l'inverse, on estime que les VZE sont efficaces à 60 % à 73 % et, après avoir tenu compte du freinage par récupération, ce chiffre pourrait augmenter à 77 % à 100 % d'efficacité<sup>32</sup>. Cette efficacité accrue est le principal moteur des économies d'énergie associées à la possession d'un VZE. Les coûts énergétiques associés à la recharge des VZE sont estimés dans la présente analyse au moyen du modèle E3MC du Ministère. Les VEB n'utilisent que de l'électricité, tandis que le modèle suppose que les VEHR fonctionnent avec leur batterie 65 % du temps, et avec de l'essence, les 35 % restants. Ce modèle fournit des projections de la hausse de la demande d'électricité associée à une augmentation des ventes de VZE ainsi que des prévisions du prix de l'électricité. Comme il est indiqué dans le scénario de référence de 2021, le prix de l'électricité varie au Canada, et les résultats du modèle E3MC reflètent ces différences régionales. De même, le modèle E3MC permet de modéliser la diminution de la demande en carburant liquide due à une baisse des ventes de véhicules conventionnels selon le scénario réglementaire, tandis que la valeur monétisée est obtenue en utilisant les projections des prix de carburant liquide du scénario de référence pour les mélanges d'essence et de diesel. Les projections des prix des carburants liquides comprises dans le scénario de référence sont éclairées par les projections de la Régie de l'énergie du Canada. Cette analyse part du principe que toutes les charges sont effectuées à domicile.

En valeur actualisée, l'augmentation totale du coût d'achat de l'électricité pour la période de l'analyse est estimée à 63,3 milliards de dollars. Cette augmentation devrait être compensée par les économies de combustibles fossiles, qui sont estimées à 100,0 milliards de dollars. On estime donc que les modifications proposées entraîneraient des économies d'énergie nettes d'une valeur de 36,7 milliards de dollars pour la période de l'analyse.

<sup>31</sup> [Where the Energy Goes: Gasoline Vehicles \(fueleconomy.gov\)](https://www.fueleconomy.gov)

<sup>32</sup> [Where the Energy Goes: Electric Cars \(fueleconomy.gov\)](https://www.fueleconomy.gov)

<sup>31</sup> [Où va l'énergie : les véhicules à essence \(fueleconomy.gov\)](https://www.fueleconomy.gov) [disponible en anglais seulement]

<sup>32</sup> [Où va l'énergie : les véhicules électriques \(fueleconomy.gov\)](https://www.fueleconomy.gov) [disponible en anglais seulement]



**Table 5: Energy costs (and savings) in millions of dollars**

Monetized energy impacts	Undiscounted – 2024	Undiscounted – 2035	Undiscounted – 2050	Discounted – 2024 to 2050
Electricity costs	–	2 600	7 081	63 277
Fuel cost savings	–	(3 975)	(11 563)	(99 966)
Net energy savings	–	(1 375)	(4 482)	(36 689)

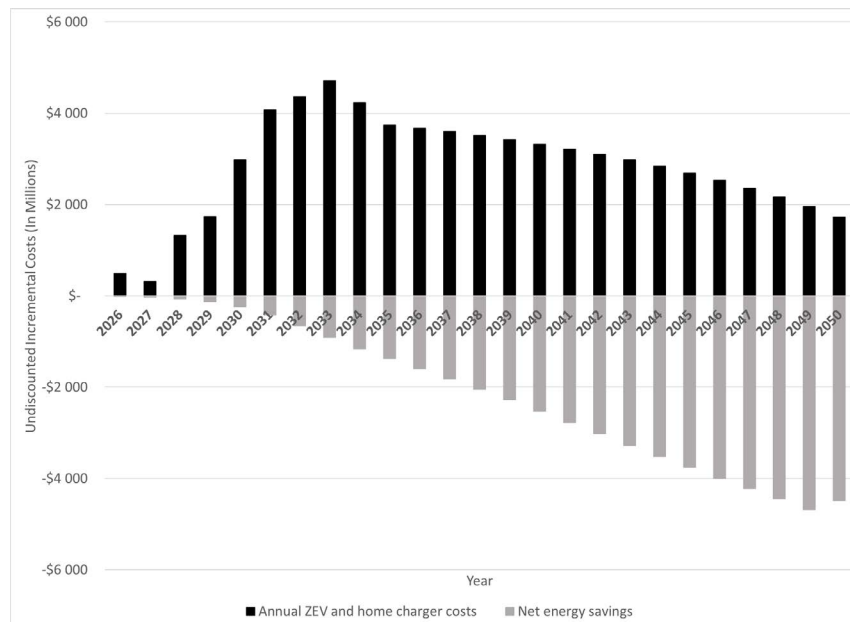
**Tableau 5 : Coûts (et économies) d'énergie en millions de dollars**

Impacts énergétiques monétisés	Montant non actualisé – 2024	Montant non actualisé – 2035	Montant non actualisé – 2050	Montant actualisé – 2024 à 2050
Coûts d'électricité	–	2 600	7 081	63 277
Économies de carburant	–	(3 975)	(11 563)	(99 966)
Économies d'énergie nettes	–	(1 375)	(4 482)	(36 689)

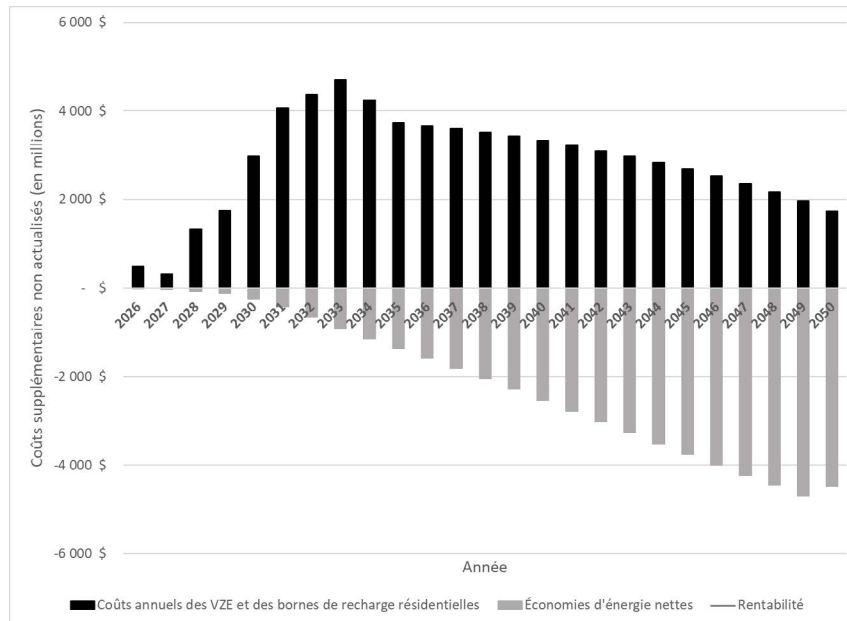
As shown in Figure 3 below, the annual incremental costs to purchase more ZEVs and chargers increase with the stringency of the Amendments from 2026 to 2035, and then fall in subsequent years as the number of baseline ZEVs increase annually. Meanwhile, net energy savings rise over time as the fleet turns over.

Les coûts supplémentaires annuels associés à l'achat d'un plus grand nombre de VZE et de bornes de recharge augmentent en fonction de la rigueur des modifications proposées de 2026 à 2035, puis chutent au cours des années suivantes, à mesure que le nombre de VZE de référence augmente annuellement, comme il est indiqué à la figure 3 ci-après. Entre-temps, les économies d'énergie nettes augmentent avec le temps à mesure que le parc de véhicules se renouvelle.

**Figure 3: Annual ZEV costs and net energy savings**





**Figure 3 : Coûts annuels des VZE et économies d'énergie nettes**

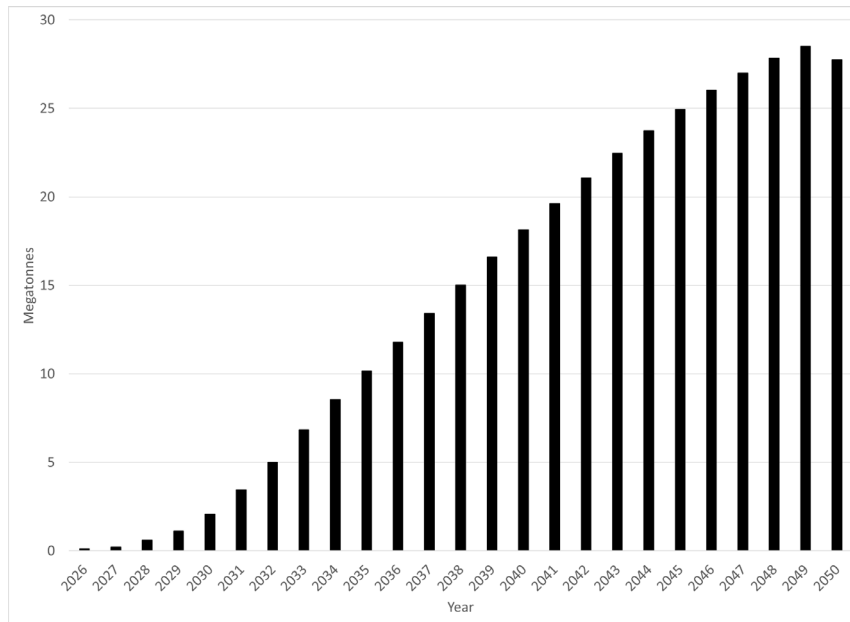
### Greenhouse gas emission reductions

The Amendments will contribute to Canada's climate commitments by reducing tailpipe emissions from passenger automobiles and light trucks. BEVs produce no GHG emissions from operation, while PHEVs have reduced emissions — the model assumes they operate using their battery 65% of the time, and gasoline the other 35%. Based on these projections, it is estimated that over the timeframe of the analysis (2024 to 2050), the Amendments are expected to reduce GHG emissions by approximately 362 Mt, compared to the baseline scenario. Figure 4 below presents annual GHG reductions for 2026 to 2050, the years of the analysis in which the ZEV requirements are in place and incremental GHG emission reductions are expected.

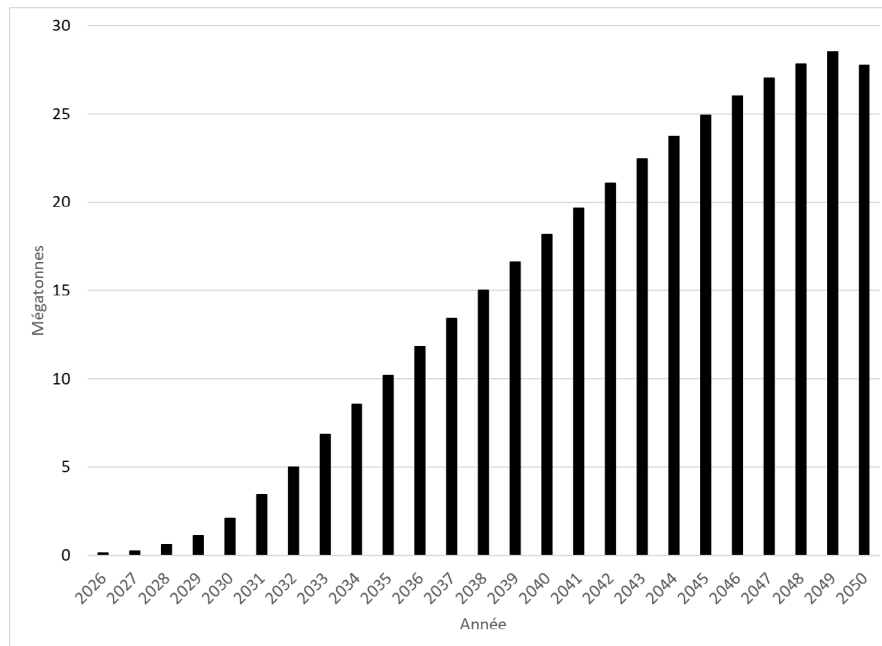
### Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Les modifications aideront le Canada à respecter ses engagements en matière de climat en réduisant les émissions d'échappement des automobiles et des camions légers. Les VEB ne produisent aucune émission de GES lorsqu'ils sont en marche, tandis que les VEHR en produisent moins; le modèle suppose qu'ils fonctionnent à batterie 65 % du temps, et à l'essence les 35 % restants. Selon ces projections, on estime qu'au cours de la période de l'analyse (de 2024 à 2050), les modifications réduiront les émissions de GES d'environ 362 Mt par rapport au scénario de référence. La figure 4 ci-dessous présente les réductions annuelles de GES pour la période 2026 à 2050, les années de l'analyse au cours desquelles les exigences relatives aux VZE sont en vigueur et les réductions progressives des émissions de GES prévues.

**Figure 4: Annual incremental GHG reductions in megatonnes (Mt)**



**Figure 4 : Réductions annuelles supplémentaires de GES en mégatonnes (Mt)**



To monetize these benefits, the quantity of avoided GHG emissions each year was multiplied by the Department’s schedule of the value of the social cost of carbon (SCC). In November 2022, the U.S. EPA released its draft Report on

Pour attribuer une valeur monétisée à ces avantages, nous avons multiplié la quantité des émissions de GES évitées chaque année par le coût social du carbone (CSC) tiré du barème du Ministère. En novembre 2022, l’EPA

the Social Cost of Greenhouse Gases<sup>33</sup> (the draft U.S. EPA Report), in which social cost of greenhouse gas emission (SC-GHG) methodologies and values have been updated and presented for CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> and N<sub>2</sub>O. In April 2023, the Department published draft SC-GHG guidance for Canada<sup>34</sup> in alignment with the SC-GHG values proposed by the U.S. EPA. The new value of the social cost of carbon employed in this analysis and expressed in constant 2022 dollars is \$298 in 2026 and increases to \$427 in 2050.

Over the timeframe of the analysis, the cumulative monetized benefits of the GHG emissions reductions from the transition to ZEVs are estimated to amount to \$96.1 billion in present value terms over the 27-year timeline.

**Table 6: Total monetized benefits in millions of dollars**

Monetized impacts	Undiscounted – 2024	Undiscounted – 2035	Undiscounted – 2050	Discounted – 2024 to 2050	Annualized
GHG benefits	–	3 491	11 843	96 070	4 640
Net energy savings	–	1 375	4 482	36 689	1 772
Total benefits	–	4 866	16 325	132 759	6 411

**Tableau 6 : Total des avantages pécuniaires en million de dollars**

Impacts monétisés	Montant non actualisé – 2024	Montant non actualisé – 2035	Montant non actualisé – 2050	Montant actualisé – 2024 à 2050	Montant annualisé
Avantages liés aux GES	–	3 491	11 843	96 070	4 640
Économies d'énergie nettes	–	1 375	4 482	36 689	1 772
Total des avantages	–	4 866	16 325	132 759	6 411

### Air pollution reductions

On-road vehicles are a key source of air pollution exposure. Almost half of Canadians live near high traffic roads. Individuals of low socio-economic status are more likely to live in these areas than wealthier Canadians. In addition, about 50% of schools and long-term care facilities in Canada are located near high traffic roads.<sup>35</sup> Air pollution from on-road vehicles increases the risk of developing asthma and leukemia in children as well as lung cancer in

des États-Unis a publié son rapport provisoire sur le coût social des GES<sup>33</sup> (le rapport provisoire de l'EPA des États-Unis), dans lequel les méthodologies et les valeurs du coût social des gaz à effet de serre (CS-GES) ont été mises à jour et présentées pour le CO<sub>2</sub>, le CH<sub>4</sub> et le N<sub>2</sub>O. En avril 2023, le Ministère a publié une ébauche de lignes directrices sur le CS-GES pour le Canada<sup>34</sup>, en harmonie avec les valeurs de ce coût social proposées par l'EPA des États-Unis. La nouvelle valeur du coût social du carbone utilisée dans cette analyse et exprimée en dollars constants de 2022 est de 298 \$ en 2026 et augmente à 427 \$ en 2050.

Au cours de la période de l'analyse, les avantages monétisés cumulatifs de la réduction des émissions de GES découlant de la transition vers les VZE s'élèveraient à 96,1 milliards de dollars en valeur actualisée pour un horizon de 27 ans.

### Réduction de la pollution atmosphérique

Les véhicules routiers sont une source importante d'exposition à la pollution atmosphérique. Près de la moitié des Canadiens vivent à proximité de routes à forte circulation. Les personnes à faible statut socioéconomique sont plus susceptibles de vivre dans ces secteurs que les Canadiens plus riches. De plus, environ 50 % des écoles et des établissements de soins de longue durée au Canada sont situés à proximité de routes à forte circulation<sup>35</sup>. La pollution

<sup>33</sup> EPA Draft "Report on the Social Cost of Greenhouse Gases: Estimates Incorporating Recent Scientific Advances" | U.S. EPA

<sup>34</sup> Social cost of greenhouse gas emissions (canada.ca)

<sup>35</sup> Health Canada. 2022a. *Exposure to traffic-related air pollution in Canada: An assessment of population proximity to roadways*. ISBN: 978-0-660-41700-4. 73 pp.

<sup>33</sup> Rapport provisoire de l'EPA "Report on the Social Cost of Greenhouse Gases: Estimates Incorporating Recent Scientific Advances" | EPA des États-Unis (disponible en anglais seulement)

<sup>34</sup> Coût social des émissions de gaz à effet de serre (canada.ca)

<sup>35</sup> Santé Canada. 2022a. *Exposition à la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile au Canada : une évaluation de la proximité des populations aux routes*. ISBN : 978-0-660-41701-1. 81 p.

adults.<sup>36,37</sup> Health Canada analysis indicates that overall, emissions from all on-road vehicles in Canada contribute to an estimated 1 200 premature deaths and millions of cases of nonfatal health outcomes annually, with a total estimated economic value of \$9.5 billion annually. The emissions from light-duty vehicles specifically contribute approximately 37% of the health burden associated with air pollution from on-road vehicles.<sup>38</sup> Children, elderly people, individuals with underlying health conditions and people living in high exposure areas are populations who may be disproportionately impacted by the adverse effects of air pollution.

Light-duty vehicles targeted by the Amendments are a significant source of air pollutant emissions, including fine particulate matter (PM<sub>2,5</sub>), nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>), volatile organic compounds (VOCs), carbon monoxide (CO) and other toxic substances. These emissions also contribute to ambient levels of secondarily formed pollutants of health concern, including PM<sub>2,5</sub> and ozone (two principal components of smog). ZEVs offer an opportunity to address traffic-related air pollution, delivering immediate and local health benefits to the Canadian population, and those benefits will accrue into the future over the lifetime of the ZEVs. The estimated reductions in select pollutants from the Amendments are included in Table 7 below.

**Table 7: Percent emission reductions in select air pollutants in select years**

Type of air pollutants	2024	2035	2050
Particulate matter (PM <sub>2,5</sub> )	–	10%	36%
Nitrogen oxides	–	11%	50%
Volatile organic compounds	–	13%	61%
Carbon monoxide	–	16%	68%

As annual ZEV targets are met, the on-road fleet will turn over leading to increased air pollutant reductions in the

<sup>36</sup> Health Canada. 2020. *Traffic-related air pollution: Asthma, allergies, and lung function*. ISBN: 978-0-660-34945-9. 88 pp.

<sup>37</sup> Health Canada. 2022b. *Traffic-related air pollution: An umbrella review-based human health risk assessment on selected cancer types*. ISBN: 978-0-660-41681-6. 106 pp.

<sup>38</sup> Health Canada. 2022c. *Health impacts of traffic-related air pollution in Canada*. ISBN: 978-0-660-40966-5. 93 pp.

atmosphérique causée par les véhicules routiers augmente le risque d'asthme et de leucémie chez les enfants et de cancer du poumon chez les adultes<sup>36,37</sup>. L'analyse de Santé Canada indique que, dans l'ensemble, les émissions de tous les véhicules routiers au Canada contribuent à environ 1 200 décès prématurés et à des millions de problèmes de santé non mortels chaque année, ce qui correspond à une valeur économique totale d'environ 9,5 milliards de dollars par année. Les émissions des véhicules légers contribuent plus particulièrement à environ 37 % du fardeau pour la santé associée à la pollution de l'air par les véhicules routiers<sup>38</sup>. Les enfants, les personnes âgées, les personnes ayant des problèmes de santé sous-jacents et celles vivant dans des zones d'exposition élevée sont des populations qui peuvent être touchées de manière disproportionnée par les effets néfastes de la pollution atmosphérique.

Les véhicules légers visés par les modifications sont une source importante d'émissions de polluants atmosphériques, dont les particules fines (PM<sub>2,5</sub>), les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les composés organiques volatils (COV), le monoxyde de carbone (CO) et d'autres substances toxiques. Ces émissions contribuent également aux concentrations ambiantes de polluants secondaires préoccupants pour la santé, dont les PM<sub>2,5</sub> et l'ozone (deux composantes principales du smog). Les VZE donnent une occasion de lutter contre la pollution atmosphérique liée à la circulation, en offrant des avantages immédiats et locaux pour la santé de la population canadienne, et ces avantages s'accumuleront à l'avenir pour toute la durée de vie des VZE. Le tableau 7 ci-dessous présente les réductions estimées de certains polluants attribuables aux modifications.

**Tableau 7 : Réductions en pourcentage des émissions de certains polluants atmosphériques pour des années choisies**

Type de polluants atmosphériques	2024	2035	2050
Particules fines (PM <sub>2,5</sub> )	–	10 %	36 %
Oxydes d'azote	–	11 %	50 %
Composés organiques volatils	–	13 %	61 %
Monoxyde de carbone	–	16 %	68 %

À mesure que les objectifs annuels en matière de VZE seront atteints, le parc de véhicules routiers se

<sup>36</sup> Santé Canada. 2020. *Pollution atmosphérique liée à la circulation automobile : asthme, allergies et fonction pulmonaire*. ISBN : 978-0-660-34946-6. 93 p.

<sup>37</sup> Santé Canada. 2022b. *Pollution atmosphérique liée à la circulation automobile : évaluation des risques pour la santé humaine selon une revue globale axée sur certains types de cancer*. ISBN : 978-0-660-41682-3. 114 p.

<sup>38</sup> Santé Canada. 2022c. *Impacts sanitaires de la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile au Canada*. ISBN : 978-0-660-40967-2. 100 p.

later years of the analysis. Given the cumulative nature and magnitude of these reductions, the Amendments are expected to directly benefit many Canadians, including populations most exposed and who may be disproportionately impacted by air pollution from on-road vehicles.

### *Qualitative impacts*

The analysis has only quantified certain impacts and monetized those most likely to contribute to the net impact in the cost-benefit analysis. Other impacts are considered qualitatively below.

#### Maintenance cost savings

The Amendments are expected to yield maintenance cost savings for consumers, as fully electric vehicles (EVs) have fewer moving parts than non-ZEVs, do not require oil changes or engine tune-ups, and do not contain spark plugs or engine air filters that may generally require replacement. A study by the U.S. Department of Energy estimates that electric vehicle ownership results in a two-cent maintenance cost saving per kilometre driven,<sup>39</sup> for a saving of \$300 per year for a vehicle driven 15 000 kilometres per year.<sup>40</sup>

#### Impacts on refuelling time

A survey of the literature by the National Academy of Sciences found that approximately 80% of all charging is done at home.<sup>41</sup> Although charging a ZEV takes more time than fuelling a non-ZEV, consumers who charge overnight at home will save time from not having to stop at a gas station. Those who do not charge at home, however, will likely experience increased refuelling time, as even the fastest chargers exceed the average time non-ZEVs take to fuel. This does not take into account how often one refuels their vehicle, which may be more frequent with short-range BEVs, and PHEVs which can use gasoline and electricity. The analysis is unable to provide a reliable estimate of the net impacts on refuelling time.

renouvellera, ce qui entraînera une réduction accrue des polluants atmosphériques dans les dernières années de l'analyse. Compte tenu de la nature et de l'ampleur de ces réductions, les modifications devraient bénéficier directement de nombreux Canadiens, dont les populations les plus exposées et qui peuvent être touchées de manière disproportionnée par la pollution atmosphérique due aux véhicules routiers.

### *Effets qualitatifs*

L'analyse n'a permis que de quantifier certains effets et d'attribuer une valeur monétisée à ceux qui sont les plus susceptibles de contribuer à l'effet net dans l'analyse coûts-avantages. Les autres effets sont évalués de façon qualitative ci-dessous.

#### Économies de coûts d'entretien

Les modifications devraient permettre aux consommateurs de réaliser des économies de coûts d'entretien, car les véhicules entièrement électriques (VE) ont moins de pièces mobiles que les véhicules conventionnels, ne nécessitent pas de vidange d'huile ni de mise au point du moteur et ne contiennent ni bougies d'allumage ni filtres à air pour moteur qui peuvent généralement nécessiter un remplacement. Une étude réalisée par le département américain de l'Énergie a permis d'estimer que le fait de posséder un véhicule électrique entraîne une économie de deux cents par kilomètre parcouru pour l'entretien<sup>39</sup>, soit une économie de 300 \$ par an pour un véhicule parcourant 15 000 kilomètres par an<sup>40</sup>.

#### Impacts sur le temps de ravitaillement

Une étude de la documentation réalisée par la National Academy of Sciences a révélé qu'environ 80 % de toutes les recharges sont effectuées à domicile<sup>41</sup>. Bien que la recharge d'un VZE prenne plus de temps que le ravitaillement d'un véhicule conventionnel, les consommateurs qui rechargent leur VZE la nuit à la maison gagneraient du temps puisqu'ils n'ont pas à s'arrêter à une station-service. Cependant, les personnes qui ne rechargent pas leur VZE à domicile pourraient connaître une augmentation du temps de ravitaillement, car même les bornes de recharge les plus rapides dépassent le temps moyen de ravitaillement en carburant des véhicules conventionnels. Cette évaluation ne tient pas compte de la fréquence du ravitaillement, qui peut être plus élevée avec les VEB de faible autonomie, et les VEHR qui fonctionnent à l'essence et à l'électricité. L'analyse n'est pas en mesure de fournir une estimation fiable des incidences nettes sur le temps de ravitaillement en carburant.

<sup>39</sup> *Comprehensive Total Cost of Ownership Quantification for Vehicles with Different Size Classes and Powertrains* (PDF)

<sup>40</sup> "According to Natural Resources Canada, Office of Energy Resources, the average car mileage per year in Canada is about 15,200 kilometres." *What is the average car mileage driven per year in Ontario?*

<sup>41</sup> *Assessment of Technologies for Improving Light-Duty Vehicle Fuel Economy – 2025-2035*, p. 125

<sup>39</sup> *Comprehensive Total Cost of Ownership Quantification for Vehicles with Different Size Classes and Powertrains* (PDF, disponible en anglais seulement)

<sup>40</sup> *What is the average car mileage driven per year in Ontario?* (isure.ca) [disponible en anglais seulement]

<sup>41</sup> *Assessment of Technologies for Improving Light-Duty Vehicle Fuel Economy—2025-2035* | The National Academies Press (disponible en anglais seulement)

### More publicly available infrastructure

The Amendments provide regulatory certainty that the market is shifting towards more ZEVs which should incentivize an increase in private investment for public charging infrastructure. Direct-current fast chargers (DCFCs) can charge an EV in approximately 30 minutes;<sup>42</sup> this is significantly longer than the average refuelling time for a non-ZEV. Various businesses may choose to capitalize on the opportunity to increase foot traffic at their establishments by investing in charging infrastructure. This increased investment in publicly available charging infrastructure would also benefit Canadian drivers, as it would make ZEV chargers more readily available and conveniently located.

### Rebound effect (vehicles driven more due to the benefits of lower operating costs)

The Amendments will generate energy savings, some of which are expected to be directed towards additional driving. This is known as the “rebound effect,” or the price elasticity of kilometres driven with respect to fuel cost per kilometre. Academic research from the United States evaluated light-duty vehicle travel from 1966 to 2007 and found that gasoline prices have a statistically significant impact on vehicle distance travelled.<sup>43</sup> As the electricity cost to drive a ZEV is lower than gasoline and diesel costs for a non-ZEV, consumers could drive more kilometres and still save money.

### Increased congestion, accidents, and noise

As noted above, energy savings may encourage consumers to drive more — a phenomenon that is referred to as the “rebound effect.” Consequently, vehicles may spend more time on the road, which would increase the negative externalities associated with driving, such as traffic congestion, motor vehicle crashes, and noise. Although ZEVs are quieter than their non-ZEV counterparts, more vehicles on the road could lead to an increase in other vehicle-associated noise, such as honking. Not only could the additional time spent driving cause more accidents, but accidents could become more fatal. ZEVs tend to be heavier than non-ZEVs due to the weight of batteries on-board,

### Infrastructures plus accessibles au public

Les modifications apportent la certitude réglementaire que le marché évolue vers plus de VZE, ce qui devrait inciter une augmentation des investissements privés dans les infrastructures de recharge publiques. Les bornes de recharge rapide à courant continu peuvent recharger un VE en 30 minutes environ<sup>42</sup>, ce qui est considérablement plus long que le temps de ravitaillement moyen d'un véhicule conventionnel. Diverses entreprises peuvent choisir de tirer profit de l'occasion pour augmenter la circulation de piétons dans leurs établissements en investissant dans les infrastructures de recharge. Ces investissements accrus dans les infrastructures de recharge accessibles au public profiteraient également aux conducteurs canadiens, car ils permettraient que les bornes de recharge de VZE soient plus facilement accessibles et mieux situées.

### Effet de rebond (véhicules conduits plus souvent en raison des avantages liés aux coûts d'exploitation réduits)

Les modifications généreront des économies d'énergie, dont certaines devraient servir à accroître la conduite. Ce phénomène est appelé « effet de rebond » et correspond à l'élasticité-prix des kilomètres parcourus par rapport au coût du carburant par kilomètre. Des travaux de recherche universitaire menés aux États-Unis sur les déplacements de véhicules légers entre 1966 et 2007 ont révélé que le prix de l'essence a un effet statistiquement significatif sur la distance parcourue<sup>43</sup>. Comme le coût de l'électricité pour conduire un VZE est moins élevé que celui de l'essence ou du diesel pour un véhicule conventionnel, les consommateurs pourraient parcourir plus de kilomètres et encore économiser de l'argent.

### Augmentation de la congestion, des accidents et du bruit

Comme il est mentionné précédemment, les économies d'énergie peuvent encourager les consommateurs à conduire davantage, un phénomène appelé « effet de rebond ». Par conséquent, les véhicules peuvent passer plus de temps sur la route, ce qui augmenterait les effets externes négatifs liés à la conduite, comme la congestion routière, les accidents de la route et le bruit. Bien que les VZE soient plus silencieux que leurs homologues conventionnels, l'augmentation du nombre de véhicules sur la route pourrait entraîner une hausse des autres bruits associés aux véhicules, comme ceux des klaxons. Non seulement le temps supplémentaire passé à conduire pourrait

<sup>42</sup> [What is DC Fast Charging? \(jdpower.com\)](https://www.jdpower.com)

<sup>43</sup> David L. Greene, *Rebound 2007: Analysis of U.S. light-duty vehicle travel statistics*, Energy Policy, Volume 41, 2012, Pages 14-28, ISSN 0301-4215.

<sup>42</sup> [What is DC Fast Charging? \(jdpower.com\)](https://www.jdpower.com) [disponible en anglais seulement]

<sup>43</sup> David L. Greene, *Rebound 2007: Analysis of U.S. light-duty vehicle travel statistics*, Energy Policy, volume 41, 2012, pages 14-28, ISSN 0301-4215 (disponible en anglais seulement)



and research shows that accident fatality increases as the weight differential between vehicles increases.<sup>44</sup>

### Consumer welfare impacts related to vehicle choice

The Amendments are expected to lead to a loss of consumer choice for consumers who prefer non-ZEVs, as these vehicles will eventually be phased out of the light-duty vehicle market. Furthermore, ZEVs are expected to generally cost more than non-ZEVs, and this vehicle price increase could lead to a reduction in the quantity of vehicles purchased.

Alternatively, the total number of ZEVs, as well as the variety of ZEV models available for sale in Canada, are expected to increase as a result of the Amendments. This could be expected to have a positive impact on consumer welfare for Canadians looking to purchase a ZEV, who currently face a more limited selection of vehicles. The magnitude of these consumer welfare impacts is difficult to estimate, but losses are not expected to be significant, especially when factoring in how consumers value energy savings.

### Increased grid readiness

The Amendments will increase the number of ZEVs on the road and, consequently, will increase the demand on the electricity grid. A significant increase in demand for electricity, particularly at peak time, could lead to an increase in electricity prices. This is not expected to be a significant issue; however, as the Amendments are only projected to increase ZEV electricity demand as a percentage of overall electricity demand from 2.4% in the baseline scenario to 5.0% in the regulatory scenario in 2035. By 2050, ZEVs electricity demand is projected to increase from 5.2% of overall electricity demand in Canada to 9.5% of overall electricity demand. This represents an increase in overall demand of 4.3% by 2050. Further, charging demand from a public charging lot could exceed the peak capacity of a residential feeder-circuit transformer. Investments may need to be made to increase the peak kilowatt hour load capacity. However, the majority of charging is expected to be done overnight during off-peak hours for the majority of consumers who invest in at-home charging equipment. This is likely to be encouraged by utilities continuing to price electricity lower for off-peak periods in order to smooth out demands on the grid.

causer plus d'accidents, mais les accidents pourraient également devenir plus mortels. Les VZE tendent à être plus lourds que les véhicules conventionnels en raison du poids des batteries à bord, et des études ont montré que le taux de mortalité par accident augmente à mesure que le différentiel de poids entre les véhicules augmente<sup>44</sup>.

### Impacts sur le bien-être des consommateurs liés au choix du véhicule

Les modifications devraient entraîner une perte de choix pour les consommateurs qui préfèrent les véhicules non VZE, car ces véhicules finiront par être progressivement retirés du marché des véhicules légers. De plus, les VZE devraient généralement coûter plus cher que les véhicules conventionnels, et cette augmentation du prix des véhicules pourrait entraîner une réduction de la quantité de véhicules achetés.

Par ailleurs, le nombre total de VZE, ainsi que la variété des modèles de VZE disponibles à la vente au Canada, devraient augmenter à la suite des modifications. On peut s'attendre à ce que cela ait un impact positif sur le bien-être des consommateurs pour les Canadiens désireux d'acheter un VZE, qui sont actuellement confrontés à un choix plus limité de véhicules. L'ampleur de ces effets sur le bien-être des consommateurs est difficile à estimer, mais les pertes ne devraient pas être importantes, surtout si l'on tient compte de la manière dont les consommateurs évaluent les économies d'énergie.

### État de préparation du réseau accru

Les modifications augmenteront le nombre de VZE sur la route et, par conséquent, la demande sur le réseau électrique. Une forte augmentation de la demande d'électricité, particulièrement en période de pointe, pourrait entraîner une hausse du prix de l'électricité. Cette hausse ne devrait cependant pas être importante, car les modifications ne devraient augmenter que la demande d'électricité relative aux VZE en tant que pourcentage de la demande d'électricité globale, et la faire passer de 2,4 % selon le scénario de référence à 5,0 % selon le scénario réglementaire en 2035. D'ici 2050, la demande d'électricité relative aux VZE devrait passer de 5,2 % à 9,5 % de la demande d'électricité globale au Canada. Cela représente une augmentation de la demande globale de 4,3 % d'ici 2050. En outre, la demande d'électricité provenant d'un parc de bornes de recharge public pourrait dépasser la capacité de pointe d'un transformateur de circuit d'alimentation résidentiel et il va falloir investir pour augmenter la charge de pointe en kilowattheures. Or, la recharge devrait en grande partie être effectuée la nuit, en dehors des heures de pointe, par la plupart des consommateurs qui investissent dans une borne de recharge à domicile. Cette évolution sera

<sup>44</sup> Source: [Make electric vehicles lighter to maximize climate and safety benefits](#). Nature. October 21, 2021.

<sup>44</sup> Source: [Make electric vehicles lighter to maximize climate and safety benefits \(disponible en anglais seulement\)](#). Nature. Le 21 octobre 2021.

### Reliability of battery supply

Recently, global supply chain challenges have affected the ability of vehicle manufacturers and importers to keep up with the growing demand for ZEVs. The Amendments, along with similar regulations in other jurisdictions, will further increase the demand for large-scale batteries. Should battery production and acquisition continue to be outpaced by demand for electric vehicles, this could lead to increased vehicle costs that may negatively impact consumers.

### Costs of retraining mechanics

Mechanics will likely incur costs to retrofit their shops and invest in training to service ZEVs. These costs would likely be shared with consumers by passing much of the costs onto consumers through higher service costs. Additionally, mechanics may experience reduced demand, as ZEV uptake increases due to the lower maintenance requirements of ZEVs compared to non-ZEVs.

### Gas stations

Gas stations with attached convenience stores may lose foot traffic in their storefronts and, consequently, earn less profits through the sale of both fuel and convenience goods. Gas stations who invest in the transition to charging infrastructure may maintain some of these sales; however, they will face increased competition since chargers can be installed anywhere, and many drivers are expected to charge their vehicles at home.

### Road impacts

ZEVs are generally heavier than non-ZEVs due to the size of the batteries used to power them. This additional weight, combined with the potential for an increase in driving associated with the rebound effect, could lead to increased wear and tear on roads. A study seeking to quantify the impact of ZEVs on road maintenance found that, while heavy BEVs such as buses and heavy goods vehicles had a measurable impact on the wear and tear

probablement encouragée par les compagnies d'électricité qui continueront à baisser le prix de l'électricité en dehors des heures de pointe afin d'atténuer la demande sur le réseau.

### Fiabilité de la chaîne d'approvisionnement en batteries

Récemment, les défis mondiaux de la chaîne d'approvisionnement ont affecté la capacité des fabricants et des importateurs de véhicules à répondre à la demande croissante de VZE. Les modifications, ainsi que des mesures réglementaires similaires dans d'autres administrations, augmenteraient encore la demande de batteries de grande taille. Si la production et l'acquisition de batteries continuent d'être dépassées par la demande de véhicules électriques, cela pourrait entraîner une augmentation des coûts des véhicules qui entraînerait des répercussions négatives sur les consommateurs.

### Coûts du perfectionnement des mécaniciens

Les mécaniciens devront probablement engager des frais pour moderniser leurs ateliers et investir dans la formation pour entretenir les VZE. Ces frais seront probablement transférés en grande partie aux consommateurs par l'entremise d'une augmentation des coûts d'entretien. En outre, les mécaniciens pourraient subir une baisse de la demande liée à l'adoption accrue des VZE, car ils nécessitent moins d'entretien.

### Stations-service

Les stations-service dotées de dépanneurs pourraient connaître une baisse de la circulation de piétons dans leurs magasins et, par conséquent, faire moins de profits par la vente de carburant et de biens de consommation courante. Bien que les stations-service qui investissent dans la transition vers des infrastructures de recharge puissent conserver certaines de ces ventes, elles connaîtront une concurrence accrue puisque les bornes de recharge peuvent être installées n'importe où et que de nombreux conducteurs devraient recharger leur véhicule à domicile.

### Répercussions routières

Les VZE sont généralement plus lourds que les véhicules conventionnels en raison de la taille des batteries utilisées pour les alimenter. Ce poids supplémentaire, combiné à une éventuelle augmentation de la conduite associée à l'effet de rebond, pourrait entraîner une augmentation de l'usure des routes. Une étude visant à quantifier l'incidence des VZE sur l'entretien des routes a révélé que, bien que les VEB lourds comme les autobus et les poids lourds



on roads, the impact of smaller vehicles was found to be negligible.<sup>45</sup>

### Upstream emissions

The Amendments are expected to lead to an increase in battery and electricity demand which is expected to increase GHG emissions related to mining and electricity generation. The Amendments are also expected to decrease demand for liquid fuels, and the upstream emissions related to their extraction and production. Although this analysis does not quantify the impact of upstream emission, a study looking at three regions in Canada with diverse carbon intensities in their electricity production found that plug-in electric vehicles have significant well-to-wheels GHG emission reductions even in regions with electricity sectors that are relatively more carbon-intensive.<sup>46</sup>

### *Summary of quantified and monetized cost-benefit analysis (CBA) results*

The Amendments are estimated to have incremental ZEV and home charger costs of \$54.1 billion from 2024 to 2050 for consumers who switch to ZEVs in response to the Amendments. These same consumers are expected to realize \$36.7 billion in net energy savings over the same time period. The Amendments are also estimated to result in cumulative GHG emission reductions of 362 Mt, valued at \$96.1 billion in avoided global damages. These GHG emission reductions will help Canada meet its international GHG emission reduction commitments for 2030 and 2050. The Amendments are thus estimated to have total benefits of \$132.8 billion, and net benefits of \$78.6 billion, as shown below.

The Amendments are also expected to reduce air pollutants emissions over time. In 2050, particulate matter 2.5 from light-duty vehicles is estimated to be reduced by 36%, nitrogen oxides by 50%, volatile organic compounds by 61%, and carbon monoxide by 68%, which are expected to result in improved human health outcomes (see Table 7 above). The value of these air quality improvements is not monetized in this analysis.

aient eu une incidence mesurable sur l'usure des routes, celle des véhicules plus petits a été jugée négligeable<sup>45</sup>.

### Émissions en amont

Les modifications devraient entraîner une augmentation de la demande de batteries et d'électricité, ce qui devrait accroître les émissions de GES liées à l'exploitation minière et à la production d'électricité. Les modifications devraient également réduire la demande de combustibles liquides et les émissions en amont liées à leur extraction et à leur production. Bien que cette analyse ne permette pas de quantifier les retombées des émissions en amont, une étude portant sur trois régions du Canada dont la production d'électricité comporte diverses intensités de carbone a révélé que les véhicules électriques rechargeables émettent considérablement moins de GES du puits à la roue, même dans les régions où les secteurs de l'électricité ont une intensité de carbone relativement plus élevée<sup>46</sup>.

### *Résumé des résultats quantifiés et monétisés de l'analyse coûts-avantages (ACA)*

Selon les estimations pour 2024 à 2050, les modifications devraient entraîner des coûts supplémentaires liés aux VZE et aux bornes de recharge résidentielles de 54,1 milliards de dollars pour les consommateurs qui passent aux VZE à la suite de celles-ci. Ces mêmes consommateurs devraient réaliser des économies nettes d'énergie de 36,7 milliards de dollars au cours de la même période. Les réductions cumulatives des émissions de GES attribuables aux modifications sont également estimées à 362 Mt, soit 96,1 milliards de dollars en dommages évités à l'échelle mondiale. Ces réductions des émissions de GES aideront le Canada à atteindre ses cibles internationales de réduction des émissions de GES pour 2030 et 2050. Les avantages totaux des modifications sont ainsi estimés à 132,8 milliards de dollars, et les avantages nets, à 78,6 milliards de dollars, comme il est illustré ci-dessous.

Les modifications devraient également réduire les émissions de polluants atmosphériques au fil du temps. En 2050, on estime que les particules atmosphériques 2,5 provenant des véhicules légers seront réduites de 36 %, les oxydes d'azote de 50 %, les composés organiques volatils de 61 % et le monoxyde de carbone de 68 % (voir le tableau 7 ci-dessus). La valeur de ces améliorations à la qualité de l'air n'est pas monétisée dans la présente analyse.

<sup>45</sup> Low, J.M., Haszeldine, R.S. and Harrison, G.P. [The hidden cost of road maintenance due to the increased weight of battery and hydrogen trucks and buses—a perspective](#). Clean Techn Environ Policy 25, 757–770 (2023).

<sup>46</sup> George Kamiya, Jonn Axsen, Curran Crawford. [Modeling the GHG emissions intensity of plug-in electric vehicles using short-term and long-term perspectives](#), Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 69, 2019, Pages 209-223, ISSN 1361-9209.

<sup>45</sup> Low, J.M., Haszeldine, R.S. et Harrison, G.P. [The hidden cost of road maintenance due to the increased weight of battery and hydrogen trucks and buses—a perspective \(disponible en anglais seulement\)](#). Clean Techn Environ Policy 25, 757–770 (2023).

<sup>46</sup> George Kamiya, Jonn Axsen, Curran Crawford. [Modeling the GHG emissions intensity of plug-in electric vehicles using short-term and long-term perspectives \(disponible en anglais seulement\)](#), Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 69, 2019, Pages 209-223, ISSN 1361-9209.

**Table 8: Summary of monetized costs and benefits (millions of dollars)**

Number of years: 27 (2024 to 2050)

Dollar year for prices: 2022

Present value year for discounting: 2024

Social discount rate: 2% per year

Monetized impacts	Undiscounted — 2024	Undiscounted — 2035	Undiscounted — 2050	Discounted — 2024 to 2050	Annualized
Total benefits	–	4 866	16 325	132 759	6 411
Total ZEV costs	0.1	3 739	1 730	54 117	2 613
<b>Total net benefits (costs)</b>	<b>(0.1)</b>	<b>1 127</b>	<b>14 595</b>	<b>78 642</b>	<b>3 798</b>

**Tableau 8 : Résumé des coûts et des avantages monétisés (en millions de dollars)**

Nombre d'années : 27 (de 2024 à 2050)

Année budgétaire pour les prix : 2022

Année de valeur actualisée pour l'actualisation : 2024

Taux d'actualisation social : 2 % par année

Impacts monétisés	Montant non actualisé — 2024	Montant non actualisé — 2035	Montant non actualisé — 2050	Montant actualisé — 2026 à 2050	Montant annualisé
Total des avantages	–	4 866	16 325	132 759	6 411
Coût total des VZE	0,1	3 739	1 730	54 117	2 613
<b>Total des avantages nets (coûts)</b>	<b>(0,1)</b>	<b>1 127</b>	<b>14 595</b>	<b>78 642</b>	<b>3 798</b>

### Sensitivity analysis

The monetized results of the cost-benefit analysis are based on key parameter estimates; however, the true values of the results may be higher or lower than estimated. To account for this uncertainty, sensitivity analyses were conducted to assess the effect of higher or lower parameter estimates on the estimated impacts of the Amendments. In each scenario, parameter estimates are varied in isolation and, as such, do not capture the potential causal sequence that higher or lower estimates could have on other factors, such as demand. Additionally, an attribution analysis was conducted employing an alternative baseline scenario where interaction effects of a future GHG fleet average emission policy is considered.

### Uncertainty of parameter estimates

*Cost of fuels:* The projections for the cost of ethanol, gasoline, and diesel used in the central case comes from the Department's E3MC model. If future realized costs of liquid fuels are higher or lower than what is projected,

### Analyse de sensibilité

Les résultats monétisés de l'analyse coûts-avantages reposent sur une estimation de paramètres clés, mais les valeurs réelles pourraient être plus élevées ou faibles à celles estimées. Pour tenir compte de cette incertitude, des analyses de sensibilité ont été effectuées pour évaluer les effets d'estimations plus élevées ou faibles des paramètres sur les répercussions estimées des modifications. Dans chaque scénario, les estimations des paramètres varient de manière isolée et, en tant que telles, ne capturent pas la séquence causale potentielle que des estimations supérieures ou inférieures pourraient avoir sur d'autres facteurs, tels que la demande. De plus, une analyse d'attribution a été effectuée à l'aide d'un autre scénario de référence où les effets d'interaction d'une future politique sur la moyenne des émissions de GES du parc sont pris en compte.

### Incertitude dans les estimations des paramètres

*Coût des carburants :* Les projections liées aux coûts de l'éthanol, de l'essence et du diesel utilisés dans le scénario central proviennent du modèle E3MC du Ministère. Si les coûts réels des carburants liquides dans l'avenir sont

then fuel savings would be impacted proportionately. A sensitivity analysis was conducted that considers the impact that fuel costs that are 50% higher or lower than the projected values would have on the net effect of the Amendments. The result of this analysis shows that a 50% decrease in the cost of liquid fuels would yield a net benefit of the Amendments equal to \$28.7 billion, and a 50% increase in the cost of liquid fuels would yield a net benefit of \$128.6 billion. Consequently, the net benefit conclusion of the analysis is not sensitive to this variable.

*Cost of electricity:* Similar to fuels, electricity cost projections used in the central case come from the Department's E3MC model. The price of electricity could fluctuate due to a high strain on the electricity grid. Additionally, consumers may carry higher electricity costs due to premiums being applied to the cost of electricity at publicly available charging stations. On the other hand, many consumers may be able to take advantage of peak-load pricing, reducing the cost of charging an EV. Taking into consideration the potential for a 50% increase or decrease in projected electricity costs would lead to a range of net benefits from \$47.0 to \$110.3 billion. As a result, the net benefit conclusion of the analysis is not sensitive to this variable.

*Charging infrastructure:* The central case assumes that 80% of ZEVs are purchased with charging equipment. This assumption comes from a NAS report that presents data showing there are roughly four home chargers for every five ZEVs in the United States. It is likely that the proportion of ZEVs bought with a charger will decrease over time as consumers begin replacing existing ZEVs as opposed to replacing non-ZEVs. This would lead to lower costs than those estimated in the central case. Alternatively, charger costs vary and thus could be higher than those estimated in the central case. A sensitivity analysis was conducted that explores the scenario where charger costs are 50% more, and 50% less than the central estimate. This would lead to a range of net benefits of \$59.4 to \$97.9 billion. Consequently, the net benefit conclusion of the analysis is not sensitive to this variable.

*Cost of zero-emission vehicles classified as light trucks:* Battery electric vehicles have a finite amount of power, and any additional burden placed on the battery will pull power away from the propulsion of the vehicle and decrease its range. The central case assumes that consumers with towing needs will opt for a PHEV with a towing package and not a BEV, since the addition of a towing

plus élevés ou faibles que prévu, les économies en carburant seraient touchées de manière proportionnelle. Une analyse de sensibilité tenant compte de l'incidence qu'auraient des prix du carburant 50 % plus élevés ou faibles que les valeurs prévues sur l'effet net des modifications a été réalisée. Les résultats de cette analyse montrent qu'une baisse de 50 % du coût des carburants liquides donnerait lieu à un avantage net des modifications égal à 28,7 milliards de dollars, et qu'une augmentation de 50 % du coût des carburants liquides se traduirait par un avantage net de 128,6 milliards de dollars. Par conséquent, la conclusion de l'analyse indiquant un avantage net n'est pas sensible à cette variable.

*Coût de l'électricité :* Comme pour les carburants, les projections liées aux coûts de l'électricité utilisée dans le scénario central proviennent du modèle E3MC du Ministère. Le prix de l'électricité pourrait fluctuer en raison d'une forte pression exercée sur le réseau électrique. De plus, les consommateurs pourraient se retrouver devant des coûts d'électricité plus élevés si des suppléments sont appliqués aux bornes de recharge publiques. D'autre part, plusieurs consommateurs pourraient bénéficier des tarifs de pointe, réduisant ainsi le coût de recharge d'un VE. Si la possibilité d'une augmentation ou d'une baisse de 50 % des coûts prévus de l'électricité est considérée, une gamme d'avantages nets allant de 47,0 à 110,3 milliards de dollars est obtenue. Par conséquent, la conclusion de l'analyse indiquant un avantage net n'est pas sensible à cette variable.

*Infrastructure de recharge :* Le scénario central présume que 80 % des VZE sont achetés en même temps que l'équipement de recharge. Cette hypothèse provient d'un rapport de la NAS dont les données indiquent qu'il y a environ quatre bornes de recharge à domicile pour cinq VZE aux États-Unis. Il est probable que la proportion de VZE achetés en même temps qu'une borne de recharge baisse au fil du temps au fur et à mesure que les consommateurs commenceront à remplacer leurs VZE plutôt que de remplacer des véhicules conventionnels. Cela donnerait lieu à des coûts plus faibles que ceux estimés dans le scénario central. Par ailleurs, les coûts des bornes de recharge varient et pourraient donc être plus élevés que ceux estimés dans le scénario central. Une analyse de sensibilité explorant un scénario dans lequel les coûts associés aux bornes de recharge sont 50 % plus élevés et 50 % plus faibles que ce qu'estime le scénario central a été réalisée. Cela donnerait lieu à une gamme d'avantages nets allant de 59,4 à 97,9 milliards de dollars. Par conséquent, la conclusion de l'analyse indiquant un avantage net n'est pas sensible à cette variable.

*Coût des véhicules zéro émission classés comme des camions légers :* Les véhicules électriques à batterie ont une puissance limitée, et toute pression supplémentaire exercée sur la batterie enlèvera de la puissance à la propulsion du véhicule et diminuera son autonomie. Le scénario central présume que les consommateurs ayant des besoins en matière de remorquage opteront pour un

package on a BEV had a significantly higher manufacturing cost in comparison to that of the towing package on a PHEV. The incremental manufacturing cost difference between a BEV and a PHEV with the towing package is estimated to be roughly \$17,250 in 2026. As a result, in the central case analysis, the BEVs classified as light trucks were assumed not to contain the towing package. Adding the towing package to BEVs classified as light trucks would increase the total cost of vehicles by \$72.8 billion for a net benefit of \$5.8 billion. Consequently, the net benefit conclusion of the analysis is not sensitive to this variable.

*Basic cost of ZEVs:* The central case employs cost estimates from CARB; however, there are various factors that may impact the future costs associated with ZEV battery production. For example, higher or faster technological advancement than is expected and economies of scale could lead to lower costs than projected. A recent article by Goldman Sachs projects EV battery prices to fall faster than their previous analysis, with the author expecting 2025 battery prices to see a decrease of 40% from 2022 levels, while their previous forecasts were for a 33% decrease.<sup>47</sup> Similarly, increased global demand or reduced access to minerals could lead battery costs to increase higher than is currently projected. To account for these uncertainties, a sensitivity analysis was undertaken that considers how the net impact of the Amendments may be impacted by ZEV vehicle costs differentials that are 50% higher or lower than is used in the central case. This range in possible upfront vehicle costs would create a range of net benefits from \$70.9 to \$86.4 billion. As a result, the net benefit conclusion of the analysis is not sensitive to this variable.

*Discount rate:* Canada's Cost-Benefit Analysis Guide for Regulatory Proposals<sup>48</sup> states that a 7% real discount rate should be used for most cost-benefit analyses. For some regulatory proposals, such as those relating to human health or environmental goods and services, guidance states that it is more appropriate to employ a social discount rate. The central case reported in Table 8 employs a 2% social discount rate; however, a sensitivity analysis was conducted using the 7% real discount rate to compare estimates. The use of the higher discount rate results in an overall net present value of \$26.3 billion, so the net benefit conclusion of the analysis is not sensitive to this alternate rate.

VEHR doté d'un ensemble de remorquage et non pour un VEB puisque l'ajout d'un ensemble de remorquage à un VEB présente un coût de fabrication considérablement plus élevé par rapport à ce qui se trouve du côté des VEHR. Il est estimé que la différence de coûts de fabrication supplémentaires entre un VEB et un VEHR pour l'ensemble de remorquage s'élèvera à environ 17 250 \$ en 2026. Par conséquent, dans l'analyse du scénario central, il a été présumé que les VEB classés comme des camions légers n'étaient pas dotés d'un ensemble de remorquage. L'ajout de l'ensemble de remorquage aux camions VEB augmenterait le coût total des véhicules de 72,8 milliards de dollars, pour un avantage net de 5,8 milliards de dollars. Par conséquent, la conclusion de l'analyse indiquant un avantage net n'est pas sensible à cette variable.

*Coût de base des VZE :* Le scénario central utilise les estimations des coûts du CARB, mais divers facteurs peuvent agir sur les futurs coûts associés à la production de batteries pour les VZE. Par exemple, des avancées technologiques plus rapides ou grandes que prévu et des économies d'échelle pourraient donner lieu à des coûts moins élevés que ce qu'indiquent les projections. Un article récent de Goldman Sachs prévoit que les prix de batteries pour les VE chuteront plus rapidement que leur analyse précédente, l'auteur s'attendant à une baisse de 40 % des prix des batteries en 2025 par rapport aux niveaux de 2022, alors que leurs prévisions précédentes prévoyaient une baisse de 33 %<sup>47</sup>. De même, une demande mondiale accrue ou un accès réduit aux minéraux pourraient faire augmenter les coûts des batteries par rapport aux prévisions actuelles. Pour tenir compte de ces incertitudes, une analyse de sensibilité tenant compte de la manière dont l'incidence nette des modifications pourrait être touchée par des coûts des VZE 50 % plus élevés ou faibles que ce qui est utilisé dans le scénario central a été réalisée. Cette variation possible des coûts initiaux des véhicules donnerait lieu à une gamme d'avantages nets allant de 70,9 à 86,4 milliards de dollars. Par conséquent, la conclusion de l'analyse indiquant un avantage net n'est pas sensible à cette variable.

*Taux d'actualisation :* Le Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation<sup>48</sup> indique qu'un taux d'actualisation réel de 7 % devrait être utilisé pour la plupart des analyses coûts-avantages. Pour certaines propositions de réglementation, comme celles qui portent sur la santé humaine ou les biens et services environnementaux, les lignes directrices indiquent qu'il est plus approprié d'utiliser un taux d'actualisation social. Le scénario central présenté au tableau 8 utilise un taux d'actualisation social de 2 %, mais une analyse de sensibilité a été réalisée d'après le taux d'actualisation réel de 7 % pour comparer les estimations. L'utilisation du taux d'actualisation plus élevé donne lieu à une valeur actualisée nette

<sup>47</sup> [Electric vehicle battery prices are falling faster than expected \(goldmansachs.com\)](https://www.goldmansachs.com)

<sup>48</sup> [Canada's Cost-Benefit Analysis Guide for Regulatory Proposals](#)

<sup>47</sup> [Electric vehicle battery prices are falling faster than expected \(goldmansachs.com\)](https://www.goldmansachs.com) [disponible en anglais seulement]

<sup>48</sup> [Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation](#)

globale de 26,3 milliards de dollars; la conclusion indiquant un avantage net n'est donc pas sensible au taux de rechange.

**Table 9: Summary of sensitivity analyses**

Variable	Sensitivity analysis case	Total net present value (billions of dollars)
Central case (2024 to 2050)	N/A	78.6
Higher liquid fuel prices would increase net energy savings.	Higher (50%)	128.6
Lower liquid fuel prices would decrease net energy savings.	Lower (50%)	28.7
Higher electricity prices would decrease net energy savings.	Higher (50%)	47.0
Lower electricity prices would increase net energy savings.	Lower (50%)	110.3
Higher home charging unit costs would decrease the overall net benefits of the Amendments.	Higher (50%)	59.4
Lower home charging unit costs would increase the overall net benefits of the Amendments.	Lower (50%)	97.9
Manufacturing BEVs classified as light trucks to include a towing package would increase ZEV costs	Include towing package	5.8
Higher ZEV prices (excluding home charging infrastructure) would decrease net benefits.	Higher (50%)	70.9
Lower ZEV prices (excluding home charging infrastructure) would increase net benefits.	Lower (50%)	86.4
A higher discount rate would lower the present value of net benefits.	7%	26.3

In all the cases shown above, the analysis concludes that the Amendments would still be expected to yield net benefits.

### Attribution analysis

In the central case analysis, the baseline scenario takes into consideration current policies that have been finalized in

**Tableau 9 : Résumé des analyses de sensibilité**

Variable	Scénario de l'analyse de sensibilité	Valeur actualisée nette totale (en milliards de dollars)
Scénario central (2024 à 2050)	s. o.	78,6
Des prix plus élevés des carburants liquides augmenteraient les économies d'énergie nettes.	Plus élevés (50 %)	128,6
Des prix plus faibles des carburants liquides réduiraient les économies d'énergie nettes.	Plus faibles (50 %)	28,7
Des prix de l'électricité plus élevés augmenteraient les économies d'énergie nettes.	Plus élevés (50 %)	47,0
Des prix de l'électricité plus faibles diminueraient les économies d'énergie nettes.	Plus faibles (50 %)	110,3
Des coûts plus élevés pour les bornes de recharge à domicile réduiraient les avantages généraux nets des modifications.	Plus élevés (50 %)	59,4
Des coûts plus faibles pour les bornes de recharge à domicile augmenteraient les avantages généraux nets des modifications.	Plus faibles (50 %)	97,9
La fabrication de VEB classés comme des camions légers dotés d'un ensemble de remorquage augmenterait les coûts des VZE et donnerait lieu à un coût net.	Inclusion d'un ensemble de remorquage	5,8
Des prix plus élevés pour les VZE (excluant l'infrastructure de recharge résidentielle) réduiraient les avantages nets.	Plus élevés (50 %)	70,9
Des prix plus faibles pour les VZE (excluant l'infrastructure de recharge résidentielle) augmenteraient les avantages nets.	Plus faibles (50 %)	86,4
Un taux d'actualisation plus élevé réduirait la valeur actualisée des avantages nets.	7 %	26,3

Dans tous les scénarios présentés ci-dessus, l'analyse permet de conclure que les modifications donneraient quand même lieu à des avantages nets.

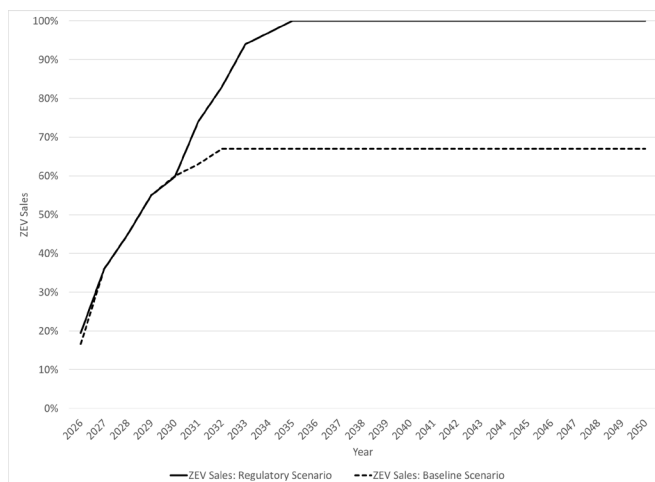
### Analyse des attributions

Dans l'analyse du scénario central, le scénario de référence tient compte des politiques actuelles qui ont été

Canada. Although Canada has a long history of alignment and has committed to aligning with the most stringent GHG emission standards in North America, the U.S. EPA’s Notice of Proposed Rule Making is not yet finalized in the United States and has not been adopted into Canadian regulations. As a result, the proposed fleet average GHG emission standards set out in the NPRM have not been included in the central case scenario. The NPRM proposes new fleet average GHG standards which increase over the 2027 to 2032 model years. Although these standards do not dictate a specific compliance technology, the EPA’s analysis shows that BEVs are likely to be the most cost-effective compliance option and found that if BEVs are used as the compliance technology of choice, BEV deployment under the NPRM would reach approximately 60% in 2030, and 67% in 2032.

An alternative analysis was conducted using an adjusted baseline scenario which aligns with the recommended option in the NPRM. This analysis assumes ZEV deployment induced by the proposed post-2026 fleet average GHG emission standards in Canada will be equal to those of the United States and holds ZEV penetration constant post-2032. The regulatory scenario is reflective of year-by-year ZEV sales targets, with the exception of the years 2027–2029 when the regulatory scenario reflects estimated ZEV penetration under the NPRM due to the NPRM providing more ZEVs than the Canadian ZEV sales mandate in those years. These scenarios are presented in Figure 5 below.

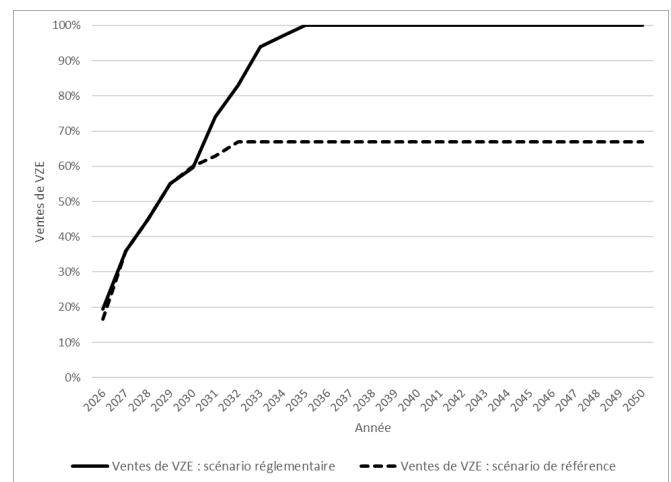
**Figure 5: Projected annual share of ZEV sales using an alternative baseline and regulatory scenario**



finalisées au Canada. Même si le Canada a une longue histoire d’harmonisation et s’est engagé à s’aligner sur les normes d’émissions de GES les plus strictes en Amérique du Nord, l’avis de proposition de règlement de l’EPA n’est pas encore finalisé aux États-Unis et n’a pas été adopté dans la réglementation canadienne. Par conséquent, les normes moyennes d’émissions de GES proposées pour le parc énoncé dans l’APR n’ont pas été incluses dans le scénario central. L’APR propose de nouvelles normes moyennes de GES pour les parcs qui augmenteront au cours des années de modèle 2027 à 2032. Bien que ces normes n’imposent pas de technologie de conformité en particulier, l’analyse de l’EPA montre que les VEB sont probablement l’option de conformité la plus rentable et a conclu que si les VEB sont utilisés comme technologie de conformité de choix, le déploiement des VEB dans le cadre de l’option recommandée atteindrait environ 60 %, en 2030, et 67 %, en 2032.

Une analyse alternative a été effectuée à l’aide d’un scénario de référence ajusté qui correspond à l’option recommandée dans l’APR. Cette analyse suppose que le déploiement de VZE induit par les normes moyennes d’émissions de GES proposées pour le parc après 2026 au Canada sera égal à celui des États-Unis, et maintient la pénétration des VZE constante après 2032. Le scénario réglementaire reflète les objectifs de vente de VZE d’année en année, à l’exception des années 2027 à 2029 où le scénario réglementaire tient compte de la pénétration estimée des VZE dans le cadre de l’APR puisque celui-ci prévoit plus de ventes de VZE que le mandat de vente de VZE du Canada au cours de ces années. Ces scénarios sont présentés dans la figure 5 ci-dessous.

**Figure 5 : Part annuelle prévue des ventes de VZE selon un scénario de référence et réglementaire alternatif**



The central case attributes all ZEV adoption above the baseline to the ZEV sales mandate, and thus may be considered a full-attribution estimate. Meanwhile, the alternative analysis offers a different perspective, showing a partial attribution estimate of the impact of the Amendments in a scenario where potential future regulatory alignment with the NPRM is part of the baseline scenario and ZEV deployment is used as a compliance option. The results of this analysis are presented below in Table 10.

**Table 10: Comparing monetized costs and benefits under an alternative scenario (millions of dollars)**

Number of years: 27 (2024 to 2050)  
 Dollar year for prices: 2022  
 Present value year for discounting: 2024  
 Social discount rate: 2% per year

The ZEV Amendments under the alternative scenario are estimated to have incremental ZEV and home charger costs of \$45.1 billion from 2024 to 2050 for consumers who switch to ZEVs in response to the Amendments. These same consumers are expected to realize \$15.2 billion in net energy savings over the same time period. The Amendments are also estimated to result in cumulative GHG emission reductions of 171 Mt, valued at \$42.5 billion in avoided global damages. These GHG emission reductions will help Canada meet its international GHG emission reduction commitments for 2030 and 2050. The Amendments under the alternative scenario are thus estimated to have total benefits of \$60.3 billion, and net benefits of \$17.9 billion, as shown below.

Monetized impacts	Central case (full attribution)	Alternative case (partial attribution)
GHG benefits (\$)	96 070	45 129
Net energy savings	36 689	15 194
Total ZEV costs	54 117	42 466
<b>Total net benefits</b>	<b>78 642</b>	<b>17 856</b>

**Analytical limitations**

The central case has not estimated the impact of policies announced after mid-2021 when the baseline Reference Case was finalized. Therefore, the regulatory scenario may attribute some of the incremental impacts to the Amendments that might be expected to occur in an updated

Le scénario central attribue toute adoption des VZE au-delà du scénario de référence au mandat de vente de VZE, et peut donc être considéré comme une estimation d’attribution complète. Entre-temps, l’analyse alternative offre une perspective différente, montrant une estimation d’attribution partielle de l’impact des modifications dans un scénario dans lequel un alignement réglementaire futur potentiel avec l’APR fait partie du scénario de référence et où le déploiement des VZE est utilisé comme option de conformité. Les résultats de cette analyse sont présentés dans le tableau 10 ci-dessous.

**Tableau 10 : Comparaison des coûts et des avantages monétisés selon un scénario alternatif (en millions de dollars)**

Nombre d’années : 27 (de 2024 à 2050)  
 Année budgétaire pour les prix : 2022  
 Année de valeur actualisée pour l’actualisation : 2024  
 Taux d’actualisation social : 2 % par année

Selon les estimations pour 2024 à 2050, les modifications relatives aux VZE dans le scénario alternatif devraient entraîner des coûts supplémentaires liés aux VZE et aux bornes de recharge à domicile de 45,1 milliards de dollars pour les consommateurs qui passent aux VZE à la suite des modifications. Ces mêmes consommateurs devraient réaliser des économies nettes d’énergie de 15,2 milliards de dollars au cours de la même période. Les réductions cumulatives des émissions de GES attribuables aux modifications sont également estimées à 171 Mt, ce qui représente 42,5 milliards de dollars en dommages évités à l’échelle mondiale. Ces réductions des émissions de GES aideront le Canada à atteindre ses cibles internationales de réduction des émissions de GES pour 2030 et 2050. Les modifications selon le scénario alternatif devraient donc générer des avantages totaux de 60,3 milliards de dollars, et les avantages nets de 17,9 milliards de dollars, comme il est illustré ci-dessous.

Impacts monétisés	Scénario central (attribution complète)	Scénario alternatif (attribution partielle)
Avantages liés aux GES (\$)	96 070	45 129
Économies d’énergie nettes	36 689	15 194
Coût total des VZE	54 117	42 466
<b>Total des avantages nets</b>	<b>78 642</b>	<b>17 856</b>

**Limites de l’analyse**

Le scénario central n’a pas fourni d’estimation de l’incidence des politiques annoncées après le milieu de 2021 lorsque le scénario de référence a été finalisé. Par conséquent, le scénario réglementaire peut attribuer certaines des répercussions supplémentaires aux modifications

baseline scenario. Complementary policies that, for example, increase ZEV infrastructure, could increase consumer preferences for ZEVs. Potential strengthening of the fleet average GHG emission standards of the Regulations would also be expected to result in firms considering adding more ZEVs to their fleet to lower their fleet average emissions, even in the absence of the Amendments. A scenario analyzing the impact of the Amendments in the presence of more stringent fleet average GHG emission standards, as proposed by the EPA, is considered in the “Attribution” section above.

This analysis is unable to predict whether, or to what extent, firms may partake in strategic pricing and fleet mix behaviour in response to the Amendments. Where firms must comply both with a fleet average GHG emission standard, as well as a ZEV sales target, they may opt to meet their obligations under the two requirements by using increased ZEVs (which lower their fleet average GHG emissions) to offset increased sales of high profit but higher emitting non-ZEVs. This strategy will become less viable in Canada as the ZEV sales requirements increase to 100% by 2035. Further strengthening of fleet average GHG emission standards in Canada and the United States would also reduce this risk.

This analysis does not estimate how consumers will respond to changing vehicle prices. Incremental ZEV manufacturing costs, which are expected to be reflected in higher vehicle prices, might change the quantity of vehicles purchased in the regulatory scenario. Firms might choose cross-pricing strategies to optimize sales, but the overall quantity of vehicles demanded is expected to fall in response to rising vehicle prices. Previous regulatory analyses of the Regulations have not considered this impact, as it is difficult to estimate, and the impacts on the cost-benefit analysis are not expected to be significant, especially when factoring in how consumers value the net energy savings associated with ZEVs.

By using E3MC to estimate annual energy and emission impacts, this analysis takes a calendar year approach to reporting results, as opposed to using an engineering model that could calculate the lifetime impacts of each year of incremental vehicle sales (model year approach). This difference in perspective leads to an undervaluation of the lifetime benefits associated with these Amendments in terms of total GHG reductions and net energy savings related to ZEV operations. Given that vehicles have an

qui pourraient se produire dans un scénario de référence actualisé. Des politiques complémentaires qui, par exemple, augmentent l'infrastructure des VZE, pourraient amener plus de consommateurs à préférer les VZE. Le resserrement potentiel des normes moyennes d'émissions de GES du Règlement devrait également amener les entreprises à envisager d'ajouter plus de VZE à leur parc afin de réduire les émissions moyennes du parc, même en l'absence des modifications. Un scénario analysant l'impact des modifications en présence de normes moyennes d'émissions de GES du parc plus strictes, telles qu'elles sont proposées par l'EPA, est pris en compte dans la section « Attribution » ci-dessus.

Cette analyse est incapable de prédire si, ou dans quelle mesure, les entreprises peuvent participer à l'établissement des prix stratégiques et à l'évolution de la composition du parc de véhicules en réponse aux modifications. Lorsque les entreprises doivent se conformer à la fois à une norme moyenne d'émissions de GES pour leur parc et à une cible de ventes de VZE, elles peuvent choisir de respecter leurs obligations en vertu des deux exigences en utilisant plus de VZE (qui réduisent leurs émissions moyennes de GES du parc) pour compenser l'augmentation des ventes de véhicules conventionnels plus rentables, mais à émissions plus élevées. Cette stratégie deviendra moins viable au Canada au fur et à mesure que les exigences en matière de ventes de VZE augmenteront à 100 % d'ici 2035. Le resserrement des normes moyennes d'émissions de GES des parcs de véhicules au Canada et aux États-Unis réduirait également ce risque.

Cette analyse ne permet pas d'estimer comment les consommateurs réagiront à l'évolution des prix des véhicules. Les coûts supplémentaires de fabrication des VZE, qui devraient se refléter dans la hausse des prix des véhicules, pourraient modifier la quantité de véhicules achetés dans le scénario réglementaire. Les entreprises pourraient choisir des stratégies de prix croisés pour optimiser les ventes, mais la quantité globale de véhicules demandés devrait diminuer en raison de la hausse des prix des véhicules. Les analyses réglementaires antérieures du Règlement n'ont pas tenu compte de cet impact, car il est difficile à estimer, et les répercussions sur l'analyse coûts-avantages ne devraient pas être importantes, surtout si l'on tient compte de la valeur que les consommateurs accordent aux économies d'énergie nettes associées aux VZE.

En utilisant le modèle E3MC pour estimer les retombées annuelles sur l'énergie et les émissions, cette analyse adopte une approche par année civile pour la déclaration des résultats plutôt que de suivre un modèle technique qui pourrait calculer les retombées sur la durée de vie de chaque année de ventes supplémentaires de véhicules (approche par année de modèle). Cette différence de perspective mène à une sous-évaluation des avantages à vie associés à ces modifications en ce qui a trait



estimated life expectancy of 15 years, benefits beyond the 2035 model years are underestimated.

At the same time, this analysis does not use a life cycle model that could take into account other impacts of the Amendments, particularly in terms of upstream GHG emissions from increased electricity generation and decreased fossil fuel production. Nor does the analysis consider the costs that may be associated with the mining of minerals for battery production, and the end-of-life disposal of vehicles and their parts. Published studies show that relative to internal combustion engine (ICE) vehicles, BEVs have higher vehicle manufacturing emissions due to the emission intensity from battery production.<sup>49</sup> Nonetheless, over the life cycle, the emissions from BEVs are estimated to be 50% to 60% lower than those of a non-ZEV (Nealer et al., 2015). Overall, this suggests that the net GHG reductions from the Amendments are overvalued. However, when judged along with the underestimation of lifetime vehicle emissions, the GHG emission reduction estimate provided in the central case is likely to be reasonable.

Emissions projections are subject to uncertainty and are most appropriately viewed as a range of plausible outcomes. Many of the events that shape emissions and energy markets cannot be anticipated. In addition, future developments in technologies, demographics and resources cannot be foreseen with certainty. The projection scenarios derive from a series of plausible assumptions regarding, among others, population and economic growth, prices, demand and supply of energy, and the evolution of energy efficiency technologies.

#### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a strategic environmental assessment for the ZEV policy was conducted in 2018 and concluded that the Amendments are in line with the objectives of the Federal Sustainable Development Strategy (FSDS). According to the 2022–2026 FSDS, these objectives include protecting Canadians from air pollution, transitioning to zero-emission vehicles, and taking action on climate change by reducing greenhouse gas emissions.

aux réductions totales des GES et aux économies d'énergie nettes liées à l'utilisation des VZE. Étant donné que les véhicules ont une espérance de vie estimée à 15 ans, les avantages au-delà de l'année de modèle 2035 sont sous-estimés.

Cela dit, cette analyse n'utilise pas de modèle de cycle de vie qui pourrait tenir compte d'autres répercussions des modifications, en particulier en ce qui concerne les émissions de GES en amont découlant de l'augmentation de la production d'électricité et de la diminution de la production de carburants fossiles. L'analyse ne tient pas compte non plus des coûts qui peuvent être associés à l'extraction de minéraux pour la production de batteries et à l'élimination en fin de vie des véhicules et de leurs pièces. Des études publiées montrent que, par rapport aux véhicules à moteur à combustion interne, les VEB produisent plus d'émissions lors de leur fabrication en raison de l'intensité des émissions provenant de la production de batteries<sup>49</sup>. Néanmoins, au cours du cycle de vie, on estime que les émissions des VEB sont de 50 % à 60 % inférieures à celles des véhicules conventionnels (Nealer et coll., 2015). Dans l'ensemble, cela donne à penser que les réductions nettes de GES découlant des modifications sont surévaluées. Toutefois, si l'on tient compte de la sous-estimation des émissions à vie des véhicules, l'estimation de la réduction des émissions de GES fournie dans le scénario central est probablement raisonnable.

Les projections d'émissions sont sujettes à l'incertitude et sont considérées comme un éventail de résultats plausibles. De nombreux événements qui façonnent les émissions et les marchés de l'énergie sont impossibles à prévoir. De plus, les changements en ce qui a trait aux technologies, à la population et aux ressources ne peuvent pas être prédits avec certitude. Les scénarios de projection découlent d'une série d'hypothèses plausibles concernant, entre autres, les croissances démographique et économique, les prix, la demande et l'offre d'énergie, ainsi que l'évolution des technologies d'efficacité énergétique.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une évaluation environnementale stratégique pour la politique sur les VZE a été menée en 2018 et a permis de conclure que les modifications sont conformes aux objectifs de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD). Selon la SFDD 2022-2026, ces objectifs comprennent la protection des Canadiens contre la pollution atmosphérique, la transition vers des VZE et la prise de mesures pour lutter contre les changements climatiques en réduisant les émissions de GES.

<sup>49</sup> Nealer, Rachael and Reichmuth, David and Anair, Don. (2015). *Cleaner Cars from Cradle to Grave: How Electric Cars Beat Gasoline Cars on Lifetime Global Warming Emissions*. 10.13140/RG.2.1.4583.3680.

<sup>49</sup> Nealer, Rachael et Reichmuth, David et Anair, Don. (2015). *Cleaner Cars from Cradle to Grave: How Electric Cars Beat Gasoline Cars on Lifetime Global Warming Emissions*. 10.13140/RG.2.1.4583.3680. (disponible en anglais seulement)

### *Distributional analysis (including gender-based analysis plus)*

The Amendments are expected to have unequal impacts on various subpopulations within Canada. The benefits of reducing GHG emissions are global in nature. The non-monetized benefits from reductions in air pollution are experienced differently across Canada and affect various people differently. These are discussed in the “Air pollution reductions” section. The cost-benefit analysis estimates the incremental costs and benefits of ZEV ownership and, as these impacts are not distributed evenly in society, they are further discussed below in terms of regional impacts, vehicle buyer impacts, and then in terms of gender-based analysis plus (GBA+) considerations.

### *Regional impacts*

The GHG benefits of the Amendments are global (not regional) in nature. The analysis assumes that ZEV purchases are distributed regionally according to historical buying patterns and existing provincial policies. Energy savings resulting from ZEV ownership are primarily driven by the efficiency advantage that BEVs have over non-ZEV vehicle engines (as noted in the net energy savings section). In the central case, regional energy prices result in net energy savings for all regions, depending on relative regional energy prices which are likely to change over time. The magnitude of savings estimated over the timeframe of the analysis is shown in Table 11 below.

**Table 11: Total energy cost (savings) by region (millions of dollars)**

Number of years: 27 (2024 to 2050)  
Dollar year for prices: 2022  
Present value year for discounting: 2024  
Social discount rate: 2% per year

Region	Gasoline savings	Diesel savings	Ethanol savings	Electricity costs	Net energy savings
Alberta	(17 564)	(527)	(2 045)	15 651	(4 485)
British Columbia	(1 982)	(60)	(224)	580	(1 686)
Manitoba	(5 117)	(52)	(593)	3 136	(2 626)
New Brunswick	(2 266)	(22)	(268)	2 000	(557)
Newfoundland	(2 342)	(35)	–	1 675	(701)
Northwest Territories	(148)	(28)	–	125	(51)
Nova Scotia	(3 012)	(55)	(107)	2 747	(426)
Nunavut	(83)	(11)	–	58	(36)
Ontario	(45 266)	(1 432)	(5 138)	28 015	(23 821)

### *Analyse de répartition (y compris l'analyse comparative entre les sexes plus)*

Les modifications devraient avoir un effet inégal sur certaines sous-populations au Canada. Les avantages découlant de la réduction des émissions de GES sont de portée mondiale. Les avantages non monétaires des réductions de la pollution de l'air sont vécus différemment à travers le Canada et touchent différemment diverses personnes. Ceux-ci sont abordés dans la section intitulée « Réduction de la pollution atmosphérique ». L'analyse coûts-avantages estime les coûts et les avantages supplémentaires associés à l'acquisition des VZE et, comme ces impacts ne sont pas répartis uniformément dans la société, ils sont donc examinés plus en détail ci-dessous en termes d'impacts sur l'acheteur de véhicules, puis en termes de considérations de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+).

### *Impacts régionaux*

Les avantages des modifications en matière de GES sont de nature mondiale (et non régionale). L'analyse suppose que les achats de VZE sont répartis à l'échelle régionale selon les modèles d'achat historiques et les politiques provinciales existantes. Les économies d'énergie résultant de la possession d'un VZE dépendent principalement de l'avantage en termes d'efficacité des VEB par rapport aux moteurs de véhicules non VZE (comme il est indiqué dans la section des économies d'énergie nettes). Dans le cas central, les prix régionaux de l'énergie se traduisent par des économies d'énergie nettes pour toutes les régions. L'ampleur des économies est largement due à la taille de la population, comme le montre le tableau 11 ci-dessous.

**Tableau 11 : Coût énergétique total (économies) par région (millions de dollars)**

Nombre d'années : 27 (de 2024 à 2050)  
Année budgétaire pour les prix : 2022  
Année de valeur actualisée pour l'actualisation : 2024  
Taux d'actualisation social : 2 % par année

Region	Gasoline savings	Diesel savings	Ethanol savings	Electricity costs	Net energy savings
Prince Edward Island	(710)	(7)	(25)	706	(36)
Quebec	(2 807)	(72)	(320)	1 124	(2 074)
Saskatchewan	(6 703)	(118)	(781)	7 447	(155)
Yukon Territory	(46)	(2)	–	12	(35)
<b>Canada</b>	<b>(88 046)</b>	<b>(2 420)</b>	<b>(9 499)</b>	<b>63 277</b>	<b>(36 689)</b>

Région	Économies d'essence	Économies de diesel	Économies d'éthanol	Frais d'électricité	Économies d'énergie nettes
Alberta	(17 564)	(527)	(2 045)	15 651	(4 485)
Colombie-Britannique	(1 982)	(60)	(224)	580	(1 686)
Manitoba	(5 117)	(52)	(593)	3 136	(2 626)
Nouveau-Brunswick	(2 266)	(22)	(268)	2 000	(557)
Terre-Neuve	(2 342)	(35)	–	1 675	(701)
Territoires du Nord-Ouest	(148)	(28)	–	125	(51)
Nouvelle-Écosse	(3 012)	(55)	(107)	2 747	(426)
Nunavut	(83)	(11)	–	58	(36)
Ontario	(45 266)	(1 432)	(5 138)	28 015	(23 821)
Île-du-Prince-Édouard	(710)	(7)	(25)	706	(36)
Québec	(2 807)	(72)	(320)	1 124	(2 074)
Saskatchewan	(6 703)	(118)	(781)	7 447	(155)
Territoire du Yukon	(46)	(2)	–	12	(35)
<b>Canada</b>	<b>(88 046)</b>	<b>(2 420)</b>	<b>(9 499)</b>	<b>63 277</b>	<b>(36 689)</b>

### Vehicle buyer impacts

The Amendments will require manufacturers and importers of vehicles to increase the supply of ZEVs and decrease the supply of non-ZEVs on the new vehicle market. This is likely to have a positive impact for consumers who wish to purchase a ZEV and a negative impact for those who wish to purchase a new non-ZEV. The incremental price for both BEVs and PHEVs is expected to fall as the supply is increased and battery costs decrease, with BEV cars currently expected to reach price parity with non-ZEVs in the early 2030s, while BEV pickup trucks and SUVs, as well as PHEVs, are not expected to reach price parity before 2035. These trends coincide with the trajectory of the Amendments. A similar trend towards price parity is expected in the used-vehicle market, with one study by the International Council on Clean Transportation suggesting price

### Impacts sur l'acheteur de véhicules

Les modifications obligeront les fabricants et les importateurs de véhicules à augmenter l'offre de VZE et à diminuer l'offre de véhicules conventionnels sur le marché des véhicules neufs. Cela aura probablement un impact positif pour les consommateurs qui souhaitent acheter un VZE et un impact négatif pour ceux qui souhaitent acheter un nouveau véhicule conventionnel. Le prix supplémentaire des VEB et des VEHR devrait baisser au fur et à mesure que l'offre augmente et que les coûts des batteries diminuent, les voitures VEB devant actuellement atteindre la parité de prix avec les véhicules conventionnels au début des années 2030, tandis que les camionnettes et les véhicules utilitaires sport à batterie, ainsi que les VEHR, ne devraient pas atteindre la parité de prix avant 2035. Ces tendances coïncident avec la trajectoire des modifications.

parity in the U.S. used vehicle market could be reached in the 2025 to 2028 timeframe.<sup>50</sup>

While BEV cars are projected to reach price parity with comparable non-ZEVs, they may not be seen as an acceptable substitute for certain applications (e.g. towing purposes and long-distance travel). Though PHEVs can address some of these concerns, they are not projected to reach price parity with non-ZEVs before 2035, unlike BEV cars. Over time, consumer preferences are likely to shift more in favour of ZEVs as the benefits of ZEV ownership, including lower operating and maintenance costs, become more well known and as charging infrastructure becomes more widely available.

The CBA fully accounts for the upfront purchase costs of ZEVs and their associated home charging equipment within the timeframe of the analysis. The lifetime benefits of energy savings associated with these vehicles, on the other hand, are underestimated in the CBA as a result of the modelling approach not capturing the lifetime benefits of any given model year, but instead analyzing the impacts in a given set of calendar years (in this case, 2024 to 2050). These benefits are primarily driven by the increased energy efficiency of electric vehicles which is estimated to be 60% to 73% efficient, as compared to 12%–30% efficient for a traditional gasoline-powered vehicle (see net energy savings section).

Purchasers of new and used ZEVs are expected to realize ongoing operational savings compared to owners of similar non-ZEVs. These include energy savings and maintenance savings for the duration of ZEV ownership. These lifetime savings are generally expected to offset the initial price difference to purchase a ZEV versus a non-ZEV. The circumstances of ZEV owners will vary and factors, such as access to home charging, will influence their lifetime energy savings potential. The CBA does not monetize maintenance cost savings, as reliable Canada-specific data does not exist, but some outside sources suggest these could be as much as \$300 annually for BEVs (see the “Maintenance cost savings” section). PHEV owners will not realize maintenance cost savings to the same extent because they contain both battery and internal combustion engine technology. Additionally, the lifetime energy savings associated with PHEV ownership would vary based on the relative use of liquid fuel and electricity. For buyers of BEVs, especially used BEVs, the decreased costs

Une tendance similaire vers la parité des prix est attendue sur le marché des véhicules d’occasion, selon une étude de l’International Council on Clean Transportation suggérant que la parité des prix sur le marché américain des véhicules d’occasion pourrait être atteinte entre 2025 et 2028<sup>50</sup>.

Même si les voitures VEB devaient atteindre la parité de prix avec des véhicules conventionnels comparables, ils pourraient ne pas être considérés comme un substitut approprié à certaines applications (par exemple à des fins de remorquage et de voyage longue distance). Bien que les VEHR puissent répondre à certaines de ces préoccupations, ils ne devraient pas atteindre la parité de prix avec les véhicules conventionnels avant 2035, contrairement aux VEB. Au fil du temps, les préférences des consommateurs vont probablement évoluer davantage en faveur des VZE au fur et à mesure que les avantages de la possession de VZE, notamment la réduction des coûts d’exploitation et de maintenance, seront mieux connus et que l’infrastructure de recharge deviendra plus largement disponible.

L’ACA prend entièrement en compte les coûts d’achat initiaux des VZE et de l’équipement de recharge domestique associé au cours de la période couverte par l’analyse. En revanche, les avantages sur la durée de vie des économies d’énergie associées à ces véhicules sont sous-estimés dans l’ACA en raison du fait que l’approche de modélisation ne capture pas les avantages sur la durée de vie d’une année de modèle donnée, mais analyse plutôt les impacts sur une période d’année civile (dans ce cas, 2024 à 2050). Ces avantages sont principalement dus à l’efficacité énergétique accrue des véhicules électriques, estimée à 60 % à 73 % d’efficacité, contre 12 % à 30 % d’efficacité pour un véhicule à essence traditionnel à moteur thermique (voir la section sur les économies d’énergie nettes).

Les propriétaires de VZE neufs ou usagés devraient réaliser des économies opérationnelles continues par rapport aux propriétaires des véhicules conventionnels similaires. Celles-ci incluent des économies d’énergie et d’entretien pendant toute la durée de possession d’un VZE. Ces économies à vie compensent la différence de prix initiale entre l’achat d’un VZE par rapport à un véhicule conventionnel. La situation des propriétaires de VZE varie et des facteurs, tels que l’accès à une borne de recharge à domicile, influenceront leur potentiel d’économies d’énergie tout au long de leur vie. L’ACA ne monétise pas les économies sur les coûts d’entretien, car il n’existe pas de données fiables spécifiques au Canada, mais certaines sources extérieures suggèrent que celles-ci pourraient atteindre jusqu’à 300 \$ par an pour les VEB (voir la section « Économies sur les coûts d’entretien »). Les propriétaires de VEHR ne réaliseront pas autant d’économies sur les coûts d’entretien, car ils contiennent à la fois une technologie de batterie et de moteur à combustion interne. De plus, les économies

<sup>50</sup> [Understanding and supporting the used zero-emission vehicle market \(theicct.org\) \[PDF\]](#)

<sup>50</sup> [Understanding and supporting the used zero-emission vehicle market \(theicct.org\) \[PDF, disponible en anglais seulement\]](#)

of energy and maintenance could result in a lower cost of transportation relative to comparable internal combustion engine vehicles.

Households are expected to make purchase decisions regarding ZEVs based on various considerations, such as the upfront purchase cost, financing costs, the long-term energy and maintenance savings, and the relative convenience of charging. Thus, the decision to purchase a ZEV will depend on the household budget for vehicle purchases, the availability of purchase subsidies, the options for private or public charging, and other factors such as a ZEV's compatibility with a household's need for towing or long-distance travel. While many households may benefit from ZEV ownership, not all households will have the same opportunity to realize these benefits.

#### *Household and GBA+ impacts*

A recent U.S. report by Resources for the Future<sup>51</sup> that looked at the issue of ZEV affordability for lower-income households found that these households are discouraged by vehicle prices to a greater degree than other income groups, which indicates that low-income households will be less likely to purchase ZEVs until ZEVs reach purchase price parity, regardless of their reduced operating costs. Therefore, the Amendments are expected to have unequal impacts on various subpopulations within Canada, especially in the early years when most of the ZEVs on the market are new, as only the households who buy ZEVs will benefit from the energy and maintenance savings of ZEV ownership over time. It is expected that this difference will diminish, and lower-income households will have more opportunities to benefit from ZEV ownership as new and used ZEVs increase in number and become more affordable.

Another reason low-income households may not realize the full potential of energy savings related to ZEV ownership in the near-term is that low-income households are more likely to live in rental units which, in some cases, may not be suitable for at-home charging equipment. This indicates that low-income households, and more generally households living in rental or multi-unit housing, that do purchase ZEVs will be more likely to have to rely on publicly available charging stations that may charge a premium on the cost of electricity. A study published in the Massachusetts Institute of Technology (MIT) Science

d'énergie sur la durée de vie associées à la possession d'un VEHR varieraient en fonction de l'utilisation relative du carburant liquide et de l'électricité. Pour les acheteurs de VEB, en particulier les VEB d'occasion, la diminution des coûts d'énergie et d'entretien pourrait se traduire par une baisse des coûts de transport.

On s'attend à ce que les ménages prennent leurs décisions d'achat concernant les VZE en fonction de diverses considérations, telles que le coût d'achat initial, les coûts de financement, les économies d'énergie et d'entretien à long terme et la commodité relative de la recharge. Ainsi, la décision d'acheter un VZE dépendra du budget du ménage pour l'achat de véhicules, de la disponibilité de subventions à l'achat, des options de recharge privée ou publique et d'autres facteurs tels que la compatibilité d'un VZE avec les besoins de remorquage ou les déplacements de longue distance d'un ménage. Même si de nombreux ménages peuvent bénéficier de la possession d'un VZE, tous n'auront pas la même opportunité de bénéficier de ces avantages.

#### *Effets sur les ménages et ACS+*

Un rapport récent des États-Unis rédigé par Resources for the Future<sup>51</sup> s'est penché sur la question de l'abordabilité des VZE pour les ménages à faible revenu a révélé que ceux-ci sont plus découragés par les prix des véhicules que les autres groupes de revenu, ce qui indique que les ménages à faible revenu seront moins susceptibles d'acheter des VZE jusqu'à ce que les VZE atteignent la parité du prix d'achat, indépendamment de leurs coûts d'exploitation réduits. Par conséquent, les modifications sont attendues d'avoir des impacts inégaux sur diverses sous-populations au Canada, en particulier au cours des premières années lorsque la plupart des VZE sur le marché sont neufs, car seuls les ménages qui achètent des VZE bénéficieront des économies d'énergie et d'entretien réalisées grâce à leur acquisition au fil du temps. On s'attend à ce que cette différence diminue, et au fur et à mesure que de plus en plus de VZE usagés seront disponibles, les ménages à faible revenu auront davantage de possibilités de bénéficier de la possession de VZE.

Une autre raison pour laquelle les ménages à faible revenu ne réalisent peut-être pas tout le potentiel des économies d'énergie liées à la possession de VZE à court terme est que les ménages à faible revenu sont plus susceptibles de vivre dans des logements locatifs qui, dans certains cas, ne conviennent pas à l'équipement de recharge à domicile. Cela indique que les ménages à faible revenu, et plus généralement les ménages vivant dans des logements locatifs ou des immeubles à logements multiples, qui achètent des VZE, seront plus susceptibles de devoir compter sur des bornes de recharge publiques qui peuvent exiger un

<sup>51</sup> [Electric Vehicles and Equity: How Would Aiming Subsidies at Lower-Income Households Affect Vehicle Sales? \(resources.org\)](#)

<sup>51</sup> [Electric Vehicles and Equity: How Would Aiming Subsidies at Lower-Income Households Affect Vehicle Sales? \(resources.org\) \[disponible en anglais seulement\]](#)



Policy Review<sup>52</sup> suggests that public charging could be two to four times more expensive than charging done at home. Additionally, households who depend on public charging will likely experience increased refuelling time, as even the fastest chargers exceed the average time non-ZEVs take to fuel.

The Amendments could also disproportionately impact households living in rural and northern communities that may have lower access to public charging infrastructure. In addition, northern communities are expected to face more difficulties with the transition to ZEVs due to prolonged periods of cold temperatures that may affect the range of battery-powered electric vehicles. Furthermore, electricity costs vary by region. Canadians living in regions with high electricity costs may not benefit from energy savings as much as those living in lower-cost areas. For these reasons, northern and remote communities may prefer PHEV options, which would offer more flexibility due to their ability to use multiple fuel sources; however, their upfront costs are estimated to be higher than that of BEVs.

Some Canadians may experience a compounding effect where individuals belong to both regional and economic subgroups discussed above. To mitigate these impacts, the Government and its partners will continue to work on policies to ensure that ZEVs are accessible to individuals despite economic or regional differences and that the charging infrastructure needs of all Canadians can be met.

As noted in the “Monetized (and quantified) impacts” section, the Amendments are expected to reduce air pollutants, resulting in a positive impact for most Canadians. These impacts may be felt more by Canadians who are at higher risk of being negatively impacted by air pollutants — namely children, elderly people, individuals with underlying health conditions, and people living in high-traffic exposure areas. Individuals of low socio-economic status are more likely to live in high-traffic areas than wealthier Canadians. As well, about half of schools and long-term care facilities in Canada are located near high-traffic roads. Thus, the Amendments will particularly benefit these populations.

supplément sur le coût de l'électricité. Une étude publiée dans l'Examen des politiques scientifiques du Massachusetts Institute of Technology (MIT)<sup>52</sup> suggère que le prix des recharges à des bornes publiques pourrait être de deux à quatre fois plus élevé que le prix des recharges à domicile. De plus, les ménages qui dépendent des bornes de recharge publiques connaîtront probablement un temps de ravitaillement plus long, car même les chargeurs les plus rapides dépassent le temps moyen nécessaire aux véhicules conventionnels pour faire le plein de carburant.

Les modifications pourraient également avoir une incidence disproportionnée sur les ménages vivant dans les collectivités rurales et du Nord qui pourraient avoir un accès réduit à l'infrastructure de recharge publique. De plus, on s'attend à ce que les collectivités du Nord aient plus de difficultés à faire la transition vers les VZE en raison des périodes prolongées de températures froides qui peuvent avoir une incidence sur la gamme de véhicules électriques à batterie. En outre, les coûts de l'électricité varient d'une région à l'autre, de sorte que les Canadiens qui vivent dans des régions où les coûts de l'électricité sont élevés pourraient ne pas profiter autant des économies d'énergie que ceux qui vivent dans des régions où les coûts sont moins élevés. Pour ces raisons, les collectivités nordiques et éloignées peuvent préférer les options de VEHR, qui offriraient une plus grande souplesse en raison de leur capacité à utiliser de multiples sources de carburant, mais on estime que leurs coûts initiaux sont plus élevés que ceux des VEB.

Certains Canadiens peuvent subir un effet cumulatif lorsque les individus appartiennent aux sous-groupes régionaux et économiques susmentionnés. Pour atténuer ces effets, le gouvernement et ses partenaires continueront de travailler sur les politiques pour veiller à ce que les VZE soient accessibles pour les Canadiens malgré leurs différences économiques ou régionales et à ce que les besoins en infrastructure de recharge soient satisfaits pour l'ensemble de la population.

Comme il est indiqué dans la section intitulée « Retombées monétaires (et quantifiées) », les modifications devraient réduire la pollution atmosphérique, ce qui aurait un effet positif pour la plupart des Canadiens. Ces répercussions pourraient être davantage ressenties par les Canadiens qui sont à plus haut risque d'être touchés négativement par les polluants atmosphériques, notamment les enfants, les personnes âgées, les personnes ayant des problèmes de santé sous-jacents et les personnes qui vivent dans les régions fortement exposées à la circulation automobile. Les personnes ayant un statut socio-économique faible sont plus susceptibles de vivre dans des zones à forte circulation que les Canadiens plus riches. De plus, environ la moitié des écoles et des établissements de soins de longue durée au Canada sont situés à proximité de routes à forte circulation. Ainsi, les modifications bénéficieront particulièrement à ces populations.

<sup>52</sup> [A perspective on equity in the transition to electric vehicles - MIT Science Policy Review](#)

<sup>52</sup> [A perspective on equity in the transition to electric vehicles - MIT Science Policy Review \(disponible en anglais seulement\)](#)

### *Competitiveness analysis*

The Amendments are similar to regulatory ZEV sales targets in British Columbia and Quebec, as well as California and 15 other U.S. states, known as the “section 177 states.” Manufacturers and importers of light-duty vehicles have already responded to the regulatory requirements in other jurisdictions, and it is expected that they will similarly adapt to these Amendments. The addition of the Amendments to the Canadian-American market will represent an increase from 36% of the market having ZEV regulations to 42% having them. The competitiveness of Canadian manufacturers and importers is not expected to be impacted by these Amendments, as profit-seeking firms are expected to adopt sales strategies for regional markets as they have done for certain states and Canadian provinces, and pass on any incurred costs to the consumers in the form of prices.

### *Small business lens*

Analysis under the small business lens concluded that the Amendments will not impact Canadian small businesses. The fleet average CO<sub>2</sub>e emission standards (GHG standards) do not apply to any companies that manufacture or import, on average, fewer than 750 new light-duty vehicles in Canada per year. This threshold does not apply to the Amendments implementing ZEV sales targets, which offer no exemptions. The Amendments to establish annual ZEV sales targets will, however, have a compliance option for companies to buy excess credits from other companies, to generate early compliance units from sales in model years 2024 and 2025, and an alternative flexibility option to create credits by investing in registered ZEV charging station projects. Currently, there are no regulatees that fall within the threshold of being a small business.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule applies, since there is an incremental increase in administrative burden on business, and the Amendments are considered an “in” under the rule. No regulatory titles are repealed or introduced. Under the Amendments, manufacturers and importers of new light-duty vehicles will be subject to mandatory requirements that prescribe annual proportions of vehicles offered for sale that must be ZEVs. The administrative costs borne by manufacturers and importers of LDVs that result from the Amendments are tied to learning about the Amendments, compiling records and reporting, and conducting business associated with trading credits and creating credits by contributing to the development of ZEV charging station projects. The one-for-one rule analysis estimates that

### *Analyse de la compétitivité*

Les modifications sont semblables aux cibles de vente de VZE réglementaires en Colombie-Britannique et au Québec, de même qu’en Californie et dans 15 autres États américains, connus comme étant les « section 177 states ». Les fabricants et les importateurs de véhicules légers ont déjà répondu aux exigences réglementaires dans d’autres administrations, et on s’attend à ce qu’ils s’adaptent de façon semblable aux modifications. L’adoption des modifications fera augmenter la proportion de VZE réglementée dans le marché Canada–États-Unis passant de 36 % à 42 %. Les modifications ne devraient pas avoir d’effets sur la compétitivité des fabricants et des importateurs canadiens, car les entreprises à but lucratif devraient adopter des stratégies de vente adaptées aux marchés régionaux, comme elles l’ont fait dans certains états américains et certaines provinces canadiennes, et les coûts engendrés seraient répercutés sur les consommateurs sous forme de hausses de prix.

### *Lentille des petites entreprises*

L’analyse sous la lentille des petites entreprises a conclu que les modifications n’auront aucune incidence sur les petites entreprises canadiennes. Les normes moyennes d’émissions d’équivalent CO<sub>2</sub> (normes de GES) du parc ne s’appliquent pas aux entreprises qui fabriquent ou importent, en moyenne, moins de 750 véhicules légers neufs au Canada par année. Ce seuil ne s’applique pas aux modifications mettant en œuvre les objectifs de vente de VZE, qui n’offrent aucune exemption. Les modifications visant à établir des objectifs annuels de vente de VZE compteraient toutefois une option de conformité permettant aux entreprises d’acheter des points excédentaires d’autres entreprises, de générer des points de conformité précoce à partir des ventes des années de modèle 2024 et 2025, ainsi qu’une option d’assouplissement de recharge permettant la création de points en investissant dans des projets inscrits de bornes de recharge de VZE. À l’heure actuelle, il n’y a aucune entité réglementée qui entre dans la catégorie des petites entreprises.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » s’applique, puisqu’il y a une augmentation progressive du fardeau administratif pour les entreprises et les modifications sont considérées comme un ajout en vertu de cette règle. Aucun titre réglementaire n’est abrogé ou introduit. En vertu des modifications, les fabricants et les importateurs de véhicules légers neufs seront assujettis à des exigences obligatoires qui prescrivent des proportions annuelles des véhicules offerts à la vente qui doivent être des VZE. Les coûts administratifs encourus par les fabricants et les importateurs de véhicules légers qui découlent des modifications sont liés à l’apprentissage des celles-ci, à la compilation des dossiers et à la conduite des affaires associées à l’échange et à la création de points en contribuant à des projets de bornes

33 manufacturers and importers will bear incremental costs in relation to the Amendments. All associated activities were assumed to be performed at a cost of labour associated with the national occupation code for business, finance, and administration at a cost of \$30.47/hour. Each stakeholder is assumed to require 6 hours upfront to learn about the regulatory requirements, 80 hours annually to compile records and report administrative obligations, and 29 additional hours annually for administrative tasks related to credit trading, charging station program and ongoing learning.

The net annualized costs are estimated to be \$47,800, or \$1,450 per business.<sup>53</sup>

### *Regulatory cooperation and alignment*

The LDV ZEV target in 2035 is in line with the proposed requirements in British Columbia<sup>54</sup> and California,<sup>55</sup> as well as the newly finalized rules in Quebec,<sup>56</sup> all of which have set a target to achieve 100% ZEV sales by 2035. As of 2026, it is expected that California's ZEV regulation will have been adopted across 15 other U.S. states, otherwise known as "section 177 states," collectively representing almost 36% of the U.S. market.<sup>57</sup> At the national level, the NPRM predicts that the fleetwide ZEV penetration necessary to comply with the annually increasing GHG emission standards from 2027 to 2032 will be 60% of new vehicle sales by 2030 and 67% by 2032.<sup>58</sup>

The Department continues to work closely with the U.S. EPA to maintain a common Canada-United States approach to regulating GHG emissions from on-road light-duty vehicles, where possible. The Regulations continue to include many, but not all, of the other elements of the U.S. rules, such as definitions, compliance options, and measurement and reporting requirements. The Department and the U.S. EPA continue to collaborate in an effort to implement aligned regulatory standards and joint compliance programs, which help maximize efficiencies in the administration of the respective programs in

de recharge de VZE. L'analyse de la règle du « un pour un » permet d'estimer que les modifications entraîneront des coûts supplémentaires pour 33 fabricants et importateurs. Toutes les activités ont été supposées être exécutées à un coût de main-d'œuvre associé au code national des professions pour les affaires, la finance et l'administration, à un coût de 30,47\$/heure. On suppose que chaque partie prenante aura besoin de 6 heures au départ pour se renseigner sur les exigences réglementaires, de 80 heures par an pour compiler des dossiers et signaler les obligations administratives, et de 29 heures supplémentaires par an pour les tâches administratives liées à l'échange de crédits, au programme de bornes de recharge et à la formation continue.

Les coûts nets annualisés sont estimés à 47 800 \$, soit 1450 \$ par entreprise<sup>53</sup>.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Les objectifs de VZE légers en 2035 sont conformes aux exigences proposées en Colombie-Britannique<sup>54</sup> et en Californie<sup>55</sup>, ainsi qu'au règlement récemment mis au point au Québec<sup>56</sup>, qui ont tous établi un objectif visant à ce que la totalité des véhicules vendus d'ici 2035 soit des VZE. À compter de 2026, il est attendu que le règlement sur les VZE de la Californie aura été adopté dans 15 autres états américains, également appelés les États de l'article 177 (section 177 states), qui représentent collectivement près de 36 % du marché américain<sup>57</sup>. À l'échelle nationale, l'APR prévoit que la pénétration de VZE nécessaire pour se conformer aux normes d'émissions de GES annuelles croissantes de 2027 à 2032 correspondra à 60 % des ventes de véhicules neufs, d'ici 2030, et à 67 %, d'ici 2032<sup>58</sup>.

Le Ministère continue de travailler en étroite collaboration avec l'EPA des États-Unis pour maintenir une approche commune Canada-États-Unis en matière de réglementation des émissions de GES des véhicules routiers légers, dans la mesure du possible. Le Règlement continue d'inclure un grand nombre d'autres éléments du règlement américain, comme les définitions, les options de conformité et les exigences en matière de mesure et de déclaration. Le Ministère et l'EPA des États-Unis continuent de collaborer en vue de mettre en œuvre des normes réglementaires harmonisées et des programmes

<sup>53</sup> The non-rounded increase in annualized administrative costs for manufacturers and importers is estimated to be \$47,811, or \$1,448.82 per regulatee in 2012 dollars over a 10-year period (2024 to 2033) using a 7% discount rate.

<sup>54</sup> [Zero-Emission Vehicles Act and Regulation: 2022 Formal Review Intentions Paper \(gov.bc.ca\) \[PDF\]](#)

<sup>55</sup> [1962.4 \(ca.gov\)\[PDF\]](#)

<sup>56</sup> [O.C. 1422-2023 \(gouv.qc.ca\) \[PDF\]](#)

<sup>57</sup> [§ 177 States \(5-13-2022\) \(NADA sales\) \(ca.gov\) \[PDF\]](#)

<sup>58</sup> [Multi-Pollutant Emissions Standards for Model Years 2027 and Later Light-Duty and Medium-Duty Vehicles — Proposed Rule \(PDF\)](#)

<sup>53</sup> L'augmentation non arrondie des coûts administratifs annualisés pour les fabricants et les importateurs est estimée à 47 811 \$, ou 1 448.82 \$ par entité réglementée en dollars de 2012 sur une période 10 ans (de 2024 à 2033), selon un taux d'actualisation de 7 %.

<sup>54</sup> [La Colombie-Britannique facilite l'achat de véhicules zéro émission \(PDF\)](#)

<sup>55</sup> [1962.4 \(ca.gov\) \[PDF, disponible en anglais seulement\]](#)

<sup>56</sup> [Décret 1422-2023 \(gouv.qc.ca\) \[PDF\]](#)

<sup>57</sup> [§ 177 States \(5-13-2022\) \(NADA sales\) \(ca.gov\) \[PDF, disponible en anglais seulement\]](#)

<sup>58</sup> [Multi-Pollutant Emissions Standards for Model Years 2027 and Later Light-Duty and Medium-Duty Vehicles — Proposed Rule \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#)



the two countries. These Amendments will retain fleet average GHG emission standards that are aligned with those of the [U.S. EPA 2021 Final Rule Making \(PDF\)](#).

In April 2023, the European Parliament voted to endorse new GHG standards that would reduce GHG emissions from new cars and vans by 100% by 2035.<sup>59</sup> This is equivalent to Canada's ZEV sales mandate that will require all new 2035 model year passenger cars and light trucks to be zero-emission vehicles. However, to achieve 100% ZEV by 2035, the European Union has opted to progressively increase the stringency of its GHG standards, as opposed to implementing ZEV targets. Through the Canadian-European Comprehensive Economic Trade Agreement (CETA), Canada continues regulatory dialogue with Europe for aligning vehicle regulations where possible. This dialogue includes discussions on aligning Canada Motor Vehicle Safety Standards (CMVSS) requirements with the goal to increase ZEV models offered and available in Canada.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

#### *Implementation*

The Amendments will come into force on the day on which they are registered. The Department will proactively communicate with known passenger automobile and light truck manufacturers and importers, as well as industry associations for this sector, to ensure a maximum number of stakeholders are aware of the publication of the Amendments and have adequate lead time to comply with the regulatory provisions.

#### *Compliance promotion, enforcement and service standards*

Members of the regulated community will be responsible for complying with the Amendments and for producing and maintaining evidence of conformity. To assist regulated parties in understanding the new requirements, the existing guidance material will be updated and posted on the Department's website. The updated material will provide details on the new administrative provisions and ZEV requirements. This guidance material will also include information to address frequently asked questions concerning evidence of conformity and the procedures to be followed when submitting required documents to the Department.

conjointes de conformité, ce qui aide à maximiser l'efficacité de l'administration des programmes respectifs dans les deux pays. Ces modifications conserveront les normes moyennes d'émissions de GES du parc qui sont harmonisées avec celles du [règlement définitif de 2021 de l'EPA des États-Unis \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#).

En avril 2023, le Parlement européen a voté en faveur de nouvelles normes de GES qui réduiraient les émissions de GES des voitures et fourgonnettes neuves de 100 % d'ici 2035<sup>59</sup>. Cela équivaut au mandat de vente de VZE du Canada, qui exigera que toutes les nouvelles automobiles et les nouveaux camions légers de l'année de modèle 2035 soient des VZE. Cependant, pour atteindre la cible de 100 % de VZE vendus d'ici 2035, l'Union européenne a choisi d'accroître progressivement la rigueur de ses normes propres aux GES plutôt que de mettre en œuvre des cibles pour les VZE. Dans le cadre de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne, le Canada poursuit le dialogue sur la réglementation avec l'Europe afin d'harmoniser autant que possible la réglementation sur les véhicules. Ce dialogue comprend des discussions sur l'harmonisation des exigences des Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada dans le but d'augmenter le nombre de modèles de VZE offerts et disponibles au Canada.

### **Mise en œuvre, conformité et application et normes de service**

#### *Mise en œuvre*

Les modifications entreront en vigueur le jour de leur enregistrement. Le Ministère communiquera de façon proactive avec les fabricants et les importateurs connus d'automobiles et de camions légers, ainsi qu'avec les associations automobiles de ce secteur, afin de veiller à ce qu'un nombre maximal de parties prenantes soient au courant de la publication des modifications réglementaires et disposent du temps nécessaire pour se conformer aux dispositions réglementaires.

#### *Promotion de la conformité, application de la loi et normes de service*

Les membres de la communauté réglementée seront responsables de se conformer aux modifications, de produire et de tenir à jour des preuves de cette conformité. Pour aider les parties réglementées à comprendre les nouvelles exigences, les documents d'orientation actuels seront mis à jour et publiés sur le site Web du Ministère. Le matériel mis à jour fournira des détails sur les nouvelles dispositions administratives et les exigences relatives aux VZE. Ce document d'orientation comprendra également des renseignements pour répondre aux questions fréquemment posées concernant les preuves de conformité et les procédures à suivre pour soumettre les documents requis au Ministère.

<sup>59</sup> EUR-Lex — Document 32023R0851 (europa.eu)

<sup>59</sup> EUR-Lex — Document 32023R0851 (europa.eu)

As a result of the new requirements that apply to passenger automobile and light truck manufacturers and importers, the Department plans to update its reporting system to accommodate new information anticipated to be received from these regulated parties. The Department will continue to review and respond to submissions of evidence of conformity in a timely manner, in accordance with the response times set out in the guidance material for the Regulations.<sup>60</sup>

Implementation and enforcement actions will continue to be undertaken by the Department in accordance with the Compliance and Enforcement Policy for CEPA (the “Policy”).<sup>61</sup> As the Amendments will be made under CEPA, CEPA analysts and enforcement officers will apply the Policy when verifying compliance with the regulatory requirements. The Policy sets out the range of possible enforcement responses to alleged violations. Following an inspection or investigation, when an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer will choose the appropriate enforcement action based on the Policy.

### Performance measurement and evaluation

Regulated parties are required to submit end of model year reports to the Department concerning the performance of the passenger automobiles and light trucks that they manufacture or import for each model year. Starting with the 2023 model year, these reports will be used to assess compliance with the Amendments. These reports will indicate the average GHG emissions standards of a regulated company’s fleet and, starting in model year 2024, the amount of early ZEV credits. Beginning with the 2026 model year, the reports will also include the information on compliance with the ZEV requirements, including compliance values. Companies will also need to include information related to the registered vehicle charging projects and the credits generated from them.

The information in the end of model year reports will be used to monitor compliance with regulatory requirements, measure and evaluate the performance of the Amendments, and provide data to support enforcement activities, if required. The Department will also review evidence of conformity and other records that regulated

En raison des nouvelles exigences qui s’appliquent aux fabricants et aux importateurs d’automobiles et de camions légers, le Ministère prévoit mettre à jour son système de déclaration pour tenir compte des nouveaux renseignements que fourniront les parties réglementées. Il continuera d’examiner les preuves de conformité présentées et d’y répondre en temps opportun, conformément aux délais de réponse établis dans le document d’orientation pour le Règlement<sup>60</sup>.

Le Ministère continuera de prendre des mesures de mise en œuvre et d’application de la loi conformément à la Politique d’observation et d’application de la LCPE (la « Politique »)<sup>61</sup>. Comme les modifications seront apportées en vertu de la LCPE, les analystes de la LCPE et les agents d’application de la loi appliqueront la Politique lorsqu’ils vérifieront la conformité aux exigences réglementaires. La Politique énonce la gamme des mesures d’application de la loi qui pourront être prises en réponse aux infractions présumées. Quand un agent d’application de la loi découvre une infraction présumée, à la suite d’une inspection ou d’une enquête, il décidera de la mesure à prendre en se fondant sur la Politique.

### Mesure du rendement et évaluation

Les entités réglementées devront présenter des rapports de fin d’année de modèle au Ministère sur le rendement des automobiles et des camions légers que les entités fabriquent ou importent pour chaque année de modèle. À compter de l’année de modèle 2023, ces rapports seront utilisés pour évaluer la conformité aux modifications. Ces rapports indiqueront les normes moyennes d’émissions de GES du parc de véhicules d’une entreprise réglementée et, à compter de l’année de modèle 2024, le nombre de points d’action précoces de VZE. Ils indiqueront également les normes moyennes d’émissions de GES des parcs de véhicules des entités réglementées et, à compter de l’année de modèle 2026, les valeurs de conformité des VZE. Les entreprises devront également inclure des renseignements sur les projets de recharge de véhicules et les points générés par ces projets.

L’information contenue dans les rapports de fin d’année de modèle servira à surveiller la conformité aux exigences réglementaires, à mesurer et à évaluer le rendement des modifications et à fournir, au besoin, des données à l’appui des activités d’application de la loi. Le Ministère examinera également les preuves de conformité et les autres

<sup>60</sup> Guidance document — Submission Requirements for Evidence of Conformity for Light-duty Vehicles, Light-duty Trucks, Medium-duty Passenger Vehicles and Heavy-duty Class 2b and 3 Vehicles in relation to the *On-road Vehicle and Engine Emission Regulations* and the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* made under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. Department of the Environment

<sup>61</sup> Compliance and Enforcement Policy for CEPA (1999) — March 2001. Department of the Environment

<sup>60</sup> Document d’orientation : Exigences de soumission pour la justification de conformité pour les véhicules légers, les camions légers, les véhicules à passagers de capacité moyenne et les véhicules lourds des classes 2b et 3 en regard du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* et le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)*. Ministère de l’Environnement

<sup>61</sup> Politique d’observation et d’application de la LCPE (1999) — mars 2001. Ministère de l’Environnement

parties must maintain. The Government will continue to monitor EV adoption, the number of chargers available, population density and other factors to assess where the Government's action is required and to help inform future investments in the private sector.

In addition, the Department will continue to conduct tests of emissions from samples of passenger automobiles and light trucks each year to verify compliance with the fleet average GHG emission standards. The Department will also conduct testing of electric vehicle range of ZEVs against company reported range and verification of registered charging station project requirements, as well as any other testing or verification it deems necessary.

### **Contacts**

Stéphane Couroux  
Director  
Transportation Division  
Energy and Transportation Directorate  
Environmental Protection Branch  
Environment and Climate Change Canada  
351 Saint-Joseph Boulevard  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Email: [infovehiculeetmoteur-vehiculeandengineinfo@ec.gc.ca](mailto:infovehiculeetmoteur-vehiculeandengineinfo@ec.gc.ca)

Matthew Watkinson  
Executive Director  
Regulatory Analysis and Valuation Division  
Economic Analysis Directorate  
Strategic Policy Branch  
Environment and Climate Change Canada  
351 Saint-Joseph Boulevard  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Email: [RAVD.DARV@ec.gc.ca](mailto:RAVD.DARV@ec.gc.ca)

dossiers que les parties réglementées doivent conserver. Le gouvernement continuera à surveiller l'adoption des VE, le nombre de chargeurs disponibles, la densité de la population et d'autres facteurs afin d'évaluer les domaines dans lesquels une action gouvernementale est nécessaire et d'aider à informer les investissements futurs dans le secteur privé.

De plus, le Ministère continuera d'effectuer chaque année des tests d'émissions à partir d'échantillons d'automobiles et de camions légers afin de vérifier la conformité aux normes moyennes d'émissions de GES du parc. Le Ministère effectuera également des essais de l'autonomie électrique des VZE par rapport à celle déclarée par les entreprises et vérifiera les exigences des projets de bornes de recharge inscrits, ainsi que tout autre essai ou vérification qu'il jugera nécessaire.

### **Personnes-ressources**

Stéphane Couroux  
Directeur  
Division des transports  
Direction de l'énergie et des transports  
Direction générale de la protection de l'environnement  
Environnement et Changement climatique Canada  
351, boulevard Saint-Joseph  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Courriel : [infovehiculeetmoteur-vehiculeandengineinfo@ec.gc.ca](mailto:infovehiculeetmoteur-vehiculeandengineinfo@ec.gc.ca)

Matthew Watkinson  
Directeur exécutif  
Division de l'analyse et de l'évaluation de la réglementation  
Direction de l'analyse économique  
Direction générale des politiques stratégiques  
Environnement et Changement climatique Canada  
351, boulevard Saint-Joseph  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Courriel : [RAVD.DARV@ec.gc.ca](mailto:RAVD.DARV@ec.gc.ca)

**Registration**

SI/2023-77 December 20, 2023

BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2019, NO. 1

**Order Fixing the Day After the Day on Which this Order is Made as the Day on Which Division 26 of Part 4 of the Budget Implementation Act, 2019, No. 1 Comes into Force**

P.C. 2023-1216 December 8, 2023

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Works and Government Services, under section 388 of the *Budget Implementation Act, 2019, No. 1*, chapter 29 of the Statutes of Canada, 2019, fixes the day after the day on which this Order is made as the day on which Division 26 of Part 4 of that Act comes into force.

**EXPLANATORY NOTE**

*(This note is not part of the Order.)*

**Proposal**

This Order in Council will fix the day after the day on which this Order is made as the day on which Division 26 of Part 4 of the *Budget Implementation Act, 2019, No. 1* comes into force in order to bring into force the *Federal Prompt Payment for Construction Work Act* (the Act).

**Objective**

The Act will facilitate the orderly and timely building of federal construction projects on federal property by ensuring that payments flow down the construction supply chain promptly and provide for an effective adjudicative mechanism when they do not.

This initiative is directly linked to the Minister of Public Services and Procurement mandate letter of October 2017, within which the Prime Minister mandated the Minister to ensure that, in collaboration with the private sector, terms of payment, adjudication processes and the right legislation be developed to support prompt payment for all federal construction contracts.

**Background**

The Act was developed and received royal assent on June 21, 2019, through section 387 of the *Budget*

**Enregistrement**

TR/2023-77 Le 20 décembre 2023

LOI N° 1 D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2019

**Décret fixant au lendemain de la prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la section 26 de la partie 4 de la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019**

C.P. 2023-1216 Le 8 décembre 2023

Sur recommandation du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et en vertu de l'article 388 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019*, chapitre 29 des Lois du Canada (2019), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au lendemain de la prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la section 26 de la partie 4 de cette loi.

**NOTE EXPLICATIVE**

*(La présente note ne fait pas partie du Décret.)*

**Proposition**

Ce décret fixera au lendemain de la prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la section 26 de la partie 4 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019* et, du même coup, la date d'entrée en vigueur de la *Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction* (la Loi).

**Objectif**

La Loi facilitera l'exécution ordonnée et en temps opportun des projets de construction fédéraux se déroulant dans les biens fédéraux en veillant à ce que les paiements soient versés rapidement tout au long de la chaîne d'approvisionnement de la construction et en prévoyant un mécanisme de règlement des différends efficace lorsque ce n'est pas le cas.

Cette initiative est directement liée à la lettre de mandat d'octobre 2017 de la ministre des Services publics et de l'Approvisionnement, dans laquelle le premier ministre chargeait la ministre de veiller, en collaboration avec le secteur privé, à ce que des modalités de paiement, des processus de règlement des différends et une législation appropriée soient mis au point pour favoriser le paiement rapide dans le cadre de tous les contrats de construction fédéraux.

**Contexte**

La Loi a reçu la sanction royale le 21 juin 2019 en vertu de l'article 387 de la *Loi d'exécution du budget de 2019*.

*Implementation Act, 2019.* The Act stipulates that payment will be due from the federal government 28 days after receipt of a proper invoice from the contractor. The contractor will then have 7 days to pay its subcontractors, and those subcontractors will then have 7 days to pay their subcontractors, and so on down the chain. If there is a dispute between parties working on the construction project related to payment anywhere down the chain of payment, the Act introduces an adjudication process.

The implementation of the entire federal prompt payment regime required four key elements to be in place: the Act to be in force; the Regulations to define the adjudication process, the criteria to designate provinces as having a reasonably similar prompt payment regime as well as time limits, interest and circumstances to enable the Act to function; the Adjudicator Authority to be created; and the standard Government of Canada construction contract to be revised.

### Implications

The Regulations under this Act come into force on the day after the day on which the Governor in Council makes the Coming Into Force Order, on the recommendation of the Minister of Public Services and Procurement, pursuant to section 387 of the *Budget Implementation Act, 2019, No. 1*, chapter 29 of the Statutes of Canada, 2019.

The Federal Adjudicator Authority is in place through a contract issued by Public Services and Procurement Canada (PSPC) after a competitive solicitation. Adjudicators have been identified, trained and certified.

The standard Government of Canada construction contract has been amended to bring the basis of payment timelines in line with the Act and to add adjudication as a method of dispute resolution.

Pursuant to the Act, any contracts for federal construction work on federal property that were underway at the time the Act and proposed Regulations came into force, and which will end more than one year after, will have one year to adjust to the payment periods and adjudication process, and ultimately follow all the requirements under the Act and Regulations.

Provinces that have enacted a reasonably similar prompt payment and adjudication regime will be designated, so that any federal construction work in those provinces will, by default, be under the prompt payment regime of the

La Loi stipule que le paiement sera dû par le gouvernement fédéral 28 jours après la réception d'une facture en règle de l'entrepreneur. L'entrepreneur disposera alors de 7 jours pour payer ses sous-traitants, et ces sous-traitants disposeront à leur tour de 7 jours pour payer leurs propres sous-traitants, et ainsi de suite. Si un différend survient entre les parties travaillant au projet de construction en ce qui a trait au paiement, n'importe où dans la chaîne de paiement, la Loi prévoit un processus de règlement des différends.

Pour que l'ensemble du régime fédéral de paiement rapide des travaux de construction puisse être mis en œuvre, quatre conditions clés devaient être réunies : entrée en vigueur de la Loi et définition du processus de règlement des différends dans le Règlement; définition des critères de désignation des provinces ayant un régime de paiement rapide raisonnablement semblable, ainsi que des délais, des intérêts et des circonstances permettant à la Loi d'être applicable; mise en place de l'autorité des intervenants experts; révision du contrat de construction type du gouvernement du Canada.

### Répercussions

Les règlements d'application de Loi entrent en vigueur le jour suivant celui où la Gouverneure en conseil prend le Décret fixant la date d'entrée en vigueur, sur recommandation du ministre des Services publics et de l'Approvisionnement, conformément à l'article 387 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019*, chapitre 29 des Lois du Canada (2019).

L'autorité fédérale des intervenants experts est mise en place au moyen d'un contrat attribué par Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) à la suite d'un appel d'offres concurrentiel. Les intervenants experts ont été choisis, formés et certifiés.

Le contrat de construction type du gouvernement du Canada a été modifié afin de rendre les délais associés à la base de paiement conformes à la Loi et d'ajouter le règlement des différends comme méthode de résolution des conflits.

Conformément à la Loi, pour tout contrat de travaux de construction relatif aux biens fédéraux qui était en cours au moment de l'entrée en vigueur de la Loi et des règlements proposés, et qui se terminera plus d'un an après, une période d'un an sera accordée aux fins de l'adaptation aux périodes de paiement et au processus de règlement des différends et, enfin, du respect de toutes les exigences de la Loi et des règlements.

Les provinces qui ont adopté un régime de paiement rapide et un mécanisme de règlement des différends raisonnablement semblables seront désignées, de sorte que tous les travaux de construction fédéraux dans ces

province. At this time, Ontario, Saskatchewan and Alberta are the only designated provinces.

The coming into force of the Act facilitates the orderly and timely delivery of federal real property projects on federal lands by reducing risks related to lengthy payment disputes or work stoppages. It also ensures small and medium enterprises (SMEs), including indigenous firms, are paid in a predictable and timely manner, which leads to more opportunities for apprenticeships or working for firms better able to invest in technology.

### Consultation

In 2018, the Department engaged expert consultants to conduct a series of stakeholder engagement sessions and develop a recommendation package for the federal government regarding promptness of payment and adjudication in relation to federal construction projects. They conducted 55 engagement sessions and met with more than 500 stakeholders from all provinces and territories.

The Department also engaged with the provinces and territories to discuss payment practices and opportunities for improvement to ensure proper alignment across the country. Industry organizations expressed interest in achieving national consistency where possible, acknowledging that legislation related to property and civil rights typically falls within provincial and territorial jurisdiction. Since 2018, the sharing of best practices with the Provinces and Territories has taken place through participation in the Regulatory Reconciliation and Cooperation Table — Prompt Payment Working Group.

### Contact

Communications, Issues, and Strategic Relations  
Real Property Services Branch  
Public Services and Procurement Canada  
Place du Portage, Phase III, 9A1  
11 Laurier Street  
Gatineau, Quebec  
K1A 0S5  
Email: [Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca)

provinces seront, par défaut, assujettis au régime de paiement rapide de la province. À l'heure actuelle, l'Ontario, la Saskatchewan et l'Alberta sont les seules provinces désignées.

L'entrée en vigueur de la Loi facilite l'exécution ordonnée et en temps opportun des projets immobiliers fédéraux sur les terres fédérales en réduisant les risques liés aux longs conflits de paiement ou aux arrêts de travail. Il permet également de s'assurer que les petites et moyennes entreprises (PME), y compris les entreprises autochtones, sont payées de façon prévisible et en temps opportun, ce qui mène à un plus grand nombre de possibilités d'apprentissage ou de travail dans des entreprises plus aptes à investir dans la technologie.

### Consultation

En 2018, le Ministère a mandaté des experts-conseils pour mener une série de séances de consultation auprès des intervenants et élaborer une trousse de recommandations à l'intention du gouvernement fédéral concernant la rapidité du paiement et le règlement des différends dans le cadre des projets de construction fédéraux. Les experts-conseils ont ainsi tenu 55 séances de consultation et rencontré plus de 500 intervenants de toutes les provinces et territoires.

Le Ministère a également discuté avec les provinces et les territoires des pratiques de paiement et des possibilités d'amélioration afin d'assurer une harmonisation adéquate à l'échelle du pays. Les organisations de l'industrie ont indiqué souhaiter assurer une uniformité à l'échelle nationale dans la mesure du possible, mais reconnaissent que les lois relatives à la propriété et aux droits civils relèvent généralement des provinces et des territoires. Depuis 2018, des pratiques exemplaires sont échangées avec les provinces et les territoires dans le cadre du Groupe de travail sur le paiement rapide de la table de conciliation et de coordination en matière de réglementation.

### Personne-ressource

Direction des communications, de la gestion des enjeux et des relations stratégiques  
Direction générale des services immobiliers  
Services publics et Approvisionnement Canada  
Place du Portage, Phase III, zone 9A1  
11, rue Laurier  
Gatineau (Québec)  
K1A 0S5  
Courriel : [Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:Biensimmobiliers.RealProperty@tpsgc-pwgsc.gc.ca)

**Registration**

SI/2023-78 December 20, 2023

FALL ECONOMIC STATEMENT IMPLEMENTATION ACT, 2022

**Order Fixing the Day on Which Certain Provisions of the Fall Economic Statement Implementation Act, 2022 Come into Force**

P.C. 2023-1223 December 8, 2023

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Employment and Social Development, under subsection 168(2) of the *Fall Economic Statement Implementation Act, 2022*, chapter 19 of the Statutes of Canada, 2022, fixes the day after the day on which this Order is made as the day on which sections 146, 147, 150 to 152, 157 and 158, subsections 159(2) and (3) and sections 160 and 166 of that Act come into force.

**EXPLANATORY NOTE**

(This note is not part of the Order.)

**Proposal**

This Order in Council, pursuant to subsection 168(2) of the *Fall Economic Statement Implementation Act, 2022*, fixes the day on which sections 146, 147, 150 to 152, 157 and 158, subsections 159(2) and (3) and sections 160 and 166 of that Act come into force in support of the permanent elimination of interest accrual on Canada Student Loans (CSL) and Canada Apprentice Loans (CAL).

Specifically, this Order fixes that day as the day after the day on which this Order is made.

**Objective**

The objective of this Order is to bring into force amendments to the *Canada Student Loans Act*, *Canada Student Financial Assistance Act*, and *Apprentice Loans Act* that repeal or amend certain regulation-making authorities as well as provisions associated with those authorities.

**Background**

On November 3, 2022, the permanent elimination of interest accrual on CSLs and CALs was announced in the 2022 Fall Economic Statement.

**Enregistrement**

TR/2023-78 Le 20 décembre 2023

LOI D'EXÉCUTION DE L'ÉNONCÉ ÉCONOMIQUE DE L'AUTOMNE 2022

**Décret fixant la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2022**

C.P. 2023-1223 Le 8 décembre 2023

Sur recommandation du ministre de l'Emploi et du Développement social et en vertu du paragraphe 168(2) de la *Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2022*, chapitre 19 des Lois du Canada (2022), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au lendemain de la date de la prise du présent décret la date d'entrée en vigueur des articles 146, 147, 150 à 152, 157 et 158, des paragraphes 159(2) et (3) et des articles 160 et 166 de cette loi.

**NOTE EXPLICATIVE**

(La présente note ne fait pas partie du Décret.)

**Proposition**

Ce décret, pris en vertu du paragraphe 168(2) de la *Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2022*, fixe la date d'entrée en vigueur des articles 146, 147, 150 à 152, 157 et 158, des paragraphes 159(2) et (3) ainsi que des articles 160 et 166 de cette Loi à l'appui de l'élimination permanente de l'accumulation des intérêts sur les prêts d'études canadiens et les prêts canadiens aux apprentis.

Plus précisément, ce décret prévoit que ce jour est le lendemain de la date à laquelle il a été pris.

**Objectif**

Ce décret vise à permettre l'entrée en vigueur des modifications à la *Loi fédérale sur les prêts aux étudiants*, à la *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants* et à la *Loi sur les prêts aux apprentis* qui abrogent ou modifient certaines autorités réglementaires ainsi que des dispositions associées à ces dernières.

**Contexte**

Le 3 novembre 2022, le gouvernement a annoncé l'élimination permanente de l'accumulation des intérêts sur les prêts d'études canadiens et les prêts canadiens aux apprentis dans le cadre de l'Énoncé économique de l'automne 2022.



To implement the permanent elimination of interest accrual, legislative amendments, regulatory amendments, and changes to the student and apprentice loan agreements are required.

Amendments to the *Canada Student Financial Assistance Act*, *Canada Student Loans Act*, and *Apprentice Loans Act* were introduced on November 4, 2022, as part of the *Fall Economic Statement Implementation Act, 2022*, and received royal assent on December 15, 2022.

Amendments to the *Canada Student Financial Assistance Regulations*, the *Canada Student Loans Regulations*, and the *Apprentice Loans Regulations* will align the regulations with the legislation while ensuring that borrowers remain liable to repay any interest that may have accrued prior to the elimination of interest accrual.

While the legislative provisions that enact the elimination of interest accrual came into force on April 1, 2023, other existing provisions in all three Acts continued to reference situations in which interest payments on loans could take place, creating a misalignment within the legislation. This order repeals provisions in the *Canada Student Loans Act* and the *Canada Student Financial Assistance Act* related to specific situations in which interest is payable and when regulations related to interest-free or interest-reduced periods can be made. Provisions related to calculating alternative payments to non-participating provinces and territories are amended in both Acts to ensure that interest amounts paid prior to the elimination of interest accrual will be included in calculations as appropriate. The amendments to the *Apprentice Loans Act* remove the authority to make regulations about interest-free or interest-reduced periods.

## Implications

The amendments to the *Canada Student Loans Act*, *Canada Student Financial Assistance Act*, and *Apprentice Loans Act* remove outdated and extraneous provisions referencing interest-related regulation-making authorities. Removing these provisions will mitigate possible stakeholder confusion caused by legislative inconsistencies.

## Consultation

As the amendments brought into force by the Order are housekeeping in nature, no consultations with stakeholders took place.

Pour mettre en œuvre l'élimination permanente de l'accumulation des intérêts, des modifications législatives, réglementaires et aux ententes de prêts aux étudiants et aux apprentis sont requises.

Les modifications à la *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants*, à la *Loi fédérale sur les prêts aux étudiants* et à la *Loi sur les prêts aux apprentis* ont été présentées le 4 novembre 2022 dans le cadre de la *Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2022* et ont reçu la sanction royale le 15 décembre 2022.

Les modifications apportées au *Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants*, au *Règlement fédéral sur les prêts aux étudiants* et au *Règlement sur les prêts aux apprentis* harmoniseront les règlements à la loi, tout en veillant à ce que les emprunteurs demeurent tenus de rembourser les intérêts qui ont pu s'accumuler avant l'élimination des intérêts accumulés.

Bien que les dispositions législatives qui prévoient l'élimination de l'accumulation des intérêts soient entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2023, d'autres dispositions existantes dans les trois lois continuaient à faire référence à des situations dans lesquelles des intérêts pouvaient être payés sur les prêts, ce qui créait un décalage par rapport à la loi. Ce décret abroge les dispositions de la *Loi fédérale sur les prêts aux étudiants* et de la *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants* relatives aux situations spécifiques dans lesquelles des intérêts sont payables et dans lesquelles des règlements relatifs à des périodes d'exemption d'intérêt ou de réduction des intérêts peuvent être pris. Les dispositions relatives au calcul des paiements de remplacement aux provinces et territoires non participants sont modifiées dans les deux lois pour faire en sorte que les intérêts payés avant l'élimination de l'accumulation des intérêts continueront d'être inclus dans le calcul, s'il y a lieu. Les modifications apportées à la *Loi sur les prêts aux apprentis* suppriment le pouvoir de prendre des règlements sur les périodes d'exemption d'intérêt ou de réduction des intérêts.

## Répercussions

Ces modifications à la *Loi fédérale sur les prêts aux étudiants*, à la *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants* et à la *Loi sur les prêts aux apprentis* retirent des dispositions désuètes et superflues portant sur les autorités réglementaires relatives aux intérêts. Retirer ces dispositions atténuera toute possible confusion pour les intervenants qui aurait été causée par des incohérences législatives.

## Consultation

Puisque ces modifications qui entreront en vigueur en vertu de ce décret sont de nature administrative, aucune consultation avec les intervenants n'a eu lieu.



**Contact**

Erin Heatherington  
Director  
Program Policy  
Canada Student Financial Assistance Program  
Employment and Social Development Canada  
200 rue Montcalm, Tower II  
Gatineau, Quebec  
K1A 0J9  
Email: [erin.hetherington@hrsdc-rhdcc.gc.ca](mailto:erin.hetherington@hrsdc-rhdcc.gc.ca)

**Personne-ressource**

Erin Hetherington  
Directrice  
Politiques du programme  
Programme canadien d'aide financière aux étudiants  
Emploi et Développement social Canada  
200, rue Montcalm, tour II  
Gatineau (Québec)  
K1A 0J9  
Courriel : [erin.hetherington@hrsdc-rhdcc.gc.ca](mailto:erin.hetherington@hrsdc-rhdcc.gc.ca)

**Registration**

SI/2023-79 December 20, 2023

AN ACT TO AMEND THE CANADA BUSINESS CORPORATIONS ACT AND TO MAKE CONSEQUENTIAL AND RELATED AMENDMENTS TO OTHER ACTS

**Order Fixing January 22, 2024 as the Day on Which Certain Provisions of An Act to amend the Canada Business Corporations Act and to make consequential and related amendments to other Acts Come into Force**

P.C. 2023-1228 December 8, 2023

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, under section 21 of *An Act to amend the Canada Business Corporations Act and to make consequential and related amendments to other Acts*, chapter 29 of the Statutes of Canada, 2023, fixes January 22, 2024 as the day on which sections 1 to 19 of that Act come into force.

**EXPLANATORY NOTE**

*(This note is not part of the Order.)*

**Proposal**

Pursuant to section 21 of *An Act to amend the Canada Business Corporations Act and to make consequential and related amendments to other Acts* (the Act), this Order in Council fixes January 22, 2024, as the day on which sections 1 to 19 of that Act come into force.

**Objective**

The objective of this Order is to bring into force legislative amendments to the *Canada Business Corporations Act* (CBCA) to, among other things,

- require CBCA corporations to collect additional information on its individuals with significant control (ISCs);
- require the Director appointed under the CBCA to make available to the public certain information on ISCs over a CBCA corporation; and
- add or broaden the application of offences and provide the Director appointed under the CBCA with additional compliance powers.

**Enregistrement**

TR/2023-79 Le 20 décembre 2023

LOI MODIFIANT LA LOI CANADIENNE SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS ET APPORTANT DES MODIFICATIONS CORRÉLATIVES ET CONNEXES À D'AUTRES LOIS

**Décret fixant au 22 janvier 2024 la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi modifiant la Loi canadienne sur les sociétés par actions et apportant des modifications corrélatives et connexes à d'autres lois**

C.P. 2023-1228 Le 8 décembre 2023

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu de l'article 21 de la *Loi modifiant la Loi canadienne sur les sociétés par actions et apportant des modifications corrélatives et connexes à d'autres lois*, chapitre 29 des Lois du Canada (2023), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 22 janvier 2024 la date d'entrée en vigueur des articles 1 à 19 de cette loi.

**NOTE EXPLICATIVE**

*(La présente note ne fait pas partie du Décret.)*

**Proposition**

Conformément à l'article 21 de la *Loi modifiant la Loi canadienne sur les sociétés par actions et apportant des modifications corrélatives et connexes à d'autres lois* (la Loi), le présent décret fixe au 22 janvier 2024 la date d'entrée en vigueur des articles 1 à 19 de cette Loi

**Objectif**

Le présent décret a pour objectif de mettre en vigueur les modifications législatives à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA) pour, entre autres :

- exiger des sociétés régies par la LCSA qu'elles recueillent des renseignements supplémentaires sur leurs particuliers ayant un contrôle important (PCI);
- d'obliger le directeur nommé en vertu de la LCSA à rendre accessible au public certains renseignements à l'égard des particuliers ayant un contrôle important d'une société;
- ajouter une infraction et élargir la portée d'une autre, ainsi que conférer au directeur des pouvoirs supplémentaires en matière de conformité.

## Background

Increasing corporate transparency has been an ongoing international concern. As a G7 and G20 country and a member of the Financial Action Task Force, Canada has committed to implementing standards on beneficial ownership and corporate control transparency.

Since June 13, 2019, certain corporations under the CBCA have been required to create and maintain a register of ISCs. An ISC is an individual who owns or controls a corporation. Corporations are required to identify the individuals who have significant control over the corporation and must document their information in their ISC register.

On January 22, 2024, amendments that were included in the *Budget Implementation Act, 2022, No. 1* (BIA) will come into force. The BIA amendments will require CBCA corporations to send the information on its ISCs to the Director under the CBCA, and the Director will be allowed to provide all or part of the ISC information to investigative bodies, FINTRAC or a prescribed entity.

Further amendments were included in the Act, which received royal assent on November 2, 2023. The amendments will, among other things, require the Director to make available to the public some of the ISC information filed by CBCA corporations.

## Implications

As of January 22, 2024, CBCA corporations will be required to collect the citizenship(s) of ISCs and will have the option of collecting an address for service if the ISC does not want their residential address to be made available to the public.

The Director will make the following information on individuals with significant control of CBCA corporations available to the public:

- name;
- residential address or address for service if one is provided;
- the date the individual became an ISC and ceased to be an ISC; and
- a description of how the individual is an ISC.

The amendments will also provide the Director with additional compliance powers, such as issuing a certificate of dissolution or refusing to issue a certificate of compliance if a corporation does not comply with its ISC filing obligations.

## Contexte

L'amélioration de la transparence des entreprises est une préoccupation internationale constante. En tant que pays du G7 et du G20 ainsi que membre du Groupe d'action financière, le Canada s'est engagé à mettre en œuvre des normes sur la transparence de la propriété effective et celle liée au contrôle des sociétés.

Depuis le 13 juin 2019, certaines sociétés visées par la LCSA sont tenues de créer et de tenir un registre des PCI. Un PCI est une personne physique qui possède ou contrôle une société. Les sociétés sont tenues d'identifier les particuliers qui exercent un contrôle important sur elles et consigner leurs renseignements dans le registre des PCI.

Le 22 janvier 2024, les modifications incluses dans la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2022* (LEB) entreront en vigueur. Les modifications de la LEB obligeront les sociétés assujetties à la LCSA à envoyer les renseignements sur leurs PCI au directeur et celui-ci sera autorisé à fournir tout ou partie de ces renseignements aux organismes d'enquête, au CANAFE ou à toute autre entité visée par règlement.

D'autres modifications ont été incluses dans la Loi, qui a reçu la sanction royale le 2 novembre 2023. Ces modifications exigeront, entre autres, que le directeur rende accessible au public certains des renseignements sur les PCI transmis par les sociétés assujetties à la LCSA.

## Répercussions

À partir du 22 janvier 2024, les sociétés assujetties à la LCSA seront tenues de collecter la ou les citoyenneté(s) de leurs PCI et auront la possibilité de recueillir une adresse aux fins de signification si le PCI ne souhaite pas que son adresse résidentielle soit mise à la disposition du public.

Le directeur rendra accessibles au public les renseignements suivants sur les particuliers ayant un contrôle important sur les sociétés constituées en vertu de la LCSA :

- nom;
- l'adresse résidentielle ou l'adresse aux fins de signification le cas échéant;
- la date à laquelle le particulier est devenu un PCI et la date à laquelle il a cessé de l'être;
- une description de la façon dont le particulier est un PCI.

Les modifications accorderont également au directeur des pouvoirs supplémentaires en matière de conformité, tels que la délivrance d'un certificat de dissolution ou le refus de délivrer un certificat de conformité si une société ne se conforme pas à ses obligations de transmission de renseignements sur les PCI.

The amendments also protect certain individuals from having their information made public, including

- individuals under the age of 18 years;
- individuals declared incapable under provincial or territorial law; and
- individuals whose safety would be at serious risk if the information were made public.

### **Consultation**

The sections being brought into force were reviewed through the parliamentary process. Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED) has actively engaged with key stakeholders (for example transparency organizations, business associations, professional associations, investigative bodies) about the legislative changes. ISED also continues to engage key stakeholders as well as the general public throughout the implementation process.

### **Contact**

Valérie Carpentier  
Senior Policy Manager  
Corporations Canada  
Innovation, Science and Economic Development Canada  
Telephone: 1-866-333-5556  
Email: [ic.corporationscanada.ic@ised-isde.gc.ca](mailto:ic.corporationscanada.ic@ised-isde.gc.ca)

Les modifications protègent également certains particuliers de la divulgation publique de leurs renseignements et notamment :

- les particuliers âgés de moins de 18 ans;
- les particuliers déclarés incapables en vertu d'une loi provinciale ou territoriale;
- les particuliers dont la sécurité serait sérieusement menacée si les renseignements étaient rendus publics.

### **Consultation**

Les dispositions qui entrent en vigueur ont été examinées dans le cadre du processus parlementaire. Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) a collaboré activement avec les principaux intervenants (par exemple les organismes qui promeuvent la transparence, les associations d'entreprises, les associations professionnelles, les organismes d'enquête) au sujet de ces modifications législatives. ISDE continuera également de mobiliser les principaux intervenants ainsi que le public tout au long du processus de mise en application de la Loi.

### **Personne-ressource**

Valérie Carpentier  
Gestionnaire principale des politiques  
Corporations Canada  
Innovation, Sciences et Développement économique  
Canada  
Téléphone : 1-866-333-5556  
Courriel : [ic.corporationscanada.ic@ised-isde.gc.ca](mailto:ic.corporationscanada.ic@ised-isde.gc.ca)

## Registration

SI/2023-80 December 20, 2023

## BROADCASTING ACT

**Order Declining to Refer Back to the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Broadcasting Decision CRTC 2023-245**

P.C. 2023-1229 December 8, 2023

Whereas the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission (“Commission”), in Broadcasting Decision CRTC 2023-245 of August 8, 2023, renewed the broadcasting licences for various television programming services and networks and broadcasting distribution undertakings;

Whereas, subsequent to the making of the decision, the Governor in Council received, within the time period set out in subsection 28(1)<sup>a</sup> of the *Broadcasting Act*<sup>b</sup>, a petition in writing requesting that the decision be referred back to the Commission for reconsideration and hearing;

And whereas the Governor in Council, having considered the petition, is not satisfied that the decision derogates from the attainment of the objectives of the broadcasting policy for Canada set out in subsection 3(1)<sup>c</sup> of that Act;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Canadian Heritage, under subsection 28(1)<sup>a</sup> of the *Broadcasting Act*<sup>b</sup>, declines to refer back to the Commission for reconsideration and hearing Broadcasting Decision CRTC 2023-245 of August 8, 2023.

**EXPLANATORY NOTE**

*(This note is not part of the Order.)*

**Proposal**

A written petition to the Governor in Council has been received, pursuant to section 28 of the *Broadcasting Act* (the Act), requesting that the Governor in Council refer back the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission (CRTC) decision contained in Broadcasting Decision CRTC 2023-245 of August 8, 2023, for reconsideration and hearing.

<sup>a</sup> S.C. 2023, c. 8, s. 22(1)

<sup>b</sup> S.C. 1991, c. 11

<sup>c</sup> S.C. 2023, c. 8, s. 3

## Enregistrement

TR/2023-80 Le 20 décembre 2023

## LOI SUR LA RADIODIFFUSION

**Décret refusant de renvoyer au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes la décision de radiodiffusion CRTC 2023-245**

C.P. 2023-1229 Le 8 décembre 2023

Attendu que le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (le « Conseil ») a, dans la décision de radiodiffusion CRTC 2023-245 du 8 août 2023, renouvelé les licences de radiodiffusion de divers services et réseaux de programmation télévisuelle et entreprises de distribution de radiodiffusion;

Attendu qu’à la suite de cette décision, la gouverneure en conseil a reçu à l’égard de celle-ci, dans le délai prévu au paragraphe 28(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur la radiodiffusion*<sup>b</sup>, une demande écrite de renvoi au Conseil pour réexamen et nouvelle audience;

Attendu que la gouverneure en conseil, après avoir examiné la demande, n’est pas convaincue que cette décision ne va pas dans le sens des objectifs de la politique canadienne de radiodiffusion énoncés au paragraphe 3(1)<sup>c</sup> de cette loi,

À ces causes, sur recommandation de la ministre du Patrimoine canadien et en vertu du paragraphe 28(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur la radiodiffusion*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil refuse de renvoyer au Conseil pour réexamen et nouvelle audience la décision de radiodiffusion CRTC 2023-245 du 8 août 2023.

**NOTE EXPLICATIVE**

*(La présente note ne fait pas partie du Décret.)*

**Proposition**

Une demande écrite a été reçue en vertu de l’article 28 de la *Loi sur la radiodiffusion* (la Loi), demandant à la gouverneure en conseil de renvoyer, pour réexamen et nouvelle audience, la décision du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC) contenue dans la Décision de radiodiffusion CRTC 2023-245 du 8 août 2023.

<sup>a</sup> L.C. 2023, ch. 8, par. 22(1)

<sup>b</sup> L.C. 1991, ch. 11

<sup>c</sup> L.C. 2023, ch. 8, art. 3

## Objective

The Governor in Council is declining to set aside or refer back to the CRTC for reconsideration and hearing the decision which administratively renews the broadcasting licences for various television and distribution services.

## Background

On August 8, 2023, the CRTC issued Broadcasting Decision CRTC 2023-245, in which it renewed the broadcasting licences for various television and distribution services, until August 31, 2026. In its decision, the CRTC explained that the decision would allow sufficient time for the CRTC to modernize its regulatory frameworks in response to the amended Act and implement the appropriate changes in the future.

On August 22, 2023, the GIC received a petition from an individual, John. P. Roman. The petitioner argued that the CRTC made procedural errors in making its decision, namely that it took the decision without holding a public hearing and without justifying how the lack of a public hearing is in the public interest, as required by paragraph 18(2)(a) of the Act. The petitioner requested that the GIC refer back the CRTC decision for reconsideration and hearing.

Pursuant to section 28 of the *Broadcasting Act*, the Governor in Council may set aside or refer a decision back to the CRTC for reconsideration and hearing if the Governor in Council is satisfied that the decision derogates from the attainment of the objectives of the broadcasting policy set out in the *Broadcasting Act*. In the present case, after careful consideration of the petition, the Governor in Council is satisfied that the decision does not derogate from those objectives.

Therefore, under section 28 of the *Broadcasting Act*, the Governor in Council has declined to set aside or refer back to the CRTC for reconsideration and hearing the decision contained in Broadcasting Decision CRTC 2023-245 of August 8, 2023, administratively renewing the broadcasting licences for various television and distribution services.

## Implications

Therefore, the CRTC decision stands.

## Contact

Amy Awad  
Director General  
Digital and Creative Marketplace Frameworks  
Department of Canadian Heritage  
Telephone: 819-921-5613

## Objectif

La gouverneure en conseil refuse d'annuler ou de renvoyer au CRTC, pour réexamen et nouvelle audience, la décision de renouveler administrativement les licences de radiodiffusion des divers services de télévision et distribution.

## Contexte

Le 8 août 2023, le CRTC a rendu la Décision de radiodiffusion CRTC 2023-245 dans laquelle il a renouvelé les licences de radiodiffusion de divers services de télévision et de distribution jusqu'au 31 août 2026. Dans sa décision, le CRTC a expliqué que la décision lui laisserait suffisamment de temps pour moderniser ses cadres réglementaires en réponse à la loi modifiée et pour mettre en œuvre les changements appropriés à l'avenir.

Le 22 août 2023, la gouverneure en conseil a reçu une demande écrite de la part d'un particulier, John. P. Roman. Le demandeur soutient que le CRTC a commis des erreurs de procédure en prenant sa décision, à savoir qu'il a pris sa décision sans tenir d'audience publique et sans justifier en quoi l'absence d'audience publique était dans l'intérêt du public, comme l'exige l'alinéa 18(2)a) de la Loi. Le demandeur a demandé à la gouverneure en conseil de renvoyer la décision du CRTC pour réexamen et nouvelle audience.

En vertu de l'article 28 de la *Loi sur la radiodiffusion*, la gouverneure en conseil peut annuler ou renvoyer au CRTC une décision pour réexamen et nouvelle audience si elle est convaincue que celle-ci ne va pas dans le sens des objectifs de la politique de radiodiffusion établis dans la *Loi sur la radiodiffusion*. Dans le présent cas, après un examen minutieux de la demande, la gouverneure en conseil a conclu que la décision ne déroge pas à ces objectifs.

Par conséquent, en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la radiodiffusion*, la gouverneure en conseil a refusé d'annuler ou de renvoyer au CRTC, pour réexamen et nouvelle audience, la décision contenue dans la Décision de radiodiffusion CRTC 2023-245 du 8 août 2023, de renouveler administrativement les licences de radiodiffusion de divers services de télévision et de distribution.

## Répercussions

Ainsi, la décision du CRTC est maintenue.

## Personne-ressource

Amy Awad  
Directrice générale  
Direction générale des Cadres de politiques pour les  
marchés numériques et créatifs  
Ministère du Patrimoine canadien  
Téléphone : 819-921-5613

**TABLE OF CONTENTS**    **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents**

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2023-253		Agriculture and Agri-Food	Order Amending the Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order.....	3533
SOR/2023-254		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990.....	3535
SOR/2023-255	2023-1171	Public Safety	Regulations Amending the Firearms Marking Regulations .....	3538
SOR/2023-256	2023-1186	Public Safety	Order Amending Schedule 3 to the Security of Canada Information Disclosure Act .....	3546
SOR/2023-257	2023-1187	Transport Employment and Social Development Natural Resources	Vessel Construction and Equipment Regulations.....	3555
SOR/2023-258	2023-1190	Global Affairs	Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations.....	3659
SOR/2023-259		Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs	Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act.....	3671
SOR/2023-260		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations .....	3677
SOR/2023-261		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations .....	3680
SOR/2023-262	2023-1192	Global Affairs	Regulations Amending the Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations.....	3688
SOR/2023-263	2023-1210	Environment and Climate Change	Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act.....	3692
SOR/2023-264	2023-1211	Global Affairs	Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations.....	3737
SOR/2023-265	2023-1212	Justice	Regulations Amending the Contraventions Regulations (Transportation of Dangerous Goods Act, 1992).....	3747
SOR/2023-266	2023-1213	Justice	Regulations Amending the Contraventions Regulations (Canadian Environmental Protection Act, 1999).....	3755
SOR/2023-267	2023-1214	Employment and Social Development	Regulations Amending the Employment Equity Regulations.....	3791
SOR/2023-268	2023-1215	Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs	Order Amending the Order Prohibiting Certain Activities in Arctic Offshore Waters, 2022.....	3816
SOR/2023-269	2023-1217	Public Services and Procurement	Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances) .....	3826
SOR/2023-270	2023-1218	Public Services and Procurement	Order Designating Provinces Under Subsection 6(1) of the Federal Prompt Payment for Construction Work Act .....	3838
SOR/2023-271		Public Services and Procurement	Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Dispute Resolution).....	3846
SOR/2023-272	2023-1222	Employment and Social Development	Regulations Amending the Employment Insurance Regulations (Pilot Project No. 22).....	3863
SOR/2023-273	2023-1224	Employment and Social Development	Regulations Amending Certain Regulations Related to Student Loans and Apprentice Loans .....	3883

**TABLE OF CONTENTS — *Continued***

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
<a href="#">SOR/2023-274</a>	2023-1227	Transport	Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations .....	3903
<a href="#">SOR/2023-275</a>	2023-1297	Environment and Climate Change Health	Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations.....	3969
<a href="#">SI/2023-77</a>	2023-1216	Public Services and Procurement	Order Fixing the Day After the Day on Which this Order is Made as the Day on Which Division 26 of Part 4 of the Budget Implementation Act, 2019, No. 1 Comes into Force.....	4055
<a href="#">SI/2023-78</a>	2023-1223	Employment and Social Development	Order Fixing the Day on Which Certain Provisions of the Fall Economic Statement Implementation Act, 2022 Come into Force .....	4058
<a href="#">SI/2023-79</a>	2023-1228	Innovation, Science and Economic Development	Order Fixing January 22, 2024 as the Day on Which Certain Provisions of An Act to amend the Canada Business Corporations Act and to make consequential and related amendments to other Acts Come into Force.....	4061
<a href="#">SI/2023-80</a>	2023-1229	Canadian Heritage	Order Declining to Refer Back to the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Broadcasting Decision CRTC 2023-245 .....	4064



**INDEX**      **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents**

Abbreviations: e — erratum  
n — new  
r — revises  
x — revokes

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Activities in Arctic Offshore Waters, 2022 — Order Amending the Order Prohibiting Certain..... Canada Petroleum Resources Act	<a href="#">SOR/2023-268</a>	08/12/23	3816	
Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Levies Order — Order Amending the..... Farm Products Agencies Act	<a href="#">SOR/2023-253</a>	28/11/23	3533	
Broadcasting Decision CRTC 2023-245 — Order Declining to Refer Back to the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission..... Broadcasting Act	<a href="#">SI/2023-80</a>	20/12/23	4064	n
Canadian Chicken Marketing Quota Regulations — Regulations Amending the..... Farm Products Agencies Act	<a href="#">SOR/2023-260</a>	06/12/23	3677	
Canadian Chicken Marketing Quota Regulations — Regulations Amending the..... Farm Products Agencies Act	<a href="#">SOR/2023-261</a>	06/12/23	3680	
Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990 — Regulations Amending the..... Farm Products Agencies Act	<a href="#">SOR/2023-254</a>	28/11/23	3535	
Contraventions Regulations (Canadian Environmental Protection Act, 1999) — Regulations Amending the..... Contraventions Act	<a href="#">SOR/2023-266</a>	08/12/23	3755	
Contraventions Regulations (Transportation of Dangerous Goods Act, 1992) — Regulations Amending the..... Contraventions Act	<a href="#">SOR/2023-265</a>	08/12/23	3747	
Employment Equity Regulations — Regulations Amending the..... Employment Equity Act	<a href="#">SOR/2023-267</a>	08/12/23	3791	
Employment Insurance Regulations (Pilot Project No. 22) — Regulations Amending the..... Employment Insurance Act	<a href="#">SOR/2023-272</a>	08/12/23	3863	
Federal Prompt Payment for Construction Work Act — Order Designating Provinces Under Subsection 6(1) of the..... Federal Prompt Payment for Construction Work Act	<a href="#">SOR/2023-270</a>	08/12/23	3838	n
Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Criteria, Time Limits, Interest and Circumstances)..... Federal Prompt Payment for Construction Work Act	<a href="#">SOR/2023-269</a>	08/12/23	3826	n
Federal Prompt Payment for Construction Work Regulations (Dispute Resolution)..... Federal Prompt Payment for Construction Work Act	<a href="#">SOR/2023-271</a>	08/12/23	3846	n
Firearms Marking Regulations — Regulations Amending the..... Firearms Act	<a href="#">SOR/2023-255</a>	30/11/23	3538	
First Nations Fiscal Management Act — Order Amending the Schedule to the..... First Nations Fiscal Management Act	<a href="#">SOR/2023-259</a>	05/12/23	3671	
Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations — Regulations Amending the..... Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Act (Sergei Magnitsky Law)	<a href="#">SOR/2023-262</a>	07/12/23	3683	

**INDEX — Continued**

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Order Fixing January 22, 2024 as the Day on Which Certain Provisions of An Act to amend the Canada Business Corporations Act and to make consequential and related amendments to other Acts Come into Force .....	<a href="#">SI/2023-79</a>	20/12/23	4061	n
Canada Business Corporations Act and to make consequential amendments to other Acts (An Act to amend the)				
Order Fixing the Day After the Day on Which this Order is Made as the Day on Which Division 26 of Part 4 of the Budget Implementation Act, 2019, No. 1 Comes into Force.....	<a href="#">SI/2023-77</a>	20/12/23	4055	
Budget Implementation Act, 2019, No. 1				
Order Fixing the Day on Which Certain Provisions of the Fall Economic Statement Implementation Act, 2022 Come into Force...	<a href="#">SI/2023-78</a>	20/12/23	4058	n
Fall Economic Statement Implementation Act, 2022				
Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations — Regulations Amending the.....	<a href="#">SOR/2023-275</a>	15/20/23	3969	
Canadian Environmental Protection Act, 1999				
Security of Canada Information Disclosure Act — Order Amending Schedule 3 to the .....	<a href="#">SOR/2023-256</a>	04/12/23	3546	
Security of Canada Information Disclosure Act				
Special Economic Measures (Russia) Regulations — Regulations Amending the .....	<a href="#">SOR/2023-258</a>	05/12/23	3659	
Special Economic Measures Act				
Special Economic Measures (Russia) Regulations — Regulations Amending the .....	<a href="#">SOR/2023-264</a>	08/12/23	3737	
Special Economic Measures Act				
Species at Risk Act — Order Amending Schedule 1 to the .....	<a href="#">SOR/2023-263</a>	08/12/23	3692	
Species at Risk Act				
Student Loans and Apprentice Loans — Regulations Amending Certain Regulations Related to .....	<a href="#">SOR/2023-273</a>	08/12/23	3883	
Canada Student Loans Act				
Canada Student Financial Assistance Act				
Apprentice Loans Act				
Vessel Construction and Equipment Regulations.....	<a href="#">SOR/2023-257</a>	04/12/23	3555	n
Canada Labour Code				
Canada Shipping Act, 2001				
Arctic Waters Pollution Prevention Act				
Vessel Operation Restriction Regulations — Regulations Amending the .....	<a href="#">SOR/2023-274</a>	08/12/23	3903	
Canada Shipping Act, 2001				

**TABLE DES MATIÈRES DORS : Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2023-253		Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie .....	3533
DORS/2023-254		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990) .....	3535
DORS/2023-255	2023-1171	Sécurité publique	Règlement modifiant le Règlement sur le marquage des armes à feu.....	3538
DORS/2023-256	2023-1186	Sécurité publique	Décret modifiant l'annexe 3 de la Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada.....	3546
DORS/2023-257	2023-1187	Transports Emploi et Développement social Ressources naturelles	Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments ...	3555
DORS/2023-258	2023-1190	Affaires mondiales	Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie.....	3659
DORS/2023-259		Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord	Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations.....	3671
DORS/2023-260		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets .....	3677
DORS/2023-261		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets .....	3680
DORS/2023-262	2023-1192	Affaires mondiales	Règlement modifiant le Règlement relatif à la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus .....	3683
DORS/2023-263	2023-1210	Environnement et Changement climatique	Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril...	3692
DORS/2023-264	2023-1211	Affaires mondiales	Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie.....	3737
DORS/2023-265	2023-1212	Justice	Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions (Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses) .....	3747
DORS/2023-266	2023-1213	Justice	Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions (Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)).....	3755
DORS/2023-267	2023-1214	Emploi et Développement social	Règlement modifiant le Règlement sur l'équité en matière d'emploi.....	3791
DORS/2023-268	2023-1215	Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord	Décret modifiant le Décret interdisant certaines activités dans les eaux au large de l'Arctique (2022) .....	3816
DORS/2023-269	2023-1217	Services publics et Approvisionnement	Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances) .....	3826
DORS/2023-270	2023-1218	Services publics et Approvisionnement	Décret désignant des provinces en application du paragraphe 6(1) de la Loi fédérale sur le paiement rapide des travaux de construction .....	3838
DORS/2023-271		Services publics et Approvisionnement	Règlement fédéral sur le paiement rapide des travaux de construction (règlement des différends) .....	3846
DORS/2023-272	2023-1222	Emploi et Développement social	Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi (projet pilote n° 22) .....	3863

**TABLE DES MATIÈRES (suite)**

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
<a href="#">DORS/2023-273</a>	2023-1224	Emploi et Développement social	Règlement modifiant certains règlements visant les prêts aux étudiants et aux apprentis .....	3883
<a href="#">DORS/2023-274</a>	2023-1227	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments.....	3903
<a href="#">DORS/2023-275</a>	2023-1297	Environnement et Changement climatique Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers .....	3969
<a href="#">TR/2023-77</a>	2023-1216	Services publics et Approvisionnement	Décret fixant au lendemain de la prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la section 26 de la partie 4 de la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019.....	4055
<a href="#">TR/2023-78</a>	2023-1223	Emploi et Développement social	Décret fixant la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2022 .....	4058
<a href="#">TR/2023-79</a>	2023-1228	Innovation, Sciences et Développement économique	Décret fixant au 22 janvier 2024 la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi modifiant la Loi canadienne sur les sociétés par actions et apportant des modifications corrélatives et connexes à d'autres lois.....	4061
<a href="#">TR/2023-80</a>	2023-1229	Patrimoine canadien	Décret refusant de renvoyer au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes la décision de radiodiffusion CRTC 2023-245 .....	4064

**INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Abréviations : e — erratum  
n — nouveau  
r — révisé  
a — abrogé

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Activités dans les eaux au large de l'Arctique (2022) — Décret modifiant le Décret interdisant certaines..... Hydrocarbures (Loi fédérale sur les)	DORS/2023-268	08/12/23	3816	
Assurance-emploi (projet pilote n° 22) — Règlement modifiant le Règlement sur l'..... Assurance-emploi (Loi sur l')	DORS/2023-272	08/12/23	3863	
Communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada — Décret modifiant l'annexe 3 de la Loi sur la..... Communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada (Loi sur la)	DORS/2023-256	04/12/23	3546	
Construction et l'équipement des bâtiments — Règlement sur la..... Code canadien du travail Marine marchande du Canada (Loi de 2001 sur la) Prévention de la pollution des eaux arctiques (Loi sur la)	DORS/2023-257	04/12/23	3555	n
Contingentement de la commercialisation des poulets — Règlement modifiant le Règlement canadien sur le..... Offices des produits agricoles (Loi sur les)	DORS/2023-260	06/12/23	3677	
Contingentement de la commercialisation des poulets — Règlement modifiant le Règlement canadien sur le..... Offices des produits agricoles (Loi sur les)	DORS/2023-261	06/12/23	3680	
Contingentement de la commercialisation du dindon (1990) — Règlement modifiant le Règlement canadien sur le..... Offices des produits agricoles (Loi sur les)	DORS/2023-254	28/11/23	3535	
Contraventions (Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)) — Règlement modifiant le Règlement sur les..... Contraventions (Loi sur les)	DORS/2023-266	08/12/23	3755	
Contraventions (Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses) — Règlement modifiant le Règlement sur les..... Contraventions (Loi sur les)	DORS/2023-265	08/12/23	3747	
Décision de radiodiffusion CRTC 2023-245 — Décret refusant de renvoyer au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes la..... Radiodiffusion (Loi sur la)	TR/2023-80	10/12/23	4064	n
Décret fixant au 22 janvier 2024 la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi modifiant la Loi canadienne sur les sociétés par actions et apportant des modifications corrélatives et connexes à d'autres lois..... Sociétés par actions et apportant des modifications corrélatives et connexes à d'autres lois (Loi modifiant la Loi canadienne sur les)	TR/2023-79	20/12/23	4061	n
Décret fixant au lendemain de la prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la section 26 de la partie 4 de la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019..... Exécution du budget de 2019 (Loi n° 1 d')	TR/2023-77	20/12/23	4055	
Décret fixant la date d'entrée en vigueur de certaines dispositions de la Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2022..... Exécution de l'énoncé économique de l'automne 2022 (Loi d')	TR/2023-78	20/12/23	4058	n
Émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers — Règlement modifiant le Règlement sur les..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne sur la)	DORS/2023-275	15/12/23	3969	

**INDEX (suite)**

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Équité en matière d'emploi — Règlement modifiant le Règlement sur l'Équité en matière d'emploi (Loi sur l')	<a href="#">DORS/2023-267</a>	08/12/23	3791	
Espèces en péril — Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les Espèces en péril (Loi sur les)	<a href="#">DORS/2023-263</a>	08/12/23	3692	
Gestion financière des premières nations — Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la Gestion financière des premières nations (Loi sur la)	<a href="#">DORS/2023-259</a>	05/12/23	3671	
Justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus — Règlement modifiant le Règlement relatif à la Justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus (loi de Sergueï Magnitski) (Loi sur la)	<a href="#">DORS/2023-262</a>	07/12/23	3683	
Marquage des armes à feu — Règlement modifiant le Règlement sur le Armes à feu (Loi sur les)	<a href="#">DORS/2023-255</a>	30/11/23	3538	
Mesures économiques spéciales visant la Russie — Règlement modifiant le Règlement sur les Mesures économiques spéciales (Loi sur les)	<a href="#">DORS/2023-258</a>	05/12/23	3659	
Mesures économiques spéciales visant la Russie — Règlement modifiant le Règlement sur les Mesures économiques spéciales (Loi sur les)	<a href="#">DORS/2023-264</a>	08/12/23	3737	
Paiement rapide des travaux de construction — Décret désignant des provinces en application du paragraphe 6(1) de la Loi fédérale sur le Paiement rapide des travaux de construction (Loi fédérale sur le)	<a href="#">DORS/2023-270</a>	08/12/23	3838	n
Paiement rapide des travaux de construction (critères, délais, intérêts et circonstances) — Règlement fédéral sur le Paiement rapide des travaux de construction (Loi fédérale sur le)	<a href="#">DORS/2023-269</a>	08/12/23	3826	n
Paiement rapide des travaux de construction (règlement des différends) — Règlement fédéral sur le Paiement rapide des travaux de construction (Loi fédérale sur le)	<a href="#">DORS/2023-271</a>	08/12/23	3846	n
Prêts aux étudiants et aux apprentis — Règlement modifiant certains règlements visant les Prêts aux étudiants (Loi fédérale sur les) Aide financière aux étudiants (Loi fédérale sur l') Prêts aux apprentis (Loi sur les)	<a href="#">DORS/2023-273</a>	08/12/23	3883	
Redevances à payer pour la recherche, le développement des marchés et la promotion des bovins de boucherie — Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les Offices des produits agricoles (Loi sur les)	<a href="#">DORS/2023-253</a>	28/11/23	3533	
Restrictions visant l'utilisation des bâtiments — Règlement modifiant le Règlement sur les Marine marchande du Canada (Loi de 2001 sur la)	<a href="#">DORS/2023-274</a>	08/12/23	3927	