Vol. 156, No. 27

Canada Gazette
Part I

Vol. 156, nº 27

Gazette du Canada
Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JULY 2, 2022

OTTAWA, LE SAMEDI 2 JUILLET 2022

Notice to Readers

The *Canada Gazette* is published under the authority of the *Statutory Instruments Act*. It consists of three parts as described below:

Part I	Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
Part II	Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 5, 2022, and at least every second Wednesday thereafter
Part III	Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after royal assent

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.

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Services and Procurement Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-996-2495 (telephone), 613-991-3540 (fax).

Bilingual texts received as late as six working days before the requested Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Avis au lecteur

La *Gazette du Canada* est publiée conformément aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elle est composée des trois parties suivantes :

Partie I	Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
Partie II	Textes réglementaires (règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 5 janvier 2022 et au moins tous les deux mercredis par la suite
Partie III	Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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 1er 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.

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Services publics et Approvisionnement Canada, 350, rue Albert, 5e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-996-2495 (téléphone), 613-991-3540 (télécopieur).

Un texte bilingue reçu au plus tard six jours ouvrables avant la date de parution demandée paraîtra, le temps et autres ressources le permettant, le samedi visé.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l'adresse TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, 2022
Published by the Queen's Printer for Canada, 2022

ISSN 1494-6076

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2022
Publié par l'imprimeur de la Reine pour le Canada, 2022

TABLE OF CONTENTS

Government House 4050
(orders, decorations and medals)

Government notices 4056
Appointments 4061
Appointment opportunities 4084

Parliament
House of Commons 4088

Commissions 4089
(agencies, boards and commissions)

Miscellaneous notices 4094
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)

Proposed regulations 4095
(including amendments to existing regulations)

Index 4176

Supplements

Office of the Chief Electoral Officer

TABLE DES MATIÈRES

Résidence du gouverneur général 4050
(ordres, décorations et médailles)

Avis du gouvernement 4056
Nominations 4061
Possibilités de nominations 4084

Parlement
Chambre des communes 4088

Commissions 4089
(organismes, conseils et commissions)

Avis divers 4094
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)

Règlements projetés 4095
(y compris les modifications aux règlements existants)

Index 4178

Suppléments

Bureau du directeur général des élections

GOVERNMENT HOUSE

AWARDS TO CANADIANS

On behalf of THE QUEEN, the Chancellery of Honours announces that unrestricted permission to accept and wear Commonwealth and foreign honours has been granted to the following Canadians:

From the Government of the Commonwealth of Australia
- Bravery Medal to
  - Tyler White

From the Government of Jamaica
- Commander of the Order of Distinction to
  - Dr. Upton Dilworth Allen, O.Ont.
- Badge of Honour for Meritorious Service to
  - Marsha Tanya Brown
  - Carol Ivis Phillips

From the Government of New Zealand
- Member of the New Zealand Order of Merit to
  - Dr. Alison Patricia Barrett

From the Government of the Kingdom of Belgium
- Commander of the Order of the Crown to
  - André Sincennes
- Knight of the Order of the Crown to
  - Cathy Levy, C.M.
- Golden Palms of the Order of the Crown
  - Labour Decoration, First Class to
    - Jeannette Mazur
  - Labour Decoration, First Class to
    - Eric De Wallens

From the Government of the Federative Republic of Brazil
- Grand Officer of the Order of the Aeronautical Merit to
  - Lieutenant-General Alexander Donald Meinzinger, C.M.M., M.S.M., C.D.

From the Government of the Republic of Colombia
- Knight of the National Order of Merit to
  - Oscar Alfonso Morales Diaz
  - Marco Fidel Suárez Medal to
  - Brigadier-General Patrice Laroche, O.M.M., C.D. (Retired)
  - Lieutenant-Colonel Forrest Glen Rock, M.S.C., C.D.
  - Lieutenant-Colonel Robert Malcolm Saunders, C.D.
- Aguila de Gules Medal to
  - Captain Duane John Lecaine, C.D. (Retired)
  - Captain Willem Werner Plikett, C.D.

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

DÉCORATIONS À DES CANADIENS

Au nom de LA REINE, la Chancellerie des distinctions honorifiques annonce que la permission sans restriction d'accepter et de porter des distinctions de pays du Commonwealth et étrangers a été accordée aux Canadiens suivants :

Du gouvernement du Commonwealth d'Australie
- Médaille de bravoure à
  - Tyler White

Du gouvernement de la Jamaïque
- Commandeur de l'Ordre de Distinction à
  - Dr. Upton Dilworth Allen, O.Ont.
- Insigne d'honneur pour service méritoire à
  - Marsha Tanya Brown
  - Carol Ivis Phillips

Du gouvernement de la Nouvelle-Zélande
- Membre de l'Ordre du mérite de la Nouvelle-Zélande à
  - Dr. Alison Patricia Barrett

Du gouvernement du Royaume de la Belgique
- Commandeur de l'Ordre de la Couronne à
  - André Sincennes
- Chevalier de l'Ordre de la Couronne à
  - Cathy Levy, C.M.
- Palmes d'Or de l'Ordre de la Couronne
  - Décoration du Travail, première classe à
    - Jeannette Mazur
  - Décoration du Travail, première classe à
    - Eric De Wallens

Du gouvernement de la République fédérative du Brésil
- Grand Officier de l'Ordre du mérite aéronautique au
  - Lieutenant-général Alexander Donald Meinzinger, C.M.M., M.S.M., C.D.

Du gouvernement de la République de la Colombie
- Chevalier de l'Ordre national du Mérite à
  - Oscar Alfonso Morales Diaz
  - Médaille Marco Fidel Suárez au
  - Brigadier-général Patrice Laroche, O.M.M., C.D. (retraité)
  - Lieutenant-colonel Forrest Glen Rock, C.S.M., C.D.
  - Lieutenant-colonel Robert Malcolm Saunders, C.D.
- Médaille Aguila de Gules au
  - Capitaine Duane John Lecaine, C.D. (retraité)
  - Capitaine Willem Werner Plikett, C.D.

"Fe en la Causa" de la Fuerza Aérea Colombiana Military Medal to

Master Warrant Officer Dennis Arthur Booker, C.D. (Retired)

Captain Glenn Wade Scott, C.D.

From the Government of the French Republic

Grand Officer of the National Order of the Legion of Honour to

Helen Vari, C.M.

Commander of the National Order of the Legion of Honour to

The Honourable Antonine Maillet, P.C., C.C., O.Q., O.N.B.

Officer of the National Order of the Legion of Honour to

David Weisstub

Knight of the National Order of the Legion of Honour to

The Honourable Joseph Michel Doyon, Q.C.

The Honourable Catherine McKenna, P.C.

Donna Theo Strickland, C.C.

Anthony Von Mandl

Officer of the National Order of Merit to

Louise Imbeault, O.N.B.

The Honourable Aldéa Landry, P.C., C.M., Q.C.

Knight of the National Order of Merit to

Erik Hougen

Denis Racine

Riva Walia

Commander of the Order of Academic Palms to

Paul Perron

Officer of the Order of Academic Palms to

Thierry Chopin

Knight of the Order of Academic Palms to

Odile Canadas

Catherine Losier

Francis Weil

Knight of the Order of Agricultural Merit to

Jean-Marc Guillot

Serge Maury

Olivier Perret

Catherine Thomas

Olivier Tourrette

Officer of the Order of Arts and Letters to

Michèle Boisvert, C.Q.

Phil Comeau, C.M.

Yannick Nézet-Séguin, C.C., O.Q.

Knight of the Order of Arts and Letters to

Joséphine Bacon

Choi Chi Kin Calvin

Thomas-Louis Côté

Médaille militaire "Fe en la Causa" de la Fuerza Aérea Colombiana au

Adjudant-maître Dennis Arthur Booker, C.D. (retraité)

Capitaine Glenn Wade Scott, C.D.

Du gouvernement de la République française

Grand Officier de l'Ordre national de la Légion d'honneur à

Helen Vari, C.M.

Commandeur de l'Ordre national de la Légion d'honneur à

L'honorable Antonine Maillet, C.P., C.C., O.Q., O.N.-B.

Officier de l'Ordre national de la Légion d'honneur à

David Weisstub

Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'honneur à

L'honorable Joseph Michel Doyon, c.r.

L'honorable Catherine McKenna, C.P.

Donna Theo Strickland, C.C.

Anthony Von Mandl

Officier de l'Ordre national du Mérite à

Louise Imbeault, O.N.-B.

L'honorable Aldéa Landry, C.P., C.M., c.r.

Chevalier de l'Ordre national du Mérite à

Erik Hougen

Denis Racine

Riva Walia

Commandeur de l'Ordre des Palmes académiques à

Paul Perron

Officier de l'Ordre des Palmes académiques à

Thierry Chopin

Chevalier de l'Ordre des Palmes académiques à

Odile Canadas

Catherine Losier

Francis Weil

Chevalier dans l'Ordre du Mérite agricole à

Jean-Marc Guillot

Serge Maury

Olivier Perret

Catherine Thomas

Olivier Tourrette

Officier de l'Ordre des Arts et des lettres à

Michèle Boisvert, C.Q.

Phil Comeau, C.M.

Yannick Nézet-Séguin, C.C., O.Q.

Chevalier de l'Ordre des Arts et des lettres à

Joséphine Bacon

Choi Chi Kin Calvin

Thomas-Louis Côté

Catherine Dalphond
Marcelle Dubois
Barbara Fischer
Gregory Gallant
Marcel Jean
Odile Joannette
Molly Johnson, O.C.
Natasha Kanapé-Fontaine
Marie-Andrée Lamontagne
Louise Lapointe
Hélène Laverdure
Lisa Leblanc
Dominique Lemieux
Lisa Marlène Ntibayindusha
Michel Rabagliati
Rodney Saint-Eloi
Stefan Saint-Laurent
Marie-Jo Thério
Alain Thibault
Kim Thúy, C.Q.

National Defence Medal, Bronze Echelon to
Major-General Jean André Simon Bernard, O.M.M., C.D.
Captain Peter Rudolf Stocker, M.S.M., C.D.

From the Government of Hungary

Officer's Cross of the Order of Merit of Hungary to
Emoke Jolán Erzsébet Szathmáry, C.M., O.M.

Knight's Cross of the Order of Merit of Hungary to
Frank Leo, Jr
Tamás Ugray

Gold Cross of Merit of Hungary to
Tamás József Buday
Pál Domby
Éva Toldy

Silver Cross of Merit of Hungary to
Judith Ildikó Boda-Lázár

From the Government of the Italian Republic

Knight of the Order of the Star of Italy to
Phyllis Barbara Lambert, C.C., G.O.Q.

From the Government of Japan

Order of the Rising Sun, Gold Rays with Rosette to
Robert Keating

From the Government of the Republic of Korea

Civil Merit Medal to
Andrew Burtch
Lee Yong Hwa

Korea Service Medal to
Major Casey William McLean, C.D.

Catherine Dalphond
Marcelle Dubois
Barbara Fischer
Gregory Gallant
Marcel Jean
Odile Joannette
Molly Johnson, O.C.
Natasha Kanapé-Fontaine
Marie-Andrée Lamontagne
Louise Lapointe
Hélène Laverdure
Lisa Leblanc
Dominique Lemieux
Lisa Marlène Ntibayindusha
Michel Rabagliati
Rodney Saint-Eloi
Stefan Saint-Laurent
Marie-Jo Thério
Alain Thibault
Kim Thúy, C.Q.

Médaille de la Défense nationale, échelon bronze au
Major-général Jean André Simon Bernard, O.M.M., C.D.
Capitaine Peter Rudolf Stocker, M.S.M., C.D.

Du gouvernement de la Hongrie

Croix d'officier de l'Ordre du Mérite de la Hongrie à
Emoke Jolán Erzsébet Szathmáry, C.M., O.M.

Croix de chevalier de l'Ordre du Mérite de la Hongrie à
Frank Leo, Jr
Tamás Ugray

Croix d'or du Mérite de la Hongrie à
Tamás József Buday
Pál Domby
Éva Toldy

Croix d'argent du Mérite de la Hongrie à
Judith Ildikó Boda-Lázár

Du gouvernement de la République italienne

Chevalier de l'Ordre de l'Étoile de l'Italie à
Phyllis Barbara Lambert, C.C., G.O.Q.

Du gouvernement du Japon

Ordre du Soleil levant, Rayons d'or avec rosette à
Robert Keating

Du gouvernement de la République de Corée

Médaille du Mérite civil à
Andrew Burtch
Lee Yong Hwa

Médaille du Service de Corée au
Major Casey William McLean, C.D.

From the Government of the Republic of Latvia
Order of the Three Stars, Fifth Class to
Lauma Stikuts

From the Government of the Republic of Poland
Knight's Cross of the Order of Polonia Restituta
Paweł Piotr Korbel
Gold Cross of Merit
Danuta Agnieszka Gumienik
Teresa Maria Klimuszko
Cross of Freedom and Solidarity to
Regina Goman
Wiktoria Karkuszewska
Paweł Piotr Korbel
Jacek Krzysztof Krzewski
Krystyna Irena Sawicka
Zbigniew Edward Sawicki
Medal of the Centenary of Polish Independence to
Zenon Tomasz Przybylak

From the Government of the Kingdom of Spain
Commander of the Order of Civil Merit to
Douglas Cardinal, O.C.

From the Government of Ukraine
Order of Merit, 3rd Class to
Jill Sinclair

From the Government of the United States of America
Officer of the Legion of Merit to
Brigadier-General Joseph Raoul Stéphane Boivin, O.M.M., M.S.C., C.D.
Brigadier-General Jeannot Sylvain Emmanuel Boucher, O.M.M., M.S.M., C.D.
Brigadier-General William Hilton Fletcher, O.M.M., S.M.V., C.D.
Major-General Sylvain Yvon Ménard, M.S.M., C.D.
Legionnaire of the Legion of Merit to
Assistant Commissioner Maureen E. Levy
Colonel Kyle Christopher Paul, O.M.M., C.D.
Colonel John Alan Roper, C.D.
Defense Meritorious Service Medal to
Lieutenant-Colonel Donna Lee Allen, C.D.
Major David Carl Andrews, C.D.
Lieutenant-Colonel Joseph Martin Arsenault, C.D.
Captain David Theodore Berardo, C.D.
Lieutenant(N) Olivier Boucher
Lieutenant(N) Philip William Bowman, C.D.
Lieutenant-Colonel Michael Anthony Campbell, C.D.
Major Andrew N. Champion, C.D.

Du gouvernement de la République de Lettonie
Porteur de l'Ordre des Trois Étoiles à
Lauma Stikuts

Du gouvernement de la République de la Pologne
Croix de chevalier de l'Ordre de Polonia Restituta à
Paweł Piotr Korbel
Croix d'Or du Mérite à
Danuta Agnieszka Gumienik
Teresa Maria Klimuszko
Croix de la Liberté et de la Solidarité à
Regina Goman
Wiktoria Karkuszewska
Paweł Piotr Korbel
Jacek Krzysztof Krzewski
Krystyna Irena Sawicka
Zbigniew Edward Sawicki
Médaille du centenaire de l'indépendance de la Pologne à
Zenon Tomasz Przybylak

Du gouvernement du Royaume d'Espagne
Commandeur de l'Ordre du Mérite Civil à
Douglas Cardinal, O.C.

Du gouvernement de l'Ukraine
Ordre du Mérite, 3e classe à
Jill Sinclair

Du gouvernement des États-Unis d'Amérique
Officier de la Légion du mérite au
Brigadier-général Joseph Raoul Stéphane Boivin, O.M.M., C.S.M., C.D.
Brigadier-général Jeannot Sylvain Emmanuel Boucher, O.M.M., M.S.M., C.D.
Brigadier-général William Hilton Fletcher, O.M.M., É.V.M., C.D.
Major-général Sylvain Yvon Ménard, M.S.M., C.D.
Légionnaire de la Légion du Mérite au
Commissaire adjointe Maureen E. Levy
Colonel Kyle Christopher Paul, O.M.M., C.D.
Colonel John Alan Roper, C.D.
Médaille du service méritoire de la Défense au
Lieutenant-colonel Donna Lee Allen, C.D.
Major David Carl Andrews, C.D.
Lieutenant-colonel Joseph Martin Arsenault, C.D.
Capitaine David Theodore Berardo, C.D.
Lieutenant de vaisseau Olivier Boucher
Lieutenant de vaisseau Philip William Bowman, C.D.
Lieutenant-colonel Michael Anthony Campbell, C.D.

Lieutenant-Colonel Peter Chan, C.D.
Major Tracie Lynne Constable, C.D. (Retired)
Lieutenant-Colonel René Hugo Delisle, C.D.
Master Warrant Officer Raymond Denis Ethier, C.D.
Lieutenant-Colonel Michael Thomas S. Fawcett, O.M.M., C.D.
Master Corporal Martine Marie Danielle Fortier
Sergeant Graham John Frampton, C.D.
Lieutenant-Colonel Thomas Joseph Gale, C.D.
Major David William Garvin, C.D.
Captain Anthony Gauthier-Imbeault, C.D.
Lieutenant-Colonel Robert Glenn Hart, C.D.
Lieutenant-Colonel David Jeffery Holtz, C.D.
Captain Alexandre Emile Labranche
Lieutenant(N) Ludivine Myriam Michèle Laperrière, C.D. (Retired)
Major Gary Philip Lawlor, C.D.
Warrant Officer François Joseph Raymond Le Brun, C.D.
Lieutenant-Colonel Nicolas J. Lussier-Nivischiuk, C.D.
Master Warrant Officer Richard John Martin, M.M.M., C.D.
Major Leonard Larry Matiowsky, C.D.
Major Keith Rodney McCharles, C.D.
Major Mark Steven Noel, C.D.
Major Daniel Anthony O'Connor, C.D.
Lieutenant-Colonel Richard Gregory Palfrey, C.D.
Lieutenant-Commander Ji-Hwan Park, C.D.
Captain Ripley James Pennell, C.D.
Major Elmar Alberto Pinto Canas
Sergeant Elissa J. Purvis
Major Joseph Armand Guillaume Robert, C.D.
Staff Sergeant Ronald E. Rose
Chief Petty Officer 2nd class Derrick Alexander Roulston, M.M.M., C.D.
Major Virginia Shea, C.D.
Lieutenant-Colonel Adam Nicholas Siokalo, C.D.
Major Andrew Jeffrey Skinner, C.D.
Master Corporal Travis William Sutherland
Superintendant Jeffrey S. Thompson
Major Christopher David Vernon, C.D.
Commander Michael William Walker, C.D.
Colonel Leonard Matthew Wappler, C.D.
Major Christian Dominik Whelan, C.D.
Lieutenant-Colonel John Thomas Williams, C.D.
Major-General Michael Charles Wright, M.M.V., M.S.M., C.D.
Lieutenant-Colonel Howard Ho Kwan Yu, C.D.

Major Andrew N. Champion, C.D.
Lieutenant-colonel Peter Chan, C.D.
Major Tracie Lynne Constable, C.D. (retraitée)
Lieutenant-colonel René Hugo Delisle, C.D.
Adjudant-maître Raymond Denis Ethier, C.D.
Lieutenant-colonel Michael Thomas S. Fawcett, O.M.M., C.D.
Caporal-chef Martine Marie Danielle Fortier
Sergent Graham John Frampton, C.D.
Lieutenant-colonel Thomas Joseph Gale, C.D.
Major David William Garvin, C.D.
Capitaine Anthony Gauthier-Imbeault, C.D.
Lieutenant-colonel Robert Glenn Hart, C.D.
Lieutenant-colonel David Jeffery Holtz, C.D.
Capitaine Alexandre Emile Labranche
Lieutenant de vaisseau Ludivine Myriam Michèle Laperrière, C.D. (retraitée)
Major Gary Philip Lawlor, C.D.
Adjudant François Joseph Raymond Le Brun, C.D.
Lieutenant-colonel Nicolas J. Lussier-Nivischiuk, C.D.
Adjudant-maître Richard John Martin, M.M.M., C.D.
Major Leonard Larry Matiowsky, C.D.
Major Keith Rodney McCharles, C.D.
Major Mark Steven Noel, C.D.
Major Daniel Anthony O'Connor, C.D.
Lieutenant-colonel Richard Gregory Palfrey, C.D.
Capitaine de corvette Ji-Hwan Park, C.D.
Capitaine Ripley James Pennell, C.D.
Major Elmar Alberto Pinto Canas
Sergent Elissa J. Purvis
Major Joseph Armand Guillaume Robert, C.D.
Sergent d'état-major Ronald E. Rose
Premier maître de 2e classe Derrick Alexander Roulston, M.M.M., C.D.
Major Virginia Shea, C.D.
Lieutenant-colonel Adam Nicholas Siokalo, C.D.
Major Andrew Jeffrey Skinner, C.D.
Caporal-chef Travis William Sutherland
Superintendant Jeffrey S. Thompson
Major Christopher David Vernon, C.D.
Capitaine de frégate Michael William Walker, C.D.
Colonel Leonard Matthew Wappler, C.D.
Major Christian Dominik Whelan, C.D.
Lieutenant-colonel John Thomas Williams, C.D.
Major-général Michael Charles Wright, M.V.M., M.S.M., C.D.

Meritorious Service Medal to
Major Andrew A. Baier, C.D.
Major Michael Bioletti, C.D.
Lieutenant-Commander Derek Shawn Booth, C.D.
Major Émilie Circé, C.D.
Colonel Robbin Dale Dove, C.D.
Colonel Bryn Elliott, C.D.
Major Michael Paul Garrett
Major Simon Pierre Charles Germain, C.D.
Major David Austin McNiff, C.D.
Major Wayne Andrew O'Donnell, C.D.
Major Marc Antoine R. Parent, C.D.
Colonel Christopher Michael Shapka, C.D.
Air Medal, Fifth Oak Leaf Cluster to
Major David Austin McNiff, C.D.
Air Medal, Second Oak Leaf Cluster to
Lieutenant-Colonel Shawn Alexander Guilbault, C.D.
Master Corporal Teal William James Smith, C.D.
Air Medal, First Oak Leaf Cluster to
Major David Joshua Foyers, C.D.
Sergeant Douglas John James, C.D.
Captain Kevin John Long, C.D.
Major Stephen Angus McLean, C.D.
Air Medal to
Master Corporal Imre Janos Kurt Glaser-Hille, C.D.
Major Gary Philip Hartzenberg, C.D.
Corporal Nathan Adam Lewis
Sergeant Michael Thomas Nesbitt, C.D.

From the North Atlantic Treaty Organization (NATO)
NATO Meritorious Service Medal to
Commodore Marcel Joseph Michel Hallé, O.M.M., C.D.
NATO Non-Article 5 Medal for the ISAF Operation to
Lee Randall Heard, C.D.

Brigadier-General (Retired) Marc Thériault
Deputy Secretary and Deputy Herald Chancellor

Lieutenant-colonel Howard Ho Kwan Yu, C.D.
Médaille du service méritoire au
Major Andrew A. Baier, C.D.
Major Michael Bioletti, C.D.
Capitaine de corvette Derek Shawn Booth, C.D.
Major Émilie Circé, C.D.
Colonel Robbin Dale Dove, C.D.
Colonel Bryn Elliott, C.D.
Major Michael Paul Garrett
Major Simon Pierre Charles Germain, C.D.
Major David Austin McNiff, C.D.
Major Wayne Andrew O'Donnell, C.D.
Major Marc Antoine R. Parent, C.D.
Colonel Christopher Michael Shapka, C.D.
Médaille de l'air, Cinquième insigne de feuilles de chêne au
Major David Austin McNiff, C.D.
Médaille de l'air, Deuxième insigne de feuilles de chêne au
Lieutenant-colonel Shawn Alexander Guilbault, C.D.
Caporal-chef Teal William James Smith, C.D.
Médaille de l'air, Premier insigne de feuilles de chêne au
Major David Joshua Foyers, C.D.
Sergent Douglas John James, C.D.
Capitaine Kevin John Long, C.D.
Major Stephen Angus McLean, C.D.
Médaille de l'air au
Caporal-chef Imre Janos Kurt Glaser-Hille, C.D.
Major Gary Philip Hartzenberg, C.D.
Caporal Nathan Adam Lewis
Sergeant Michael Thomas Nesbitt, C.D.

De l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN)
Médaille du service méritoire de l'OTAN au
Commodore Marcel Joseph Michel Hallé, O.M.M., C.D.
Médaille de l'OTAN non-article 5 pour l'opération FIAS à
Lee Randall Heard, C.D.

Le sous-secrétaire et vice-chancelier d'armes
Brigadier-général (retraité) Marc Thériault

GOVERNMENT NOTICES

BANK OF CANADA

Statement of financial position as at May 31, 2022
(unaudited)

Amounts are in millions of dollars.

Totals

Assets and Liabilities and Equity

Item	Amount
Assets	462,460
Liabilities and Equity	462,460

Assets

Cash and foreign deposits

Item	Amount
Cash and foreign deposits	9

Loans and receivables

Item	Amount
Securities purchased under resale agreements	575
Advances to members of Payments Canada	n/a
Other receivables	6
Total loans and receivables	581

Investments

Item	Amount
Government of Canada treasury bills	n/a
Government of Canada bonds — carried at amortized cost	123,663
Government of Canada bonds — carried at fair value through profit and loss	241,451
Canada Mortgage Bonds	9,515
Other bonds	12,597
Securities lent or sold under repurchase agreements	45,863
Other securities	n/a
Shares in the Bank for International Settlements (BIS)	465
Total investments	433,554

AVIS DU GOUVERNEMENT

BANQUE DU CANADA

État de la situation financière au 31 mai 2022
(non audité)

Les montants sont exprimés en millions de dollars.

Totaux

Actif et Passif et capitaux propres

Élément	Montant
Actif	462 460
Passif et capitaux propres	462 460

Éléments d'actif

Trésorerie et dépôts en monnaies étrangères

Élément	Montant
Trésorerie et dépôts en monnaies étrangères	9

Prêts et créances

Élément	Montant
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente	575
Avances aux membres de Paiements Canada	s.o.
Autres créances	6
Total des prêts et créances	581

Placements

Élément	Montant
Bons du Trésor du gouvernement du Canada	s.o.
Obligations du gouvernement du Canada comptabilisées au coût amorti	123 663
Obligations du gouvernement du Canada comptabilisées à la juste valeur par le biais du résultat net	241 451
Obligations hypothécaires du Canada	9 515
Autres obligations	12 597
Titres prêtés ou vendus dans le cadre de conventions de rachat	45 863
Autres titres	s.o.
Actions de la Banque des règlements internationaux (BRI)	465
Total des placements	433 554

Derivatives — Indemnity agreements with the Government of Canada

Item	Amount
Derivatives — Indemnity agreements with the Government of Canada	27,288

Capital assets

Item	Amount
Property and equipment	517
Intangible assets	111
Right-of-use leased assets	47
Total capital assets	675

Other assets

Item	Amount
Other assets	353

Liabilities and Equity

Bank notes in circulation

Item	Amount
Bank notes in circulation	115,976

Deposits

Item	Amount
Government of Canada	103,061
Members of Payments Canada	186,654
Other deposits	10,698
Total deposits	300,413

Securities sold under repurchase agreements

Item	Amount
Securities sold under repurchase agreements	44,267

Derivatives — Indemnity agreements with the Government of Canada

Item	Amount
Derivatives — Indemnity agreements with the Government of Canada	n/a

Dérivés — conventions d'indemnisation conclues avec le gouvernement du Canada

Élément	Montant
Dérivés — conventions d'indemnisation conclues avec le gouvernement du Canada	27 288

Immobilisations

Élément	Montant
Immobilisations corporelles	517
Actifs incorporels	111
Actifs au titre de droits d'utilisation de biens loués	47
Total des immobilisations	675

Autres éléments d'actif

Élément	Montant
Autres éléments d'actifs	353

Passif et capitaux propres

Billets de banque en circulation

Élément	Montant
Billets de banque en circulation	115 976

Dépôts

Élément	Montant
Gouvernement du Canada	103 061
Membres de Paiements Canada	186 654
Autres dépôts	10 698
Total des dépôts	300 413

Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat

Élément	Montant
Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat	44 267

Dérivés — conventions d'indemnisation conclues avec le gouvernement du Canada

Élément	Montant
Dérivés — conventions d'indemnisation conclues avec le gouvernement du Canada	s.o.

Other liabilities

Item	Amount
Other liabilities	976

Total liabilities

Item	Amount
Total liabilities	461,632

Equity

Item	Amount
Share capital	5
Statutory and special reserves	125
Investment revaluation reserve	427
Actuarial gains reserve	271
Total equity	828

I declare that the foregoing statement is correct according to the books of the Bank.

Ottawa, June 20, 2022

Coralia Bulhoes
Chief Financial Officer and Chief Accountant

I declare that the foregoing statement is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act*.

Ottawa, June 20, 2022

Tiff Macklem
Governor

Autres éléments de passif

Élément	Montant
Autres éléments de passif	976

Total des éléments de passif

Élément	Montant
Total des éléments de passif	461 632

Capitaux propres

Élément	Montant
Capital-actions	5
Réserve légale et réserve spéciale	125
Réserve de réévaluation des placements	427
Réserve pour gains actuariels	271
Total des capitaux propres	828

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Ottawa, le 20 juin 2022

Le chef des finances et comptable en chef
Coralia Bulhoes

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la *Loi sur la Banque du Canada*.

Ottawa, le 20 juin 2022

Le gouverneur
Tiff Macklem

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Guidelines for Canadian Recreational Water Quality: Physical, Aesthetic and Chemical Characteristics

Pursuant to subsection 55(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the Minister of Health hereby gives notice of the final Guidelines for Canadian Recreational Water Quality: Physical, Aesthetic and Chemical Characteristics. The technical document for these guidelines is available on the Water Quality website. This document underwent a public consultation period of 60 days in

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Recommandations au sujet de la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives au Canada : Caractéristiques physiques, esthétiques et chimiques

En vertu du paragraphe 55(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, le ministre de la Santé donne avis, par la présente, des Recommandations finalisées au sujet de la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives au Canada : Caractéristiques physiques, esthétiques et chimiques. Le document technique des recommandations est disponible sur le site Web sur la qualité de

2021 and was updated taking into consideration the comments received.

July 2, 2022

Greg Carreau
Director General
Safe Environments Directorate
On behalf of the Minister of Health

l'eau. Ce document a fait l'objet d'une consultation publique d'une durée de 60 jours en 2021 et a été mis à jour pour tenir compte des commentaires obtenus.

Le 2 juillet 2022

Le directeur général
Direction de la sécurité des milieux
Greg Carreau
Au nom du ministre de la Santé

ANNEX

Foreword

The Guidelines for Canadian Recreational Water Quality are comprised of multiple guideline technical documents that consider the various factors that could interfere with the safety of recreational waters from a human health perspective. They provide guideline values for specific parameters used to monitor water quality hazards and recommend science-based monitoring and risk management strategies. Recreational waters are considered to be any natural fresh, marine or estuarine bodies of water that are used for recreational purposes; this includes lakes, rivers, and human-made constructions (e.g. quarries, artificial lakes) that are filled with untreated natural waters. Jurisdictions may choose to apply these guidelines to other natural waters for which limited treatment is being employed (e.g. short-term application of disinfection for an athletic event). Recreational activities that could present a human health risk through intentional or incidental immersion and ingestion include primary contact activities (e.g. swimming, bathing, wading, windsurfing and waterskiing) and secondary contact activities (e.g. canoeing and fishing).

Each guideline technical document has been established based on current, published scientific research related to health effects, aesthetic effects, and beach management considerations. Recreational water quality generally falls under provincial and territorial jurisdiction, and therefore the policies and approaches will vary between jurisdictions. The guideline technical documents are intended to guide decisions by provincial and local authorities that are responsible for the management of recreational waters. For a complete list of the guideline technical documents available, please refer to the *Guidelines for Canadian Recreational Water Quality summary* document available on the Health Canada website.

ANNEXE

Avant-propos

Les Recommandations au sujet de la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives au Canada sont composées de plusieurs documents techniques qui tiennent compte des divers facteurs susceptibles de nuire à la salubrité des eaux utilisées aux fins récréatives du point de vue de la santé humaine. Ils fournissent des valeurs indicatives pour des paramètres précis utilisés pour surveiller les dangers liés à la qualité de l'eau, et elles recommandent des stratégies de surveillance et de gestion des risques reposant sur des données scientifiques. Par eaux utilisées aux fins récréatives, on entend les plans d'eaux douces, marines ou estuariennes naturelles utilisés à de telles fins; cela comprend donc les lacs, les rivières et les ouvrages (p. ex. les carrières, les lacs artificiels) qui sont remplis d'eaux naturelles non traitées. Les autorités responsables peuvent choisir d'appliquer ces recommandations à d'autres eaux naturelles qui font l'objet d'un traitement limité (p. ex. désinfection à court terme pour un événement sportif). Les activités récréatives qui pourraient présenter un risque pour la santé humaine à la suite d'une immersion ou d'une ingestion intentionnelle ou accidentelle comprennent les activités de contact primaire (p. ex. la natation, la baignade, le pataugeage, la planche à voile et le ski nautique) et les activités de contact secondaire (p. ex. le canot et la pêche).

Chaque document technique s'appuie sur des recherches scientifiques les plus récentes et publiées concernant les effets sur la santé, les effets esthétiques et les considérations relatives à la gestion des plages. La qualité des eaux utilisées à des fins récréatives relève généralement des autorités provinciales et territoriales responsables et, par conséquent, les politiques et les approches peuvent varier d'une autorité responsable à l'autre. Les documents techniques sont destinés à guider les décisions des autorités provinciales et locales responsables de la gestion des eaux utilisées aux fins récréatives. Pour une liste complète des documents techniques disponibles, veuillez consulter le document de synthèse des *Recommandations au sujet de la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives au Canada* sur le site Web de Santé Canada.

Guidelines

The following physical and aesthetic parameters can be used to help determine the overall quality of a recreational area:

- pH values should range from 5.0 to 11.0, to avoid skin and eye irritation.
- Waters should be clear enough to allow users to estimate depth and to see hazards.
- Time-temperature combinations which appreciably increase or decrease core body temperature should be avoided.
- Low oxygen conditions may cause water quality issues.
- Turbidity values below 50 nephelometric turbidity units are preferred.
- Colour should not be so intense as to impede visibility in areas used for primary contact activities.
- Recreational bathing areas should be free from floating debris and materials that will settle to form objectionable deposits.
- Oil, grease and petrochemicals should not be concentrated enough to form an extensive visible film, sheen or discolouration on the surface or be detectable by sight or odour on shorelines and bottom sediments.

Valeurs recommandées

Les paramètres physiques et esthétiques suivants peuvent être utilisés pour aider à déterminer la qualité générale d'une zone récréative :

- Le pH devrait se situer entre 5 et 11, pour éviter les irritations potentielles de la peau et des yeux.
- L'eau devrait être assez claire pour permettre aux utilisateurs d'estimer la profondeur et de voir les dangers sous la surface.
- Les combinaisons temps-température qui augmentent ou diminuent sensiblement la température corporelle centrale doivent être évitées.
- Des conditions de faible teneur en oxygène peuvent entraîner des problèmes de qualité de l'eau.
- Des valeurs de turbidité inférieures à 50 unités de turbidité néphélémétriques (uTN) sont préférées.
- La couleur ne devrait pas être intense au point de réduire la visibilité dans les zones d'activité de contact primaire.
- Les zones de baignade doivent être exemptes de débris flottants ou de matières en suspension formant des dépôts indésirables.
- Les huiles, les graisses et les substances pétrochimiques ne devraient pas être présentes en concentrations telles qu'elles forment un film visible, des reflets ou une coloration de la surface, ou qu'elles forment des dépôts, visibles ou décelables à l'odeur, sur les rives ou les sédiments du fond.

Physical, aesthetic and chemical characteristics of recreational areas

The document outlines the physical, aesthetic and chemical characteristics of the water and surrounding beach area that may affect their suitability for recreational activities. Guideline values or aesthetic objectives are recommended where possible. The values and associated guidance are intended to be applicable to all recreational waters, regardless of the types of activities practised. Responsible authorities may, at their discretion, wish to establish separate guideline values or aesthetic objectives for waters intended for secondary contact use. The division of duties (e.g. responsibility for monitoring or the communication of results) between the provincial or territorial authorities and the beach managers or service providers may also vary depending on the policies in place.

A risk management approach that focuses on the identification and control of water quality hazards and their associated risks before the point of contact with the recreational water user represents the best strategy for the protection of public health. More details on the risk management of recreational water quality are available in the

Caractéristiques physiques, esthétiques et chimiques des zones récréatives

Ce document décrit les caractéristiques physiques, esthétiques et chimiques des eaux et des plages avoisinantes qui peuvent nuire à leur qualité de zones récréatives. Des valeurs recommandées ou des objectifs esthétiques sont proposés lorsque cela est possible. Les valeurs et les conseils associés s'appliquent à l'ensemble des eaux récréatives, indépendamment des types d'activités qu'on y pratique. Les autorités compétentes voudront peut-être définir, à leur discrétion, des valeurs ou des objectifs esthétiques distincts pour les eaux récréatives destinées aux activités de contact secondaire. La répartition des responsabilités (p. ex. la surveillance et la communication des résultats) variera entre les autorités provinciales et territoriales et les exploitants de plage et les fournisseurs de services en fonction des politiques mises en place.

La meilleure stratégie pour assurer la protection de la santé publique consiste en une approche de gestion des risques axée sur la détermination et la maîtrise des dangers liés à la qualité de l'eau et des risques connexes avant que l'utilisateur entre en contact avec les eaux récréatives. De plus amples renseignements sur la gestion des risques

Guidelines for Canadian Recreational Water Quality - Understanding and Managing Risks in Recreational Waters technical document.

associés aux eaux utilisées à des fins récréatives sont disponibles dans le document technique *Recommandations au sujet de la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives au Canada—Comprendre et gérer les risques dans les eaux récréatives*.

DEPARTMENT OF INDUSTRY

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

Appointments

Canadian Nuclear Safety Commission
- Part-time Permanent Member
  - Remenda, Victoria H., Order in Council 2022-512

Clerk of the Privy Council and Secretary to the Cabinet
- Charette, Janice, Order in Council 2022-544

Federal Court of Appeal or the Federal Court
- Commissioners to administer oaths, Order in Council 2021-543
  - Brant, Natasha
  - Logan, Brianna
  - Lomuto, Erika
  - Longin, Aline
  - Macena, Jonathan
  - Thompson, Kadara
- Commissioners to administer oaths, Order in Council 2021-1009
  - Andone, Maria Karina
  - Baumberger, Chantal
  - Beaton, Colin
  - Bemister, Keith
  - Flojo, Allister
  - Galipeau, Mélanie
  - Grosu, Gheorghe
  - Gupta, Shweta
  - Karaba, Agnes
  - Lagrani, Ahmed
  - Liaw, Michelle
  - Livingstone, Erin
  - Lee, Jean
  - Premji, Soraya
  - Shimonek, Kelly
  - Stinson, Roberta
  - Torgerson, Charlotte
- Commissioners to administer oaths, Order in Council 2022-215
  - Laviolette-Duval, Isabelle
  - Pataroo, Yovana
  - Rabouin, Elizabeth

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL

Nominations

Commission canadienne de sûreté nucléaire
- Commissaire permanente à temps partiel
  - Remenda, Victoria H., décret 2022-512

Greffière du Conseil privé et secrétaire du Cabinet
- Charette, Janice, décret 2022-544

Cour d'appel fédérale ou la Cour fédérale
- Commissaires à l'assermentation, décret 2021-543
  - Brant, Natasha
  - Logan, Brianna
  - Lomuto, Erika
  - Longin, Aline
  - Macena, Jonathan
  - Thompson, Kadara
- Commissaires à l'assermentation, décret 2021-1009
  - Andone, Maria Karina
  - Baumberger, Chantal
  - Beaton, Colin
  - Bemister, Keith
  - Flojo, Allister
  - Galipeau, Mélanie
  - Grosu, Gheorghe
  - Gupta, Shweta
  - Karaba, Agnes
  - Lagrani, Ahmed
  - Liaw, Michelle
  - Livingstone, Erin
  - Lee, Jean
  - Premji, Soraya
  - Shimonek, Kelly
  - Stinson, Roberta
  - Torgerson, Charlotte
- Commissaires à l'assermentation, décret 2022-215
  - Laviolette-Duval, Isabelle
  - Pataroo, Yovana
  - Rabouin, Elizabeth
- Commissaires à l'assermentation, décret 2022-540
  - Al Abdullah, Racha
  - Aresenault-Watters, Joey

Commissioners to administer oaths, Order in Council 2022-540
- Al Abdullah, Racha
- Aresenault-Watters, Joey
- Beye, Mame-Fatima Zahra
- Bouchard, Carole-Anne
- Cornick, Renee
- Cyr, Brigitte
- Drayton, Krysten Magda
- Emygdio de Castro, Samyr Saboya
- Galipeau, Mélanie
- Geagea, Habib
- Hayford, Christa Mila
- Kawkins, Jonathan
- Kang, Jagwinder
- Lajoie, Jasmine
- Lavictoire, Francesca
- Lawrence, Amanda
- Lopes de Oliveira, Claudia Maria
- Lischenski, Ginette
- Maclellan, Kelsey Manon Hélène
- Madore, Mélanie Marie Odette
- Martinez Rioux, Yannick Robert
- Narcisse, Shade
- Shean-Cormier, Jennifer
- St-Onge, Mélanie
- Tardioli, Lucia
- Watt, Kayla
- Zamalloa-Tremblay, Catherine

Specific Claims Tribunal
- Part-time Member
  - Roy, The Hon. J. Danie, Order in Council 2022-555

Superior Court of Justice of Ontario
- Judge

Court of Appeal for Ontario
- Judge ex officio
  - Centa, Robert, Order in Council 2022-515
  - Fraser, Suzan, Order in Council 2022-514
  - Osborne, Peter J., Order in Council 2022-513

Superior Court of Justice of Ontario, Family Court branch
- Judge

Court of Appeal for Ontario
- Judge ex officio
  - Daurio, Amelie M., Order in Council 2022-516

Tax Court of Canada
- Commissioner to administer oaths, Order in Council 2021-542
  - O'Sullivan, Colin

Beye, Mame-Fatima Zahra
Bouchard, Carole-Anne
Cornick, Renee
Cyr, Brigitte
Drayton, Krysten Magda
Emygdio de Castro, Samyr Saboya
Galipeau, Mélanie
Geagea, Habib
Hayford, Christa Mila
Kawkins, Jonathan
Kang, Jagwinder
Lajoie, Jasmine
Lavictoire, Francesca
Lawrence, Amanda
Lopes de Oliveira, Claudia Maria
Lischenski, Ginette
Maclellan, Kelsey Manon Hélène
Madore, Mélanie Marie Odette
Martinez Rioux, Yannick Robert
Narcisse, Shade
Shean-Cormier, Jennifer
St-Onge, Mélanie
Tardioli, Lucia
Watt, Kayla
Zamalloa-Tremblay, Catherine

Tribunal des revendications particulières
- Membre à temps partiel
  - Roy, L'hon. J. Danie, décret 2022-555

Cour supérieure de justice de l'Ontario
- Juge

Cour d'appel de l'Ontario
- Membre d'office
  - Centa, Robert, décret 2022-515
  - Fraser, Suzan, décret 2022-514
  - Osborne, Peter J., décret 2022-513

Cour supérieure de justice de l'Ontario, Cour de la famille
- Juge

Cour d'appel de l'Ontario
- Membre d'office
  - Daurio, Amelie M., décret 2022-516

Cour canadienne de l'impôt
- Commissaire à l'assermentation, décret 2021-542
  - O'Sullivan, Colin

Commissioners to administer oaths, Order in Council 2021-1010
- Beaton, Colin
- Bemister, Keith
- Gupta, Shweta
- Hone, Sophie
- Karaba, Agnes
- Liaw, Michelle
- Livingstone, Erin
- Marando, Daniella
- Premji, Soraya
- Shimonek, Kelly
- Stinson, Roberta
- Torgerson, Charlotte

Commissioners to administer oaths, Order in Council 2022-216
- Ayoubzadeh, Sima
- Lalonde, Kimberly

Commissioners to administer oaths, Order in Council 2022-541
- Cornick, Renee
- Gayala, Sage Fidèle
- Irankunda, Aline
- Kang, Jagwinder
- Lagrois, Nathalie
- Lischenski, Ginette
- Nielson, Christian
- Roussy, Maxime
- Shean-Cormier, Jennifer
- Watt, Kayla
- Zamalloa-Tremblay, Catherine

Commissaires à l'assermentation, décret 2021-1010
- Beaton, Colin
- Bemister, Keith
- Gupta, Shweta
- Hone, Sophie
- Karaba, Agnes
- Liaw, Michelle
- Livingstone, Erin
- Marando, Daniella
- Premji, Soraya
- Shimonek, Kelly
- Stinson, Roberta
- Torgerson, Charlotte

Commissaires à l'assermentation, décret 2022-216
- Ayoubzadeh, Sima
- Lalonde, Kimberly

Commissaires à l'assermentation, décret 2022-541
- Gayala, Sage Fidèle
- Irankunda, Aline
- Watt, Kayla
- Lischenski, Ginette
- Kang, Jagwinder
- Zamalloa-Tremblay, Catherine
- Roussy, Maxime
- Nielson, Christian
- Lagrois, Nathalie
- Cornick, Renee
- Shean-Cormier, Jennifer

Transportation Appeal Tribunal of Canada
- Part-time Member
  - Malette, Joelle Liliane, Order in Council 2022-496

June 17, 2022

Rachida Lagmiri
Official Documents Registrar

Tribunal d'appel des transports du Canada
- Conseillère à temps partiel
  - Malette, Joelle Liliane, décret 2022-496

Le 17 juin 2022

La registraire des documents officiels
Rachida Lagmiri

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA MARINE ACT

Hamilton-Oshawa Port Authority — Supplementary letters patent

WHEREAS the Governor in Council issued a Certificate of Amalgamation containing letters patent to amalgamate

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI MARITIME DU CANADA

Administration portuaire de Hamilton-Oshawa — Lettres patentes supplémentaires

ATTENDU QUE le gouverneur en conseil a délivré un certificat de fusion contenant des lettres patentes

the Hamilton Port Authority and the Oshawa Port Authority and to continue as one port authority named the Hamilton-Oshawa Port Authority ("Authority"), effective June 18, 2019;

WHEREAS Schedule B of the letters patent describes the federal real property or federal immovables managed by the Authority;

WHEREAS the Minister of Transport ("Minister") may transfer the management of federal real property or federal immovables under his administration to the Authority under subsection 44(2) of the *Canada Marine Act* ("Act");

WHEREAS the Minister wishes to transfer management of the federal real property described below, commonly referred to as the Burlington Piers and administered by the Minister, to the Authority;

WHEREAS, pursuant to subsection 9(1) of the Act, the Minister wishes to issue, on his own initiative, supplementary letters patent to amend Schedule B of the Authority's letters patent;

WHEREAS, pursuant to subsection 9(2) of the Act, notice of the proposed changes to the letters patent was given in writing to the board of directors of the Authority;

AND WHEREAS the Minister is satisfied that the amendment to the letters patent is consistent with the Act;

NOW THEREFORE, under the authority of subsection 9(1) of the Act, the letters patent are amended as follows:

1. Part 1 (Hamilton) of Schedule B of the Authority's letters patent is amended by adding the following after item 3(ii):

INTEREST	DESCRIPTION OF INTEREST
Burlington Piers (Fixture)	The area defined below is intended to provide a description of infrastructure, referring to part(s) of the fixtures known as North and South Piers, currently under the ownership and administration of Transport Canada at the Burlington Canal. It does not, and is not intended to describe lands, or lands covered by water, only structure referred to as part of the piers. The below description is intended to exclude: those parts necessary for the operations of the Burlington Lift Bridge, infrastructure related to the use and occupation of Environment Canada's Center for Inland Waters, navigational aids located on the pier, and a lighthouse.

fusionnant les administrations portuaires de Hamilton et d'Oshawa en continuant en tant qu'autorité portuaire unique nommée Administration portuaire Hamilton-Oshawa (« Administration »), prenant effet le 18 juin 2019;

ATTENDU QUE l'annexe « B » des lettres patentes précise les biens réels fédéraux dont la gestion est confiée à l'Administration;

ATTENDU QUE le ministre des Transports (« ministre ») peut transférer la gestion d'un bien réel fédéral ou d'un immeuble fédéral sous son administration à l'Autorité en vertu du paragraphe 44(2) de la *Loi maritime du Canada* (« Loi »);

ATTENDU QUE le ministre souhaite transférer la gestion d'un bien réel fédéral ou d'un immeuble fédéral décrits ci-dessous, communément appelés « Burlington Piers » et sous l'administration du ministre, à l'Administration;

ATTENDU QUE, en vertu du paragraphe 9(1) de la Loi, le ministre souhaite délivrer, de son propre chef, des lettres patentes supplémentaires pour modifier l'annexe « B » des lettres patentes de l'Administration;

ATTENDU QUE, en vertu du paragraphe 9(2) de la Loi, un avis des modifications proposées aux lettres patentes a été donné par écrit au conseil d'administration de l'Administration;

ATTENDU QUE le ministre est convaincu que la modification aux lettres patentes est compatible avec la Loi;

À CES CAUSES, en vertu du paragraphe 9(1) de la Loi, les lettres patentes sont modifiées comme suit :

1. La partie 1 (Hamilton) de l'annexe « B » des lettres patentes de l'Autorité est modifiée par l'addition, après le point 3(ii) :

INTÉRÊT	DESCRIPTION DE L'INTÉRÊT
Burlington Piers (Installation)	La zone désignée ci-dessous vise à fournir une description de l'infrastructure, en se référant aux parties des installations connues sous le nom de North et South Piers, actuellement sous la propriété et l'administration de Transports Canada au canal de Burlington. Il n'est pas destiné à décrire les terres, ou les terres couvertes d'eau, seulement la structure désignée comme faisant partie des piles. La description ci-dessous vise à exclure : les parties nécessaires à l'exploitation du pont levant de Burlington, les infrastructures liées à l'utilisation et à l'occupation du Centre des Eaux Intérieures d'Environnement Canada, les aides à la navigation situées sur la jetée et un phare.

INTEREST	DESCRIPTION OF INTEREST
	Part 1: All that part of the infrastructure, referred to as the northwest portion of the North Pier, depicted in red, and identified as Part 1 on the sketch plan labeled as TC-BurlingtonPiers-April-2022, more generally described as: Commencing at a point on the northwest portion of the North Pier, located at a particular point of the southernmost portion of the pier (43.2982, -79.7981), measuring in a straight line along the most southerly edge of the north pier, a distance of approximately 164 meters in length to a particular point. Thence, in a northerly direction a straight line for a distance of 2 meters to a particular point. Thence, in a westerly direction in a straight line, for a distance of 164 meters in length to a particular point. Thence, in a southerly direction in a straight line, for a distance of 2 meters to the point of commencement. The total area of the parcel described above measures a total area of approximately 328 m^2. The above description includes those pieces of infrastructure that are integral to the management of the piers — concrete poured walls, face of the pier, ladders, etc. Save and Except any light standards that may be located on this area of the pier.

INTÉRÊT	DESCRIPTION DE L'INTÉRÊT
	Partie 1 : Toute cette partie de l'infrastructure, appelée la partie nord-ouest de la jetée nord, représentée en rouge et identifiée comme la partie 1 sur le plan d'esquisse étiquetée TC-BurlingtonPiers-April-2022, plus généralement décrite comme : Partant d'un point sur la partie nord-ouest de la jetée nord, situé en un point particulier de la partie la plus au sud de la jetée (43,2982, -79,7981), mesurant en ligne droite le long du bord le plus au sud de la jetée nord, une distance d'environ 164 mètres de longueur jusqu'à un point particulier. De là, en direction nord une ligne droite sur une distance de 2 mètres jusqu'à un point déterminé. De là, dans une direction ouest en ligne droite, sur une distance de 164 mètres de longueur jusqu'à un point déterminé. De là, en direction sud en ligne droite, sur une distance de 2 mètres jusqu'au point de départ. La superficie totale de la parcelle décrite ci-dessus mesure une superficie totale d'environ 328 m^2. La description ci-dessus comprend les éléments d'infrastructure qui font partie intégrante de la gestion des jetées — murs en béton coulé, face de la jetée, échelles, etc. Conservez et exceptez tous les lampadaires qui peuvent être situés sur cette zone de la jetée.

INTEREST	DESCRIPTION OF INTEREST
	Part 2: All that part of the infrastructure, referred to as the northeast portion of the North Pier, depicted in red, and identified as Part 2 on the sketch plan labeled as TC-BurlingtonPiers-April-2022, more generally described as: Commencing at point on the northeast portion of the North pier, located at particular point of the southernmost portion of the pier (43.3000, -79.7946), measuring in a straight line along the most southerly edge of the north pier, a distance of approximately 350 meters in length to the most southeasterly corner tip of the said pier. Thence, in a northerly direction a distance of approximately 14 meters to the most northeasterly corner tip of the said pier. Thence, in a westerly direction approximately 38 meters to a corner tip of the said pier. Thence, in a southerly direction a distance of approximately 3 meters to a particular corner of the said pier. Thence, along the most northerly edge of the said pier, a distance of approximately 218 meters to a particular point. Thence, in a southerly direction a distance of approximately 5 meters (diagonally) to a particular point described approximately midway across the width of the northern pier. Thence, in a westerly distance of 96 meters to a particular point. Thence in a straight line approximately 5 meters in a southerly direction to the point of commencement. The total area of the parcel described above measures a total area of approximately 3 195 m^2. The above description includes those pieces of infrastructure that are integral to the management of the piers — concrete poured walls, face of the pier, ladders, etc. Save and Except any light standards that may be present on the area, as well as a functional navigational aid located at the most easterly point of the northeast pier.

INTÉRÊT	DESCRIPTION DE L'INTÉRÊT
	Partie 2 : Toute cette partie de l'infrastructure, appelée la partie nord-est de la jetée nord, représentée en rouge et identifiée comme la partie 2 sur le plan d'esquisse étiquetée TC-BurlingtonPiers-April-2022, plus généralement décrite comme : Commençant à un point sur la partie nord-est de la jetée Nord, situé à un point particulier de la partie la plus au sud de la jetée (43.3000,-79,7946), mesurant en ligne droite le long du bord le plus au sud de la jetée nord, une distance d'environ 350 mètres de longueur jusqu'à la pointe d'angle la plus au sud-est de ladite jetée. De là, en direction nord sur une distance d'environ 14 mètres jusqu'à l'extrémité d'angle la plus au nord-est de ladite jetée. De là, en direction ouest sur une distance d'environ 38 mètres jusqu'à un bout d'angle de ladite jetée. De là, en direction sud sur une distance d'environ 3 mètres jusqu'à un coin particulier de ladite jetée. De là, en suivant le bord le plus au nord dudit quai, une distance d'environ 218 mètres jusqu'à un point déterminé. De là, en direction sud sur une distance d'environ 5 mètres (en diagonale) jusqu'à un point particulier décrit approximativement à mi-chemin sur la largeur de la jetée nord. De là, dans une distance ouest de 96 mètres jusqu'à un point déterminé. De là, en ligne droite sur environ 5 mètres en direction sud jusqu'au point de départ. La superficie totale de la parcelle décrite ci-dessus mesure une superficie totale d'environ 3 195 m^2. La description ci-dessus comprend les éléments d'infrastructure qui font partie intégrante de la gestion des jetées — murs en béton coulé, face de la jetée, échelles, etc. Sauf et excepté les lampadaires qui peuvent être présents sur le secteur, ainsi qu'une aide à la navigation fonctionnelle située au point le plus à l'est de la jetée nord-est.

INTEREST	DESCRIPTION OF INTEREST
	Part 3: All that part of the infrastructure, referred to as the southeast portion of the South Pier, depicted in red and identified as Part 3 on the sketch plan labeled as TC-BurlingtonPiers-April-2022 more generally described as: Commencing at point on the southeast portion of the South pier, located at particular point of the southernmost portion of the pier (43.2993, -79.7937), measuring in a straight line along the most southernly edge of the southeast pier a distance of approximately 330 meters to the most southeast tip of the pier. Thence, in a northernly direction measuring in a straight line along the most easternly edge of the southeast pier a distance of approximately 20 meters to the most northeasterly tip of the said pier. Thence, in a westerly direction measuring in a straight line along the most northernly edge of the southeast pier as distance of approximately 352 meters to a particular point on the northern edge of the southeast pier. Thence in a southern direction measuring in a straight line a distance of approximately 3 meters to a particular point on the southeast pier. Thence, in an easternly direction measuring in a straight line approximately 50 meters to a particular point on the southeast pier. Thence in a diagonal line direction, more or less, for a distance of approximately 32 meters to the point of commencement. The total area of the parcel described above measures a total area of approximately 5 344 m^2. The above description includes those pieces of infrastructure that are integral to the management of the piers — concrete poured walls, face of the pier, ladders, etc. Save and Except any light standards that may be present on the area, as well as a functional navigational aid, and lighthouse located at the most easterly point of the southeast pier.

INTÉRÊT	DESCRIPTION DE L'INTÉRÊT
	Partie 3 : Toute cette partie de l'infrastructure, appelée la partie sud-est de la jetée sud, représentée en rouge et identifiée comme la partie 3 sur le plan d'esquisse étiquetée TC-BurlingtonPiers-April-2022 plus généralement décrite comme : Commençant à point sur la partie sud-est de la jetée sud, situé à un point particulier de la partie la plus au sud de la jetée (43,2993, -79,7937), mesurant en ligne droite le long du bord le plus au sud de la jetée sud-est sur une distance d'environ 330 mètres à l'extrémité la plus au sud-est de la jetée. De là, dans une direction nord mesurant en ligne droite le long du bord le plus à l'est de la jetée sud-est une distance d'environ 20 mètres jusqu'à l'extrémité la plus au nord-est de ladite jetée. De là, dans une direction ouest mesurant en ligne droite le bord le plus au nord de la jetée sud-est sur une distance d'environ 352 mètres jusqu'à un point particulier sur le bord nord de la jetée sud-est. De là dans une direction sud mesurant en ligne droite une distance d'environ 3 mètres jusqu'à un point particulier sur la jetée sud-est. De là, dans une direction est mesurant en ligne droite environ 50 mètres jusqu'à un point particulier de la jetée sud-est. De là, en diagonale, plus ou moins, sur une distance d'environ 32 mètres jusqu'au point de départ. La superficie totale de la parcelle décrite ci-dessus mesure une superficie totale d'environ 5 344 m^2. La description ci-dessus comprend les éléments d'infrastructure qui font partie intégrante de la gestion des jetées — murs en béton coulé, face de la jetée, échelles, etc. Sauf et sauf les lampadaires pouvant être présents sur le secteur, ainsi qu'une aide à la navigation fonctionnelle et un phare situé au point le plus à l'est de la jetée sud-est.

INTEREST	DESCRIPTION OF INTEREST
	Part 4: All that part of the infrastructure, referred to as the southwest portion of the South Pier, depicted in red and identified as Part 4 on the sketch plan labeled as TC-BurlingtonPiers-April-2022 more generally described as: Commencing at point on the southwest portion of the South pier, located at particular point of the southernmost portion of the pier (43.2968, -79.7987), measuring in a straight line along the most southernly edge of the southwest pier a distance of approximately 153 meters to a particular point on the southwest pier. Thence, in a northernly direction measuring in a straight line a distance of approximately 9 meters to a particular point on the southwest pier. Thence, in an easternly direction measuring in a straight line a distance of approximately 92 meters to a particular point on the southwest pier. Thence, in a northernly direction measuring in a straight line a distance of approximately 2 meters to a particular point on the southwest pier. Thence, in an easternly direction measuring in a straight line for a distance of approximately 61 meters to a particular point on the southeast pier. Thence, in a northernly direction measuring in a straight line for a distance of approximately 4 meters to a particular point on the most northernly edge of the southwest pier. Thence, in a westerly direction along the most northern edge of the southwest pier in a straight line a distance of approximately 304 meters to a particular point on the edge of the southwest pier. Thence, around the most westerly tip of the southwest pier in a curved line following the edge of the southwest pier, measuring approximately 20 meters to the point of commencement. The total area of the parcel described above measures a total area of approximately 3 143 m^2. The above description includes those pieces of infrastructure that are integral to the management of the piers — concrete poured external walls, face of the pier, ladders, etc. SAVE AND EXCEPT any light standards that may be present on the area, as well as a functional navigational aid located at the most westerly point of the southwest pier. The total area of Parts 1, 2, 3, and 4 described above, is approximately 1.201 HA.

2. These letters patent take effect on the date of issuance.

ISSUED this 22nd day of June, 2022.

The Honourable Omar Alghabra, P.C., M.P.
Minister of Transport

INTÉRÊT	DESCRIPTION DE L'INTÉRÊT
	Partie 4 : Toute cette partie de l'infrastructure, appelée la partie sud-ouest de la jetée sud, représentée en rouge et identifiée comme la partie 4 sur le plan d'esquisse étiquetée TC-BurlingtonPiers-April-2022 plus généralement décrite comme : Commençant à un point sur la partie sud-ouest de la jetée Sud, situé à un point particulier de la partie la plus au sud de la jetée (43.2968, -79,7987), mesurant en ligne droite le long du bord le plus au sud de la jetée sud-ouest sur une distance d'environ 153 mètres jusqu'à un point particulier sur la jetée sud-ouest. De là, dans une direction nord mesurant en ligne droite une distance d'environ 9 mètres jusqu'à un point particulier sur la jetée sud-ouest. De là, dans une direction est mesurant en ligne droite une distance d'environ 92 mètres jusqu'à un point particulier sur la jetée sud-ouest. De là, dans une direction nord mesurant en ligne droite une distance d'environ 2 mètres jusqu'à un point particulier sur la jetée sud-ouest. De là, dans une direction est mesurant en ligne droite sur une distance d'environ 61 mètres jusqu'à un point particulier sur la jetée sud-est. De là, dans une direction nord mesurant en ligne droite sur une distance d'environ 4 mètres jusqu'à un point particulier sur le bord le plus au nord de la jetée sud-ouest. De là, en direction ouest le long du bord le plus au nord de la jetée sud-ouest en ligne droite sur une distance d'environ 304 mètres jusqu'à un point particulier sur le bord de la jetée sud-ouest. De là, autour de l'extrémité la plus à l'ouest de la jetée sud-ouest en une ligne courbe suivant le bord de la jetée sud-ouest, mesurant environ 20 mètres jusqu'au point de départ. La superficie totale de la parcelle décrite ci-dessus mesure une superficie totale d'environ 3 143 m^2. La description ci-dessus comprend les éléments d'infrastructure qui font partie intégrante de la gestion des jetées — murs extérieurs coulés en béton, face de la jetée, échelles, etc. Sauf et excepté les lampadaires qui peuvent être présents sur le secteur, ainsi qu'une aide à la navigation fonctionnelle située au point le plus à l'ouest de la jetée sud-ouest. La superficie totale des parties 1, 2, 3 et 4 décrites ci-dessus est d'environ 1.201 HA.

2. Les présentes lettres patentes prennent effet à la date de leur délivrance.

DÉLIVRÉES le 22e jour de juin 2022.

L'honorable Omar Alghabra, C.P., député
Ministre des Transports

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Interim Order Respecting Cruise Ship Restrictions and Vaccination Requirements Due to the Coronavirus Disease 2019 (COVID-19)

Whereas the Minister of Transport believes that the annexed *Interim Order Respecting Cruise Ship Restrictions and Vaccination Requirements Due to the Coronavirus Disease 2019 (COVID-19)* is required to deal with a direct or indirect risk to marine safety or to the marine environment;

And whereas the provisions of the annexed Interim Order may be contained in a regulation made pursuant to subsection 120(1)[a] and paragraphs 136(1)(f)[b] and (h)[b] of the *Canada Shipping Act, 2001*[c];

Therefore, the Minister of Transport, pursuant to subsection 10.1(1)[d] of the *Canada Shipping Act, 2001*[c], makes the annexed *Interim Order Respecting Cruise Ship Restrictions and Vaccination Requirements Due to the Coronavirus Disease 2019 (COVID-19)*.

Ottawa, June 19, 2022

Omar Alghabra
Minister of Transport

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Arrêté d'urgence imposant certaines restrictions et exigences de vaccination aux navires de croisière en raison de la maladie à coronavirus 2019 (COVID-19)

Attendu que le ministre des Transports estime que l'*Arrêté d'urgence imposant certaines restrictions et exigences de vaccination aux navires de croisière en raison de la maladie à coronavirus 2019 (COVID-19)*, ci-après, est nécessaire pour parer à un risque — direct ou indirect — à la sécurité maritime ou au milieu marin;

Attendu que les dispositions de cet arrêté d'urgence peuvent faire l'objet d'un règlement pris en vertu du paragraphe 120(1)[a] et des alinéas 136(1)f)[b] et h)[b] de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*[c],

À ces causes, le ministre des Transports, en vertu du paragraphe 10.1(1)[d] de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*[c], prend l'*Arrêté d'urgence imposant certaines restrictions et exigences de vaccination aux navires de croisière en raison de la maladie à coronavirus 2019 (COVID-19)*, ci-après.

Ottawa, le 19 juin 2022

Le ministre des Transports
Omar Alghabra

Interim Order Respecting Cruise Ship Restrictions and Vaccination Requirements Due to the Coronavirus Disease 2019 (COVID-19)

Interpretation

Definitions

1 (1) The following definitions apply in this Interim Order.

COVID-19 means the coronavirus disease 2019. (*COVID-19*)

COVID-19 antigen test means a COVID-19 screening or diagnostic immunoassay that

(a) detects the presence of a viral antigen indicating the presence of COVID-19;

[a] S.C. 2018, c. 27, s. 694
[b] S.C. 2005, c. 29, s. 18
[c] S.C. 2001, c. 26
[d] S.C. 2018, c. 27, s. 690

Arrêté d'urgence imposant certaines restrictions et exigences de vaccination aux navires de croisière en raison de la maladie à coronavirus 2019 (COVID-19)

Définitions et interprétation

Définitions

1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent arrêté d'urgence.

bâtiment à passagers Bâtiment, autre qu'un transbordeur, qui est certifié pour transporter plus de douze passagers selon ce qui figure sur son certificat d'inspection ou son certificat de sécurité pour bâtiment à passagers délivré en vertu du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*, ou sur tout autre certificat équivalent délivré par un gouvernement étranger. (*passenger vessel*)

[a] L.C. 2018, ch. 27, art. 694
[b] L.C. 2005, ch. 29, art. 18
[c] L.C. 2001, ch. 26
[d] L.C. 2018, ch. 27, art. 690

(b) is authorized for sale or distribution in Canada or in the jurisdiction in which it was obtained;

(c) if the test is self-administered, is observed and whose result is verified

(i) in person by an accredited laboratory or testing provider, or

(ii) in real time by remote audiovisual means by the accredited laboratory or testing provider that provided the test; and

(d) if the test is not self-administered, is performed by an accredited laboratory or testing provider. (*essai antigénique relatif à la COVID-19*)

COVID-19 molecular test means a COVID-19 screening or diagnostic test, including a test performed using the method of polymerase chain reaction (PCR) or reverse transcription loop-mediated isothermal amplification (RT-LAMP), that

(a) if the test is self-administered, is observed and whose result is verified

(i) in person by an accredited laboratory or testing provider, or

(ii) in real time by remote audiovisual means by the accredited laboratory or testing provider that provided the test; or

(b) if the test is not self-administered, is performed by an accredited laboratory or testing provider. (*essai moléculaire relatif à la COVID-19*)

cruise ship means any passenger vessel, other than a ferry vessel or a passenger vessel that provides essential services, whose passengers are scheduled to be on board for 24 hours or more. (*navire de croisière*)

ferry vessel means any vessel, having provision for deck passengers and for vehicles, that is operated on a short run on a schedule between two points over the most direct water route and offers a public service of a type normally attributed to a bridge or tunnel. (*transbordeur*)

large cruise ship means a cruise ship that

(a) is certified to carry more than 100 persons, as indicated on the safety inspection certificate or safety certificate for passenger vessels issued to it under the *Vessel Safety Certificates Regulations* or on an equivalent certificate issued by a foreign government; and

bâtiment à passagers qui fournit des services essentiels Tout bâtiment à passagers mentionné à l'annexe. (*passenger vessel that provides essential services*)

Bulletin de la sécurité des navires nº 17/2021 Le bulletin de la sécurité des navires intitulé *Mesures pour les personnes (autres que les passagers) à bord des bâtiments canadiens et des bâtiments à passagers étrangers exploités dans les eaux canadiennes afin d'atténuer la propagation de la COVID-19*, BSN nº 17/2021, publié le 1er novembre 2021 par la Direction générale de la Sécurité et Sûreté maritimes de Transports Canada avec ses modifications successives et tout texte le remplaçant. (*Ship Safety Bulletin No. 17/2021*)

Bulletin de la sécurité des navires nº 18/2021 Le bulletin de la sécurité des navires intitulé *Mesures pour soutenir la sécurité des croisières au Canada*, BSN nº 18/2021, publié le 30 novembre 2021 par la Direction générale de la Sécurité et Sûreté maritimes de Transports Canada avec ses modifications successives et tout texte le remplaçant. (*Ship Safety Bulletin No. 18/2021*)

COVID-19 La maladie à coronavirus 2019. (*COVID-19*)

essai antigénique relatif à la COVID-19 Essai immunologique de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19 qui, à la fois :

a) détecte la présence d'un antigène viral indicatif de la COVID-19;

b) est autorisé pour la vente ou la distribution au Canada ou dans un pays étranger dans lequel il a été obtenu;

c) s'il est auto-administré, son administration est observée et son résultat est vérifié :

(i) soit en personne par un laboratoire accrédité ou un fournisseur de services d'essais,

(ii) soit à distance, en temps réel, par un moyen audiovisuel par le laboratoire accrédité ou par le fournisseur de services d'essais qui a fourni l'essai;

d) s'il n'est pas auto-administré, son administration est effectuée par un laboratoire accrédité ou par un fournisseur de services d'essais. (*COVID-19 antigen test*)

essai moléculaire relatif à la COVID-19 Essai de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19 administré par un laboratoire accrédité, y compris l'essai administré selon le procédé d'amplification en chaîne par polymérase (ACP)

(b) is equipped with berths or cabins for overnight travel by passengers. (*grand navire de croisière*)

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

passenger vessel means a vessel, other than a ferry vessel, that is certified to carry more than 12 passengers as indicated on the inspection certificate or safety certificate for passenger vessels issued to it under the *Vessel Safety Certificates Regulations* or on an equivalent certificate issued by a foreign government. (*bâtiment à passagers*)

passenger vessel that provides essential services means a passenger vessel that is set out in the schedule. (*bâtiment à passagers qui fournit des services essentiels*)

Ship Safety Bulletin No. 17/2021 means the Ship Safety Bulletin entitled *Measures for Persons (other than passengers) on Canadian Vessels and Foreign Passenger Vessels Operating in Canadian Waters to Mitigate the Spread of COVID-19*, SSB No. 17/2021, published on November 1, 2021 by the Marine Safety and Security Directorate of Transport Canada, as amended from time to time or as replaced. (*bulletin de la sécurité des navires nº 17/2021*)

Ship Safety Bulletin No. 18/2021 means the Ship Safety Bulletin entitled *Measures to Support Safe Cruise Travel in Canada*, SSB No. 18/2021, published on November 30, 2021 by the Marine Safety and Security Directorate of Transport Canada, as amended from time to time or as replaced. (*bulletin de la sécurité des navires nº 18/2021*)

signs and symptoms of COVID-19 include a fever and a cough or a fever and difficulty breathing. (*signes et symptômes de la COVID-19*)

small cruise ship means a cruise ship that

(a) is certified to carry 100 persons or fewer, as indicated on the safety inspection certificate or safety certificate for passenger vessels issued to it under the *Vessel Safety Certificates Regulations* or on an equivalent certificate issued by a foreign government; and

(b) is equipped with berths or cabins for overnight travel by passengers. (*petit navire de croisière*)

testing provider means

(a) a person who may provide COVID-19 screening or diagnostic testing services under the laws of the jurisdiction where the service is provided;

(b) an organization, such as a telehealth service provider or pharmacy, that may provide COVID-19 ou d'amplification isotherme médiée par boucle par transcription inverse (RT-LAMP) qui :

a) s'il est auto-administré, son administration est observée et son résultat est vérifié :

(i) soit en personne par un laboratoire accrédité ou un fournisseur de services d'essais,

(ii) soit à distance, en temps réel, par un moyen audiovisuel par le laboratoire accrédité ou par le fournisseur de services d'essais qui a fourni l'essai;

b) s'il n'est pas auto-administré, son administration est effectuée par un laboratoire accrédité ou par un fournisseur de services d'essais. (*COVID-19 molecular test*)

fournisseur de services d'essais S'entend de l'une ou l'autre des personnes ou organisations suivantes :

a) la personne qui peut fournir des services de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19 en vertu des lois de la juridiction où le service est fourni;

b) l'organisation, telle qu'un fournisseur de services de télésanté ou une pharmacie, qui peut fournir des services de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19 en vertu des lois de la juridiction où le service est fourni et qui emploie une personne visée à l'alinéa a) ou qui a conclu un contrat avec une telle personne;

c) dans le cas d'un essai antigénique relatif à la COVID-19, une personne employée par le représentant autorisé qui est formée pour superviser l'administration et vérifier les résultats d'un tel essai. (*testing provider*)

grand navire de croisière S'entend du navire de croisière qui, à la fois :

a) est certifié pour transporter plus de cent personnes selon le certificat d'inspection de sécurité ou le certificat de sécurité pour bâtiment à passagers délivré au navire en vertu du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* ou selon un certificat équivalent délivré au navire par un gouvernement étranger;

b) est équipé de couchettes ou de cabines pour le voyage de nuit des passagers. (*large cruise ship*)

ministre Le ministre des Transports. (*Minister*)

navire de croisière Bâtiment à passagers prévu pour que les passagers restent à bord pendant vingt-quatre heures ou plus et qui n'est ni un transbordeur ni un bâtiment à passagers qui fournit des services essentiels. (*cruise ship*)

screening or diagnostic testing services under the laws of the jurisdiction where the service is provided and that employs or contracts with a person referred to in paragraph (a); or

(c) in the case of a COVID-19 antigen test, a person employed by the authorized representative who is trained to oversee the results of the test and attest to it. (*fournisseur de services d'essais*)

petit navire de croisière S'entend du navire de croisière qui, à la fois :

a) est certifié pour transporter cent personnes ou moins selon le certificat d'inspection de sécurité ou le certificat de sécurité pour bâtiment à passagers délivré au navire en vertu du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* ou selon un certificat équivalent délivré au navire par un gouvernement étranger;

b) est équipé de couchettes ou de cabines pour le voyage de nuit des passagers. (*small cruise ship*)

transbordeur Bâtiment aménagé pour le transport de passagers de pont et de véhicules qui est utilisé sur un petit parcours suivant un horaire entre deux points sur la voie d'eau la plus directe et qui offre un service public généralement assuré par un pont ou un tunnel. (*ferry vessel*)

signes et symptômes de la COVID-19 S'entend notamment de la fièvre et de la toux ou de la fièvre et des difficultés respiratoires. (*signs and symptoms of COVID-19*)

Interpretation — fully vaccinated

(2) For the purposes of this Interim Order, a person is fully vaccinated at least 14 days after they complete a COVID-19 vaccine dosage regimen if

(a) in the case of a vaccine dosage regimen that uses a COVID-19 vaccine that is authorized for sale in Canada,

(i) the vaccine has been administered to the person in accordance with its labelling, or

(ii) the Minister of Health determines, on the recommendation of the Chief Public Health Officer appointed under subsection 6(1) of the *Public Health Agency of Canada Act*, that the regimen is suitable, having regard to the scientific evidence related to the efficacy of that regimen in preventing the introduction or spread of COVID-19 or any other factor relevant to preventing the introduction or spread of COVID-19; or

(b) in all other cases,

(i) the vaccines of the regimen are authorized for sale in Canada or in another jurisdiction, and

(ii) the Minister of Health determines, on the recommendation of the Chief Public Health Officer appointed under subsection 6(1) of the *Public Health Agency of Canada Act*, that the vaccines and the regimen are suitable, having regard to the scientific evidence related to the efficacy of that regimen and the vaccines in preventing the introduction or spread of COVID-19 or any other factor relevant to preventing the introduction or spread of COVID-19.

Interprétation — entièrement vaccinée

(2) Pour l'application du présent arrêté d'urgence, une personne est entièrement vaccinée au moins quatorze jours après avoir suivi un protocole vaccinal complet contre la COVID-19 si :

a) dans le cas d'un protocole vaccinal précisant un vaccin contre la COVID-19 qui est autorisé pour la vente au Canada :

(i) soit le vaccin a été administré à la personne conformément à son étiquetage,

(ii) soit le ministre de la Santé, sur recommandation de l'administrateur en chef de la santé publique, nommé en application du paragraphe 6(1) de la *Loi sur l'Agence de la santé publique du Canada*, conclut que le protocole vaccinal est approprié compte tenu des preuves scientifiques relatives à son efficacité pour prévenir l'introduction ou la propagation de la COVID-19 ou de tout autre facteur pertinent à cet égard;

b) dans tout autre cas :

(i) d'une part, les vaccins du protocole vaccinal sont autorisés pour la vente soit au Canada, soit dans un pays étranger,

(ii) d'autre part, le ministre de la Santé, sur recommandation de l'administrateur en chef de la santé publique, nommé en application du paragraphe 6(1) de la *Loi sur l'Agence de la santé publique du Canada*, conclut que ces vaccins et le protocole vaccinal sont appropriés compte tenu des preuves

scientifiques relatives à leur efficacité pour prévenir l'introduction ou la propagation de la COVID-19 ou de tout autre facteur pertinent à cet égard.

For greater certainty

(3) For greater certainty, for the purposes of subsection (2), a COVID-19 vaccine that is authorized for sale in Canada does not include a similar vaccine sold by the same manufacturer that has been authorized for sale in another jurisdiction.

Précision

(3) Pour l'application du paragraphe (2), il est entendu que ne constitue pas un vaccin contre la COVID-19 autorisé au Canada un vaccin similaire vendu par le même fabricant et qui a été autorisé pour la vente dans un pays étranger.

Application

International voyage

2 This Interim Order applies to cruise ships operating in Canadian waters that are on a voyage that

(a) begins at a port in Canada and includes a scheduled stop at one or more ports of call in a country other than Canada; or

(b) begins at a port in a country other than Canada and includes a scheduled stop at one or more ports of call in Canada.

Champ d'application

Voyages internationaux

2 Le présent arrêté d'urgence s'applique aux navires de croisière qui sont exploités dans les eaux canadiennes alors qu'il effectuent un des voyages suivants :

a) à partir d'un port situé au Canada et qui comprend au moins un arrêt prévu à un port d'escale dans un pays autre que le Canada;

b) à partir d'un port situé dans un pays autre que le Canada et qui comprend au moins un arrêt prévu à un port d'escale au Canada.

Cruise Ships

Prohibition — large cruise ships

3 (1) It is prohibited for a large cruise ship to be operated unless the ship's authorized representative

(a) has verified that, before boarding the ship, every person is fully vaccinated or has a reason referred to in subsection (6) for not being fully vaccinated;

(b) has implemented a COVID-19 management plan that contains the measures referred to in section 12;

(c) has verified that, before boarding the ship, every person, other than a passenger, has undergone testing for COVID-19 as set out in Ship Safety Bulletin No. 17/2021 and has provided evidence of the result of the tests indicating that they obtained the result provided for in the bulletin for those tests;

(d) has verified that, before boarding the ship, every passenger has undergone testing for COVID-19 as set out in Ship Safety Bulletin No. 18/2021 and has provided evidence of the result of the tests indicating that they obtained the result provided for in the bulletin for those tests;

Navires de croisière

Interdiction — grand navire de croisière

3 (1) Il est interdit d'exploiter un grand navire de croisière à moins que son représentant autorisé ne respecte les exigences suivantes :

a) il vérifie, avant qu'elle ne monte à bord du navire, que chaque personne est entièrement vaccinée ou a une raison visée au paragraphe (6) de ne pas l'être;

b) il a mis en œuvre un plan de gestion de la COVID-19 qui comprend les mesures visées à l'article 12;

c) il vérifie, avant qu'elle ne monte à bord du navire, que chaque personne, autre qu'un passager, a subi les essais relatifs à la COVID-19 prévus dans le Bulletin de la sécurité des navires nº 17/2021 et lui a fourni la preuve du résultat de ces essais indiquant qu'elle a obtenu le résultat prévu dans le bulletin pour ces essais;

d) il vérifie, avant qu'il ne monte à bord du navire, que chaque passager a subi les essais relatifs à la COVID-19 prévus dans le Bulletin de la sécurité des navires nº 18/2021 et lui a fourni la preuve du résultat de ces essais indiquant qu'il a obtenu le résultat prévu dans le bulletin pour ces essais;

(e) has measures in place for a person on board the ship to undergo testing for COVID-19, in accordance with the following ship safety bulletins:

(i) in the case of a passenger, Ship Safety Bulletin No. 18/2021, and

(ii) in the case of any other person, Ship Safety Bulletin No. 17/2021;

(f) has developed a ship-to-shore checklist respecting procedures at ports that meets the requirements set out in subsection 16(1); and

(g) has procedures in place for isolating or quarantining persons, in accordance with the following ship safety bulletins:

(i) in the case of a passenger, Ship Safety Bulletin No. 18/2021, and

(ii) in the case of any other person, Ship Safety Bulletin No. 17/2021.

Prohibition — small cruise ships

(2) It is prohibited for a small cruise ship to be operated unless the ship's authorized representative complies with the requirements set out in paragraphs (1)(a), (c) to (e) and (g) in relation to that ship.

Exception — passengers 12 years of age or older

(3) Despite subsections (1) and (2), only passengers 12 years of age or older are required to be fully vaccinated.

Exception

(4) For the purposes of paragraph (1)(a) and subsection (2), the reasons a person may have for not being fully vaccinated are the following:

(a) the person has a medical contraindication that prevents them from being fully vaccinated; or

(b) the person has a sincerely held religious belief that prevents them from being fully vaccinated, in the case of

(i) a person, other than a passenger, on board a cruise ship, or

(ii) a passenger who boarded a cruise ship in Canada.

e) il met en place des mesures afin de faire subir aux personnes se trouvant à bord du navire les essais relatifs à la COVID-19 conformément aux bulletins de la sécurité des navires suivants :

(i) dans le cas d'un passager, le Bulletin de la sécurité des navires nº 18/2021,

(ii) dans tout autre cas, le Bulletin de la sécurité des navires nº 17/2021;

f) il dresse une liste de vérification navire-terre concernant les procédures à suivre dans les ports qui est conforme au paragraphe 16(1);

g) il met en place des procédures afin d'isoler ou de mettre en quarantaine les personnes conformément aux bulletins de la sécurité des navires suivants :

(i) dans le cas d'un passager, le Bulletin de la sécurité des navires nº 18/2021,

(ii) dans tout autre cas, le Bulletin de la sécurité des navires nº 17/2021.

Interdiction — petit navire de croisière

(2) Il est interdit d'exploiter un petit navire de croisière à moins que son représentant autorisé ne respecte les exigences prévues aux alinéas (1)a), c) à e) et g) à l'égard du navire.

Exception — passagers âgés de douze ans ou plus

(3) Malgré les paragraphes (1) et (2), seuls les passagers âgés de douze ans ou plus doivent être entièrement vaccinés.

Exception

(4) Pour l'application de l'alinéa (1)a) et du paragraphe (2), la personne qui n'est pas entièrement vaccinée peut invoquer l'une des raisons suivantes :

a) une contre-indication médicale qui l'empêche de l'être;

b) une croyance religieuse sincère dans le cas :

(i) d'une personne autre qu'un passager à bord d'un navire de croisière,

(ii) d'un passager qui est monté à bord d'un navire de croisière au Canada.

Confirmation

4 Before a cruise ship is operated, the authorized representative of the ship must confirm to the Minister that they have

(a) verified that every passenger who is 12 years of age or older is fully vaccinated and that every passenger on board the ship has been tested for COVID-19 in accordance with Ship Safety Bulletin No. 18/2021 and has provided the results of their test to the authorized representative in accordance with that bulletin;

(b) verified that every person who relies on a reason for not being fully vaccinated has provided the evidence required under subsection 5(4); and

(c) put the following measures in place:

(i) measures for every person on board the ship, other than a passenger, who is not fully vaccinated to undergo testing for COVID-19 as set out in Ship Safety Bulletin No. 17/2021, and

(ii) measures for every passenger on board the ship who is not fully vaccinated to undergo testing for COVID-19 as set out in Ship Safety Bulletin No. 18/2021.

Confirmation

4 Le représentant autorisé d'un navire de croisière confirme au ministre, avant que le navire ne soit exploité, qu'il a accompli les actions suivantes :

a) vérifier que tout passager qui est âgé de douze ans ou plus est entièrement vacciné et que tout passager se trouvant à bord du navire a subi un essai relatif à la COVID-19 selon les modalités prévues dans le Bulletin de sécurité des navires nº 18/2021 et a fourni au représentant autorisé les résultats de l'essai qu'il a subi selon les modalités de ce bulletin;

b) vérifier que toute personne qui invoque l'une des raisons de ne pas être entièrement vaccinée a présenté la preuve exigée au paragraphe 5(4);

c) mettre en place les mesures suivantes :

(i) des mesures pour faire subir aux personnes qui ne sont pas entièrement vaccinées et qui se trouvent à bord du navire, autre qu'un passager, les essais relatifs à la COVID-19 prévus dans le Bulletin de la sécurité des navires nº 17/2021,

(ii) des mesures pour faire subir aux passagers qui ne sont pas entièrement vaccinés et qui se trouvent à bord du navire, les essais relatifs à la COVID-19 prévus dans le Bulletin de la sécurité des navires nº 18/2021.

Evidence of vaccination

5 (1) It is prohibited for any person, other than a passenger who is less than 12 years of age, to be on board a cruise ship unless the person has provided to the ship's authorized representative evidence of COVID-19 vaccination demonstrating that they are fully vaccinated.

Exception

(2) Despite subsection (1), a person may board a cruise ship without providing to the authorized representative of the ship evidence of COVID-19 vaccination for one of the following reasons:

(a) the person has a medical contraindication that prevents them from being fully vaccinated; or

(b) the person has a sincerely held religious belief that prevents them from being fully vaccinated, in the case of

(i) a person other than a passenger, or

(ii) a passenger who boarded the ship in Canada.

Accommodation under applicable legislation

(3) The authorized representative must verify that a passenger relying on a reason referred to in subsection (2) is entitled to be accommodated, on the basis of the reason

Preuve de vaccination

5 (1) Il est interdit à toute personne, autre qu'un passager de douze ans ou moins, d'être à bord d'un navire de croisière à moins d'avoir présenté au représentant autorisé du navire une preuve de vaccination contre la COVID-19 démontrant qu'elle est entièrement vaccinée.

Exception

(2) Malgré le paragraphe (1), une personne peut, pour l'une des raisons ci-après, monter à bord d'un navire de croisière sans présenter au représentant autorisé du navire une preuve de vaccination contre la COVID-19 :

a) elle a une contre-indication médicale qui l'empêche d'être entièrement vacciné;

b) elle ne peut pas être entièrement vaccinée en raison d'une croyance religieuse sincère si cette personne :

(i) n'est pas un passager,

(ii) est un passager qui est monté à bord du navire au Canada.

Mesure d'adaptation — législation applicable

(3) Le représentant autorisé vérifie que le passager qui invoque l'une des raisons visées au paragraphe (3) a droit à une mesure d'adaptation pour la raison qu'il invoque,

they are relying on, under applicable legislation, by being permitted to board the ship without being fully vaccinated.

Evidence

(4) A person who relies on a reason referred to in subsection (2) must provide to the authorized representative the following evidence:

(a) in the case of a person other than a passenger, evidence of a medical contraindication or sincerely held religious belief that contains the information set out in Ship Safety Bulletin No. 17/2021; and

(b) in the case of a passenger, evidence of a medical contraindication or sincerely held religious belief that contains the information set out in Ship Safety Bulletin No. 18/2021.

COVID-19 test results

(5) It is prohibited for a person to be on board a cruise ship unless the person has undergone testing for COVID-19 as set out in Ship Safety Bulletin No. 17/2021 or Ship Safety Bulletin No. 18/2021, as the case may be, and has provided to the authorized representative of the ship evidence of the result of the tests indicating that they obtained the result provided for in the bulletin for those tests.

Notification — vaccination

6 A cruise ship that is a foreign vessel on a voyage to Canada departing from any other country must not enter Canadian waters unless the authorized representative of the cruise ship notified every person before they boarded the ship that they may be required, under an order made under section 58 of the *Quarantine Act*, to provide, before boarding the ship or before entering Canadian waters, to the Minister of Health, a *screening officer*, as defined in section 2 of that Act, or a person designated as a quarantine officer under subsection 5(2) of that Act, by the electronic means specified by that Minister, information related to their COVID-19 vaccination and evidence of COVID-19 vaccination. The authorized representative must also notify every person that they may be denied permission to board the cruise ship and may be liable to a fine if this requirement applies to them and they fail to comply with it.

Exceptions

7 This Interim Order does not apply to

(a) a cruise ship that is a foreign vessel in the territorial sea of Canada that is exercising the right of innocent passage in accordance with international law and Article 19 of Section 3 of the United Nations Convention on

aux termes de la législation applicable, pour lui permettre de monter à bord du navire sans être entièrement vacciné.

Preuve

(4) La personne qui invoque l'une des raisons mentionnées au paragraphe (2) présente au représentant autorisé la preuve suivante :

a) dans le cas d'une personne autre qu'un passager, la preuve d'une contre-indication médicale ou d'une croyance religieuse sincère qui contient les renseignements prévus dans le Bulletin de la sécurité des navires nº 17/2021;

b) dans le cas d'un passager, la preuve d'une contre-indication médicale ou d'une croyance religieuse sincère qui contient les renseignements prévus dans le Bulletin de la sécurité des navires nº 18/2021.

Essai relatif à la COVID-19

(5) Il est interdit à toute personne d'être à bord d'un navire de croisière à moins qu'elle n'ait subi les essais relatifs à la COVID-19 prévus dans le Bulletin de la sécurité des navires nº 17/2021 ou dans le Bulletin de la sécurité des navires nº 18/2021, selon le cas, et qu'elle fournisse au représentant autorisé du navire la preuve du résultat de ces essais indiquant qu'elle a obtenu le résultat prévu dans le bulletin pour ces essais.

Avis — vaccination

6 Un navire de croisière qui est un bâtiment étranger et qui effectue un voyage à destination du Canada en partance de tout autre pays ne peut entrer en eaux canadiennes à moins que son représentant autorisé avise chaque personne, avant qu'elle ne monte à bord du navire, qu'elle pourrait être tenue, aux termes de tout décret pris en vertu de l'article 58 de la *Loi sur la mise en quarantaine*, de fournir, avant de monter à bord du navire ou avant qu'elle n'entre dans les eaux canadiennes, au ministre de la Santé, à l'*agent de contrôle*, au sens de l'article 2 de cette loi ou à toute personne désignée à titre d'agent de quarantaine en vertu du paragraphe 5(2) de cette loi, par le moyen électronique que ce ministre précise, des renseignements sur son statut de vaccination contre la COVID-19 et une preuve de vaccination contre la COVID-19. Le représentant autorisé avise chaque personne qu'elle peut se voir refuser l'embarquement à bord du navire et qu'elle peut encourir une amende si cette exigence s'applique à son égard et qu'elle ne s'y conforme pas.

Exceptions

7 Le présent arrêté d'urgence ne s'applique pas aux bâtiments suivants :

a) les navires de croisière qui sont des bâtiments étrangers qui se trouvent dans la mer territoriale du Canada et qui exercent le droit de passage inoffensif

the Law of the Sea, done at Montego Bay on December 10, 1982; or

(b) a vessel that is operated for the purpose of saving lives, securing the safety of another vessel or preventing the immediate loss of another vessel.

conformément au droit international et aux termes de l'Article 19 de la Section 3 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982;

b) les bâtiments qui sont exploités dans le but de sauver des vies, d'assurer la sécurité d'un autre bâtiment ou de prévenir la perte immédiate d'un autre bâtiment.

Verification Process

Marche à suivre pour la vérification

Content

8 (1) The authorized representative of a cruise ship that is a Canadian vessel must implement a process for

(a) verifying the evidence provided by a person, other than a passenger, who has not completed a COVID-19 vaccine dosage regimen due to a medical contraindication or a sincerely held religious belief; and

(b) issuing to the person a document confirming the reason for which they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen.

Contenu

8 (1) Le représentant autorisé d'un navire de croisière qui est un bâtiment canadien est tenu de mettre en œuvre une marche à suivre pour :

a) d'une part, vérifier la preuve présentée par une personne, autre qu'un passager, qui n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une contre-indication médicale ou d'une croyance religieuse sincère;

b) d'autre part, délivrer à la personne un document confirmant la raison pour laquelle elle n'a pas suivi un protocole vaccinal complet contre la COVID-19.

Medical contraindication

(2) For the purposes of subsection (1), the process must provide that a document is to be issued to a person, other than a passenger, confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of a medical contraindication only if the person provides a medical certificate from a medical doctor or nurse practitioner who is licensed to practise in Canada certifying that the person cannot complete a COVID-19 vaccination regimen due to a medical condition and specifying whether the condition is permanent or temporary.

Contre-indication médicale

(2) Pour l'application du paragraphe (1), la marche à suivre doit prévoir que le document confirmant la raison qu'une personne, autre qu'un passager, n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 pour le motif d'une contre-indication médicale n'est délivré à la personne que si celle-ci soumet un certificat médical délivré par un médecin ou un infirmier praticien qui est autorisé à pratiquer au Canada qui atteste que la personne ne peut pas suivre de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une condition médicale et qui précise si cette condition est permanente ou temporaire.

Sincerely held religious belief

(3) For the purposes of subsection (1), the process must provide that a document is to be issued to a person, other than a passenger, confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of a sincerely held religious belief only if the authorized representative is obligated to accommodate the person on that basis under the *Canadian Human Rights Act* or that person would be entitled to an accommodation on that basis under applicable legislation.

Croyance religieuse sincère

(3) Pour l'application du paragraphe (1), la marche à suivre doit prévoir que le document confirmant la raison qu'une personne, autre qu'un passager, n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 pour le motif d'une croyance religieuse sincère ne peut lui être délivré que si le représentant autorisé a l'obligation de prendre des mesures d'adaptation pour ce motif en vertu de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* ou que la personne a droit à une mesure d'adaptation pour ce motif en vertu de la législation applicable.

Evidence and Notices

Preuve et avis

Evidence of vaccination — elements

9 (1) For the purposes of this Interim Order, evidence of COVID-19 vaccination must be evidence issued by the government or the non-governmental entity that is

Preuve de vaccination – éléments

9 (1) Pour l'application du présent arrêté d'urgence, la preuve de vaccination contre la COVID-19 est délivrée par le gouvernement ou l'entité non gouvernementale qui a la

authorized to issue it and must contain the following information:

(a) the name of the person who received the vaccine;

(b) the name of the government or the name of the non-governmental entity;

(c) the brand name or any other information that identifies the vaccine that was administered; and

(d) the dates on which the doses of the vaccine were administered or, if the evidence is one document issued for more than one dose and the document specifies only the date on which the most recent dose was administered, that date.

Evidence of vaccination — translation

(2) The evidence of COVID-19 vaccination must be in English or French and any translation into English or French must be a certified translation.

Evidence of test result — elements

10 For the purposes of this Interim Order, evidence of a COVID-19 antigen test result or a COVID-19 molecular test result must include

(a) the name and date of birth of the person whose specimen was collected for the test;

(b) the name and civic address of the accredited laboratory or the testing provider that performed or observed the test and verified the result;

(c) the date the specimen was collected and the test method used; and

(d) the test result.

Notice to Minister — persons other than passengers

11 (1) An authorized representative of a cruise ship who has reason to believe that a person, other than a passenger, provided evidence of COVID-19 vaccination, of a COVID-19 test result, of a medical contraindication or of a sincerely held religious belief that is likely to be false or misleading must as soon as feasible provide to the Minister the person's name, contact information and, if applicable, their Candidate document number (CDN) or their Certificate of Competency number from the Standards for Training, Certification and Watchkeeping (STCW).

Notice to Minister — passengers

(2) An authorized representative of a cruise ship who has reason to believe that a passenger provided evidence of COVID-19 vaccination, of a COVID-19 test result, of a medical contraindication or of a sincerely held religious

compétence pour la délivrer et contient les renseignements suivants :

a) le nom de la personne vaccinée;

b) le nom du gouvernement ou le nom de l'entité non gouvernementale;

c) la marque nominative ou tout autre renseignement permettant d'identifier le vaccin qui a été administré;

d) les dates auxquelles les doses du vaccin ont été administrées ou, dans le cas où la preuve est un document unique qui est délivré pour plus d'une dose et qui ne précise que la date à laquelle la dernière dose a été administrée, cette date.

Preuve de vaccination – traduction

(2) La preuve de vaccination contre la COVID-19 doit être en français ou en anglais et, s'il s'agit d'une traduction en français ou en anglais, celle-ci doit être certifiée conforme.

Preuve de résultat – éléments

10 Pour l'application du présent arrêté d'urgence, la preuve d'un résultat d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 ou d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 contient les éléments suivants :

a) le nom et la date de naissance de la personne dont l'échantillon a été prélevé pour l'essai;

b) le nom et l'adresse civique du laboratoire agréé ou du fournisseur de services d'essais qui a administré ou observé l'essai et vérifié le résultat;

c) la date à laquelle l'échantillon a été prélevé et le procédé utilisé;

d) le résultat de l'essai.

Avis au ministre — personnes autres qu'un passager

11 (1) Le représentant autorisé d'un navire de croisière qui a des raisons de croire qu'une personne autre qu'un passager lui a présenté une preuve de vaccination contre la COVID-19, une preuve d'un résultat à un essai relatif à la COVID-19 ou une preuve de contre-indication médicale ou de croyance religieuse sincère susceptible d'être fausse ou trompeuse fournit au ministre dès que possible les nom et coordonnées de cette personne ainsi que son numéro de candidat (CDN), le cas échéant, ou son numéro de brevet d'aptitude des Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW).

Avis au ministre — passager

(2) Le représentant autorisé d'un navire de croisière qui a des raisons de croire qu'un passager lui a présenté une preuve de vaccination contre la COVID-19, une preuve d'un résultat à un essai relatif à la COVID-19 ou une

belief that is likely to be false or misleading must as soon as feasible provide to the Minister

(a) the person's name, date of birth and contact information;

(b) the person's travel information; and

(c) a description of the circumstances that led the authorized representative to believe that the evidence is likely to be false or misleading and the date on which they occurred.

preuve de contre-indication médicale ou de croyance religieuse sincère susceptible d'être fausse ou trompeuse fournit au ministre, les renseignements suivants, dès que possible :

a) le nom, la date de naissance et les coordonnées de la personne;

b) les renseignements relatifs à son voyage;

c) une description des circonstances qui ont mené le représentant autorisé à croire que la preuve présentée est susceptible d'être fausse ou trompeuse et la date à laquelle ces circonstances se sont produites.

COVID-19 Management Plan

Content

12 A COVID-19 management plan must include the measures set out in Ship Safety Bulletin No. 18/2021.

Notice to Minister

13 The authorized representative of a large cruise ship must notify the Minister before the ship is first operated in, or first enters, Canadian waters, whichever occurs first after this Interim Order is made, that they have implemented their COVID-19 management plan in accordance with section 12.

Management plan kept on board

14 The authorized representative of a large cruise ship must ensure that a copy of their COVID-19 management plan is kept on board the ship and must make that plan available to the Minister within 12 hours of the Minister's request.

Amending management plan

15 The authorized representative of a cruise ship must amend their COVID-19 management plan on the request of the Minister and must submit the amended plan to the Minister within five business days after the day on which the request is made.

Plan de gestion de la COVID-19

Contenu

12 Le plan de gestion de la COVID-19 comprend les mesures prévues dans le Bulletin de la sécurité des navires nº 18/2021.

Avis au ministre

13 Le représentant autorisé d'un grand navire de croisière avise le ministre avant la première exploitation du navire en eaux canadiennes ou avant son entrée en eaux canadiennes, selon la première de ces éventualités à survenir après la prise du présent arrêté d'urgence, qu'il a mis en place un plan de gestion conforme à l'article 12.

Conservation à bord du plan de gestion

14 Le représentant autorisé d'un grand navire de croisière veille à ce qu'une copie de son plan de gestion de la COVID-19 soit conservée à bord du navire et à ce qu'elle soit mise à la disposition du ministre dans les douze heures suivant une demande de celui-ci à cet effet.

Modification du plan de gestion

15 Le représentant autorisé d'un navire de croisière modifie son plan de gestion de la COVID-19 et soumet le plan modifié dans les cinq jours ouvrables suivant la date d'une demande du ministre à cet effet.

Ship-to-Shore Checklist Respecting Procedures at Ports

Requirement

16 (1) The authorized representative of a large cruise ship must:

(a) develop a ship-to-shore checklist in accordance with the *Standards for the Development of a Ship-to-Shore Checklist Respecting Procedures at Ports*, published on April 1, 2022 by the Marine Safety and

Liste de vérification navire-terre concernant les procédures dans les ports

Exigence

16 (1) Le représentant autorisé d'un grand navire de croisière est tenu de respecter les exigences suivantes :

a) il dresse une liste de vérification navire-terre concernant les procédures à suivre dans les ports conformément au document intitulé *Lignes directives pour l'élaboration de liste de vérification navire-terre*

Security Directorate of Transport Canada, as amended from time to time or as replaced; and

(b) ensure that the measures specified in the checklist are respected.

concernant les procédures dans les ports, publié le 1er avril 2022 par la Direction générale de la Sécurité et Sûreté maritimes de Transports Canada avec ses modifications successives et à tout texte le remplaçant;

b) il veille à ce que les mesures qu'il spécifie dans sa liste de vérification soient respectées.

Attestation

(2) The authorized representative of a cruise ship referred to in subsection (1) must attest to the Minister that they have completed the ship-to-shore checklist and that it is signed by the port authorities. The attestation must be completed before the ship is first operated in, or first enters Canadian waters, whichever occurs first after this Interim Order is made.

Attestation

(2) Avant la première exploitation du navire en eaux canadiennes ou son entrée en eaux canadiennes, selon la première de ces éventualités à survenir après la prise du présent arrêté d'urgence, le représentant autorisé d'un navire de croisière visé au paragraphe (1) atteste au ministre qu'il a rempli la liste de vérification navire-terre et que celle-ci a été signée par les autorités portuaires.

Checklist kept on board

(3) The authorized representative of a cruise ship referred to in subsection (1) must ensure that a copy of the ship-to-shore checklist is kept on board the ship and must make that checklist available upon request, within 12 hours, to the Minister or to public health authorities.

Conservation à bord de la liste de contrôle

(3) Le représentant autorisé d'un navire de croisière visé au paragraphe (1) veille à ce qu'une copie de la liste de vérification navire-terre soit conservée à bord du navire et à ce qu'elle soit mise à la disposition du ministre ou des autorités de santé publique dans les douze heures suivant une demande de leur part à cet effet.

Costs — Quarantine and Isolation

Minimizing the Risk of Exposure to COVID-19 in Canada Order

17 The authorized representative of a cruise ship who is required under the *Minimizing the Risk of Exposure to COVID-19 in Canada Order*, made by the Governor in Council under the *Quarantine Act* on May 31, 2022, or under any order that replaces it, to organize for a person a place of quarantine or isolation, a private conveyance or daily meals, must pay for the place, conveyance and meals.

Frais — quarantaine ou isolement

Décret visant la réduction du risque d'exposition à la COVID-19

17 Le représentant autorisé d'un navire de croisière qui est tenu, en application du *Décret visant la réduction du risque d'exposition à la COVID-19 au Canada*, pris par le Gouverneur en conseil le 31 mai 2022 en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine*, et de tout décret le remplaçant, d'organiser pour une personne un lieu de quarantaine ou d'isolement, un moyen de transport privé ou des repas quotidiens doit payer pour ceux-ci.

Reports

Report — passengers

18 The authorized representative of a cruise ship must provide to the Minister a report in accordance with Ship Safety Bulletin No. 18/2021 that contains the information set out in that bulletin.

Rapports — passagers

18 Le représentant autorisé d'un navire de croisière fournit au ministre un rapport contenant les renseignements prévus dans le Bulletin de la sécurité des navires nº 18/2021 selon les modalités prévues à ce bulletin.

Monitoring — signs and symptoms of COVID-19

19 (1) A person on board a cruise ship must

(a) monitor themselves for signs and symptoms of COVID-19; and

(b) if they develop signs and symptoms of COVID-19, inform the master of the ship immediately and follow the master's instructions.

Surveillance — signes et symptômes de la COVID-19

19 (1) La personne à bord d'un navire de croisière est tenue de respecter les exigences suivantes :

a) elle surveille sa personne pour déceler toute apparition des signes et symptômes de la COVID-19;

b) si elle présente des signes et symptômes de la COVID-19, elle en informe immédiatement le capitaine du navire et suit ses instructions.

Requirement to inform

(2) The authorized representative of a cruise ship must ensure that persons on board the ship are informed of their obligation to monitor themselves for signs and symptoms of COVID-19.

Exigence d'aviser

(2) Le représentant autorisé d'un navire de croisière veille à aviser les personnes à bord du navire de leur obligation de se surveiller pour déceler l'apparition des signes et symptômes de la COVID-19.

Prohibition — Authorized Representative and Master

Prohibition

20 The authorized representative, and master, of a cruise ship must not permit the ship to contravene any of the restrictions or prohibitions set out in this Interim Order.

Interdiction visant le représentant autorisé et le capitaine

Interdiction

20 Il est interdit au représentant autorisé et au capitaine d'un navire de croisière de permettre au navire de croisière de contrevenir à toute restriction ou interdiction prévue dans le présent arrêté d'urgence.

Enforcement

Persons ensuring compliance

21 (1) The following persons are authorized to ensure compliance with this Interim Order:

(a) marine safety inspectors;

(b) members of the Royal Canadian Mounted Police;

(c) members of any harbour or river police force; and

(d) members of any provincial, county or municipal police force.

Powers and duties

(2) A person who is authorized to ensure compliance with this Interim Order may

(a) prohibit the movement of any vessel or direct it to be moved;

(b) stop and board any vessel at any reasonable time and

(i) direct any person to answer reasonable questions and provide reasonable assistance, and

(ii) require any person to provide, for examination, any document that the person is required to have in their possession or that is required to be kept on board; and

(c) verify by any means that the requirements of this Interim Order are met.

Contrôle d'application

Personnes chargées du contrôle d'application

21 (1) Les personnes ci-après sont chargées du contrôle d'application du présent arrêté d'urgence :

a) les inspecteurs de la sécurité maritime;

b) les membres de la Gendarmerie royale du Canada;

c) les membres des forces de police portuaire ou fluviale;

d) les membres des forces de police provinciale, de comté ou municipale.

Attributions

(2) Toute personne chargée du contrôle d'application du présent arrêté d'urgence peut :

a) interdire ou ordonner le déplacement de tout bâtiment;

b) ordonner l'immobilisation de tout bâtiment et monter à bord de celui-ci à toute heure convenable puis :

(i) ordonner à quiconque, d'une part, de lui donner les renseignements qu'elle peut valablement exiger et, d'autre part, de lui prêter toute l'assistance possible,

(ii) exiger de toute personne qu'elle lui présente, pour examen, tout document qu'elle est tenue d'avoir en sa possession ou qui doit être conservé à bord;

c) vérifier par tout moyen que les exigences prévues par le présent arrêté d'urgence sont respectées.

Obligation to comply

22 A person or vessel must comply with any direction given to them or a requirement or prohibition imposed on them under subsection 21(2).

Repeal

23 The *Interim Order No. 3 Respecting Vessel Restrictions and Vaccination Requirements Due to the Coronavirus Disease 2019 (COVID-19)*, made on March 31, 2022, is repealed at 23:59:59 Eastern daylight time on June 19, 2022.

Time of Application

June 20, 2022

24 Sections 1 to 23 of this Interim Order apply at 00:00:01 Eastern daylight time on June 20, 2022.

SCHEDULE

(Subsection 1(1))

Passenger Vessels That Provide Essential Services

Item	Vessels
1	A vessel operating to protect public health or safety or the marine environment including a vessel that is involved in (a) search and rescue operations; or (b) emergency or environmental response.
2	A vessel that supports the activities of any of the following at their request: (a) the Minister; (b) the Minister of Fisheries and Oceans; (c) a member of the Canadian Coast Guard; or (d) a peace officer in the performance of their duties.

Obligation de se conformer

22 Les personnes et les bâtiments qui font l'objet d'un ordre, d'une exigence ou d'une interdiction prévus au paragraphe 21(2) sont tenus de s'y conformer.

Abrogation

23 L'*Arrêté d'urgence nº 3 imposant certaines restrictions aux bâtiments et certaines exigences de vaccination en raison de la maladie à coronavirus 2019 (COVID-19)*, pris le 31 mars 2022, est abrogé à 23 h 59 min 59 s, heure avancée de l'Est, le 19 juin 2022 .

Moment d'application

20 juin 2022

24 Les articles 1 à 23 du présent arrêté d'urgence s'appliquent à partir de 00 h 00 min 01 s, heure avancée de l'Est, le 20 juin 2022.

ANNEXE

(paragraphe 1(1))

Bâtiments à passagers qui fournissent des services essentiels

Article	Bâtiments
1	Le bâtiment exploité pour protéger la santé ou la sécurité publiques ou assurer la protection du milieu marin, notamment celui qui est affecté : a) à des opérations de recherche et de sauvetage; b) à des interventions d'urgence ou environnementales.
2	Le bâtiment qui appuie les activités de l'une des personnes ci-après à leur demande : a) le ministre; b) le ministre des Pêches et des Océans; c) un membre de la Garde côtière canadienne; d) tout agent de la paix dans l'exercice de ses fonctions.

Item	Vessels
3	A vessel that operates when it is the most practical means to (a) give passengers access to their domicile or residence or their place of employment; (b) give passengers access to essential goods and services, including (i) goods or services directly related to the response to COVID-19, including medical equipment, testing and laboratory services, (ii) essential health services, including primary health care services and pharmacies, and (iii) food, potable water, pharmaceuticals and fuel; (c) transport cargo to resupply communities, businesses or industry; or (d) give passengers access to services that are declared to be essential services by the Government of Canada, a provincial government, a local authority or a government, council or other entity authorized to act on behalf of an Indigenous group.

Article	Bâtiments
3	Le bâtiment qui est exploité pour fournir le moyen de transport le plus pratique, selon le cas : a) pour donner aux passagers accès à leur domicile ou résidence ou à leur lieu de travail; b) pour donner aux passagers accès à des biens ou à des services essentiels, notamment : (i) les biens ou services qui sont directement liés à la lutte contre la COVID-19, y compris de l'équipement médical et des services de dépistage et de laboratoire, (ii) les services de santé essentiels, y compris des services de soins de santé primaires et des pharmacies, (iii) la nourriture, l'eau potable, les médicaments ou le combustible; c) pour transporter des marchandises pour réapprovisionner des entreprises, des communautés ou des industries; d) pour donner aux passagers accès à des services qui ont été déclarés services essentiels par le gouvernement du Canada ou par un gouvernement provincial, une administration locale ou une entité — gouvernement, conseil ou autre — autorisé à agir pour le compte d'un groupe autochtone.

ENVIRONMENT AND CLIMATE CHANGE CANADA

SPECIES AT RISK ACT

Description of Bank Swallow critical habitat in the Baie de L'Isle-Verte National Wildlife Area, Big Creek National Wildlife Area, Columbia National Wildlife Area, Îles de Contrecœur National Wildlife Area, Long Point National Wildlife Area, Pointe de l'Est National Wildlife Area, Tintamarre National Wildlife Area, Wellers Bay National Wildlife Area, Black Pond Bird Sanctuary, Bonaventure Island and Percé Rock Bird Sanctuary, Inglewood Bird Sanctuary, L'Isle-Verte Bird Sanctuary, Montmagny Bird Sanctuary, Red Deer Bird Sanctuary, and Saint-Vallier Bird Sanctuary

The Bank Swallow (*Riparia riparia*) is listed as threatened on Schedule 1 of the *Species at Risk Act* and is a migratory bird protected under the *Migratory Birds Convention Act, 1994*. The Bank Swallow forages over open country and aquatic habitats that support insect populations within 500 m from nesting habitat, and nests in colonies in natural settings generally along river bluffs, lakeshores or coastlines. In Canada, the Bank Swallow breeding range includes all provinces and most territories.

ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Description de l'habitat essentiel de l'Hirondelle de rivage dans la réserve nationale de faune de la Baie-de-L'Isle-Verte, la réserve nationale de faune Columbia, la réserve nationale de faune des Îles-de-Contrecœur, la réserve nationale de faune de Long Point, la réserve nationale de faune de la Pointe-de-l'Est, la réserve nationale de faune du Ruisseau-Big, la réserve nationale de faune Tintamarre, la réserve nationale de faune de la Wellers Bay, le refuge d'oiseaux de Black Pond, le refuge d'oiseaux de l'Île Bonaventure et du Rocher Percé, le refuge d'oiseaux d'Inglewood, le refuge d'oiseaux de L'Isle-Verte, le refuge d'oiseaux de Montmagny, le refuge d'oiseaux de Red-Deer et le refuge d'oiseaux de Saint-Vallier

L'Hirondelle de rivage (*Riparia riparia*) est inscrite à titre d'espèce menacée à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*. Il s'agit d'un oiseau migrateur protégé en vertu de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*. L'Hirondelle de rivage s'alimente au-dessus des milieux ouverts et aquatiques abritant des populations d'insectes se trouvant à moins de 500 m de l'habitat de nidification et niche en colonies dans des milieux naturels qui sont généralement situés le long des falaises de rivières, des rives de lac ou des côtes. Au Canada, l'aire de reproduction de l'Hirondelle de rivage s'étend dans toutes les provinces et la majorité des territoires.

The latest recovery strategy for the Bank Swallow, available at https://species-registry.canada.ca/index-en.html#/consultations/1586, identifies the critical habitat for the species in a number of areas, including within federally protected areas.

Notice is hereby given that, pursuant to subsection 58(2) of the *Species at Risk Act*, subsection 58(1) of that Act applies, 90 days after this publication, to the critical habitat of the Bank Swallow identified in the recovery strategy — for that species that is included on the Species at Risk Public Registry — that is found within the Baie de L'Isle-Verte National Wildlife Area, Big Creek National Wildlife Area, Columbia National Wildlife Area, Îles de Contrecœur National Wildlife Area, Long Point National Wildlife Area, Pointe de l'Est National Wildlife Area, Tintamarre National Wildlife Area, Wellers Bay National Wildlife Area, Black Pond Bird Sanctuary, Bonaventure Island and Percé Rock Bird Sanctuary, Inglewood Bird Sanctuary, L'Isle-Verte Bird Sanctuary, Montmagny Bird Sanctuary, Red Deer Bird Sanctuary, and Saint-Vallier Bird Sanctuary described in Schedule 1 of the *Wildlife Area Regulations* made pursuant to the *Canada Wildlife Act* and the *Migratory Bird Sanctuary Regulations* made pursuant to the *Migratory Birds Convention Act, 1994*.

July 2, 2022

Sarah Wren
Director
Species at Risk Act Implementation
Canadian Wildlife Service

Le dernier programme de rétablissement pour l'Hirondelle de rivage, disponible à https://registre-especes.canada.ca/index-fr.html#/consultations/1586, désigne l'habitat essentiel de cette espèce dans plusieurs lieux, notamment des aires protégées fédérales.

Avis est donné par la présente que, conformément au paragraphe 58(2) de la *Loi sur les espèces en péril*, le paragraphe 58(1) de cette loi s'appliquera, 90 jours après la publication du présent avis, à l'habitat essentiel de l'Hirondelle de rivage désigné dans le programme de rétablissement visant cette espèce — lequel document est affiché dans le Registre public des espèces en péril — et situé dans la réserve nationale de faune de la Baie-de-L'Isle-Verte, la réserve nationale de faune Columbia, la réserve nationale de faune des Îles-de-Contrecœur, la réserve nationale de faune de Long Point, la réserve nationale de faune de la Pointe-de-l'Est, la réserve nationale de faune du Ruisseau-Big, la réserve nationale de faune Tintamarre, la réserve nationale de faune de la Wellers Bay, le refuge d'oiseaux de Black Pond, le refuge d'oiseaux de l'Île Bonaventure et du Rocher Percé, le refuge d'oiseaux d'Inglewood, le refuge d'oiseaux de L'Isle-Verte, le refuge d'oiseaux de Montmagny, le refuge d'oiseaux de Red-Deer et le refuge d'oiseaux de Saint-Vallier, tels qu'ils sont décrits à l'annexe 1 du *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages* en vertu de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada* et à l'annexe du *Règlement sur les refuges d'oiseaux migrateurs* en vertu de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*.

Le 2 juillet 2022

La directrice
Mise en œuvre des mesures visant les espèces en péril
Service canadien de la faune
Sarah Wren

PRIVY COUNCIL OFFICE

Appointment opportunities

We know that our country is stronger — and our government more effective — when decision-makers reflect Canada's diversity. The Government of Canada has implemented an appointment process that is transparent and merit-based, strives for gender parity, and ensures that Indigenous peoples and minority groups are properly represented in positions of leadership. We continue to search for Canadians who reflect the values that we all embrace: inclusion, honesty, fiscal prudence, and generosity of spirit. Together, we will build a government as diverse as Canada.

We are equally committed to providing a healthy workplace that supports one's dignity, self-esteem and the

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

Possibilités de nominations

Nous savons que notre pays est plus fort et notre gouvernement plus efficace lorsque les décideurs reflètent la diversité du Canada. Le gouvernement du Canada a mis en œuvre un processus de nomination transparent et fondé sur le mérite qui reflète son engagement à assurer la parité entre les sexes et une représentation adéquate des Autochtones et des groupes minoritaires dans les postes de direction. Nous continuons de rechercher des Canadiens qui incarnent les valeurs qui nous sont chères : l'inclusion, l'honnêteté, la prudence financière et la générosité d'esprit. Ensemble, nous créerons un gouvernement aussi diversifié que le Canada.

Nous nous engageons également à offrir un milieu de travail sain qui favorise la dignité et l'estime de soi des

ability to work to one's full potential. With this in mind, all appointees will be expected to take steps to promote and maintain a healthy, respectful and harassment-free work environment.

The Government of Canada is currently seeking applications from diverse and talented Canadians from across the country who are interested in the following positions.

Current opportunities

The following opportunities for appointments to Governor in Council positions are currently open for applications. Every opportunity is open for a minimum of two weeks from the date of posting on the Governor in Council appointments website.

Governor in Council appointment opportunities

Position	Organization	Closing date
Director	Bank of Canada	
Chairperson	Canada Agricultural Review Tribunal	
Director	Canada Development Investment Corporation	
Director	Canada Foundation for Sustainable Development Technology	
Chairperson	Canada Lands Company Limited	
Member	Canada–Nova Scotia Offshore Petroleum Board	
Member	Canadian Cultural Property Export Review Board	
Chairperson	Canadian High Arctic Research Station	
Member	Canadian High Arctic Research Station	
Vice-Chairperson	Canadian High Arctic Research Station	
Chief Commissioner	Canadian Human Rights Commission	

personnes et leur capacité à réaliser leur plein potentiel au travail. Dans cette optique, toutes les personnes nommées devront prendre des mesures pour promouvoir et maintenir un environnement de travail sain, respectueux et exempt de harcèlement.

Le gouvernement du Canada sollicite actuellement des candidatures auprès de divers Canadiens talentueux provenant de partout au pays qui manifestent un intérêt pour les postes suivants.

Possibilités d'emploi actuelles

Les possibilités de nominations des postes pourvus par décret suivantes sont actuellement ouvertes aux demandes. Chaque possibilité est ouverte aux demandes pour un minimum de deux semaines à compter de la date de la publication sur le site Web des nominations par le gouverneur en conseil.

Possibilités de nominations par le gouverneur en conseil

Poste	Organisation	Date de clôture
Administrateur	Banque du Canada	
Président	Commission de révision agricole du Canada	
Administrateur	Corporation de développement des investissements du Canada	
Administrateur	Fondation du Canada pour l'appui technologique au développement durable	
Président	Société immobilière du Canada limitée	
Membre	Office Canada—Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers	
Membre	Commission canadienne d'examen des exportations de biens culturels	
Président	Station canadienne de recherche dans l'Extrême-Arctique	
Administrateur	Station canadienne de recherche dans l'Extrême-Arctique	
Vice-président	Station canadienne de recherche dans l'Extrême-Arctique	
Président	Commission canadienne des droits de la personne	

Position	Organization	Closing date
Member	Canadian Human Rights Commission	
Trustee	Canadian Museum for Human Rights	
Director	Canadian Museum of History	
Chairperson	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission	
Vice-Chairperson	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission	
Department of Canadian Heritage	Special Representative on Combatting Islamophobia	
President	Farm Credit Canada	
Member	Historic Sites and Monuments Board of Canada	
Chairperson	International Development Research Centre	
Chairperson	Invest in Canada Hub	
Chief Executive Officer	Invest in Canada Hub	
Director	Invest in Canada Hub	
Commissioner	Law Commission of Canada	
President	Law Commission of Canada	
Chairperson	National Arts Centre Corporation	
Member	National Capital Commission	
Government Film Commissioner	National Film Board	
Trustee	National Museum of Science and Technology	
Canadian Representative	North Atlantic Salmon Conservation Organization	
Canadian Representative	North Pacific Anadromous Fish Commission	

Poste	Organisation	Date de clôture
Membre	Commission canadienne des droits de la personne	
Administrateur	Musée canadien des droits de la personne	
Directeur	Musée canadien de l'histoire	
Président	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
Vice-président	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
Le ministère du Patrimoine canadien	Représentant spécial chargé de la lutte contre l'islamophobie	
Président	Financement agricole Canada	
Membre	Commission des lieux et monuments historiques du Canada	
Président du Conseil	Centre de recherches pour le développement international	
Président	Investir au Canada	
Président-directeur général	Investir au Canada	
Administrateur	Investir au Canada	
Commissaire	Commission du droit du Canada	
Président	Commission du droit du Canada	
Président	Société du Centre national des Arts	
Membre	Commission de la capitale nationale	
Commissaire du gouvernement à la cinématographie	Office national du film	
Administrateur	Musée national des sciences et de la technologie	
Représentant canadien	Organisation pour la conservation du saumon de l'Atlantique nord	
Représentant canadien	Commission des poissons anadromes du Pacifique nord	

Position	Organization	Closing date
Federal Ombudsman for Victims of Crime	Office of the Federal Ombudsman for Victims of Crime	
Privacy Commissioner	Office of the Privacy Commissioner of Canada	
Member	Pacific Pilotage Authority	
Chairperson	Patented Medicine Prices Review Board	
Member	Payments in Lieu of Taxes Dispute Advisory Panel	
Chairperson	Royal Canadian Mounted Police Management Advisory Board	
Member	Royal Canadian Mounted Police Management Advisory Board	
Vice-Chairperson	Royal Canadian Mounted Police Management Advisory Board	
Deputy Registrar	Supreme Court of Canada	
Executive Director	Telefilm Canada	

Poste	Organisation	Date de clôture
Ombudsman fédéral des victimes d'actes criminels	Bureau de l'ombudsman fédéral des victimes d'actes criminels	
Commissaire à la protection de la vie privée	Commissariat à la protection de la vie privée du Canada	
Membre	Administration de pilotage du Pacifique	
Président	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés	
Membre	Comité consultatif sur les paiements versés en remplacement d'impôts	
Président	Conseil consultatif de gestion de la Gendarmerie royale du Canada	
Membre	Conseil consultatif de gestion de la Gendarmerie royale du Canada	
Vice-président	Conseil consultatif de gestion de la Gendarmerie royale du Canada	
Registraire adjoint	Cour suprême du Canada	
Directeur général	Téléfilm Canada	

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, 44th Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 20, 2021.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, West Block, Room 314-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-9511.

Charles Robert
Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, 44e législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 20 novembre 2021.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés à l'adresse suivante : Chambre des communes, Édifice de l'Ouest, pièce 314-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-9511.

Le greffier de la Chambre des communes
Charles Robert

COMMISSIONS

CANADA REVENUE AGENCY

INCOME TAX ACT

Revocation of registration of charities

The registered charities listed below have consolidated or merged with other organizations and have requested that their registration be revoked. Therefore, the following notice of intention to revoke has been sent to the charities listed below, and is now being published according to the requirements of the *Income Tax Act*:

> "Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(a) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charity listed below and that by virtue of paragraph 168(2)(a) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*."

COMMISSIONS

AGENCE DU REVENU DU CANADA

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance

Les organismes de bienfaisance enregistrés dont les noms figurent ci-dessous se sont unifiés ou regroupés avec d'autres organismes et ont demandé que leur enregistrement soit révoqué. Par conséquent, l'avis d'intention de révocation qui a été envoyé aux organismes de bienfaisance indiqué ci-après est maintenant publié conformément aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu* :

> « Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)a) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous et, qu'en vertu de l'alinéa 168(2)a) de cette loi, la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la date de publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
119268472RR0001	TRANSFIGURATION LUTHERAN CHURCH, HAMILTON, ONT.
130375124RR0001	THE CATHOLIC COMMUNITY FOUNDATION OF WATERLOO REGION, WATERLOO, ONT.
140784448RR0002	ANDREW CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, ANDREW, ALTA.
747602084RR0001	HAPPY VALLEY CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, HAPPY VALLEY, NEWFOUNDLAND, HAPPY VALLEY-GOOSE BAY, N.L.
757607510RR0001	HERITAGE SPANISH CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, BRAMPTON, ONTARIO, BRAMPTON, ONT.
765360912RR0001	VICTORIA PARK SPANISH CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, SASKATOON, SASKATCHEWAN, SASKATOON, SASK.
868535667RR0001	ONTARIO ASSOCIATION FOR SUICIDE PREVENTION, WILLIAMSTOWN, ONT.
869053082RR0001	SELKIRK ABORIGINAL REDEMPTION CENTRE CHURCH (CHURCH OF GOD) INC., SELKIRK, MAN.

Sharmila Khare
Director General
Charities Directorate

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
Sharmila Khare

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its website original, detailed decisions, notices of consultation, regulatory policies, information bulletins and orders as they come into force. In accordance with Part 1 of the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure*, these documents may be examined at the Commission's office, as can be documents relating to a proceeding, including the notices and applications, which are posted on the Commission's website, under "Public proceedings & hearings."

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation, les politiques réglementaires, les bulletins d'information et les ordonnances originales et détaillées qu'il publie dès leur entrée en vigueur. Conformément à la partie 1 des *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes*, ces documents peuvent être consultés au bureau du Conseil, comme peuvent l'être tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, qui sont affichés sur le site Web du Conseil sous la rubrique « Instances publiques et audiences ».

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil.

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

PART 1 APPLICATIONS

The following application for renewal or amendment, or complaint was posted on the Commission's website between June 16 and June 22, 2022.

DEMANDES DE LA PARTIE 1

La demande de renouvellement ou de modification ou la plainte suivante a été affichée sur le site Web du Conseil entre le 16 juin et le 22 juin 2022.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
Dufferin Communications Inc.	2022-0271-1	CFWC-FM	Brantford	Ontario	July 18, 2022 / 18 juillet 2022

DECISIONS

DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2022-165	June 22, 2022 / 22 juin 2022	Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	Various English- and French-language audiovisual and audio services / Divers services audio et audiovisuels de langue française et de langue anglaise	Across Canada / L'ensemble du Canada	

ORDERS

ORDONNANCES

Order number / Numéro de l'ordonnance	Publication date / Date de publication	Licensee's name / Nom du titulaire	Undertaking / Entreprise	Location / Endroit
2022-166	June 22, 2022 / 22 juin 2022	Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	Distribution of the digital discretionary service of the Canadian Broadcasting Corporation known as ICI RDI by persons licensed to carry on broadcasting distribution undertakings / Distribution du service facultatif numérique de la Société Radio-Canada connu sous le nom d'ICI RDI par les personnes autorisées à exploiter des entreprises de distribution de radiodiffusion	Across Canada / L'ensemble du Canada
2022-167	June 22, 2022 / 22 juin 2022	Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	Distribution of the digital discretionary service of the Canadian Broadcasting Corporation known as CBC News Network by persons licensed to carry on broadcasting distribution undertakings / Distribution du service facultatif numérique de la Société Radio-Canada connu sous le nom CBC News Network par les personnes autorisées à exploiter des entreprises de distribution de radiodiffusion	Across Canada / L'ensemble du Canada

PARKS CANADA AGENCY

SPECIES AT RISK ACT

Description of critical habitat of Bank Swallow in Banff National Park of Canada, Cape Breton Highlands National Park of Canada, Jasper National Park of Canada, Kejimkujik National Park and National Historic Site, Kluane National Park and National Park Reserve of Canada, Kootenay National Park of Canada, Kouchibouguac National Park of Canada, Prince Edward Island National Park of Canada, Rouge National Urban Park of Canada and Wapusk National Park of Canada

The Bank Swallow (*Riparia riparia*) is one of the smallest swallows in Canada, distinguished from other swallows by the brown band across its chest. This species is a migratory bird protected under the *Migratory Birds Convention Act*, 1994, and is listed on Schedule 1 of the *Species at Risk Act*. In Canada, the Bank Swallow breeding range includes all provinces, the Yukon and the Northwest Territories. Nesting Burrows are excavated in vertical or near-vertical erodible banks, primarily along waterways.

The *Recovery Strategy for the Bank Swallow (Riparia riparia) in Canada* identifies critical habitat for the species in a number of areas, including within Banff National Park of Canada, Cape Breton Highlands National Park of Canada, Jasper National Park of Canada, Kejimkujik National Park and National Historic Site, Kluane National Park and National Park Reserve of Canada, Kootenay National Park of Canada, Kouchibouguac National Park of Canada, Prince Edward Island National Park of Canada, Rouge National Urban Park of Canada and Wapusk National Park of Canada.

Notice is hereby given, pursuant to subsection 58(2) of the *Species at Risk Act*, that 90 days after the date of publication of this notice, subsection 58(1) of the Act will apply to the critical habitat of the Bank Swallow, identified in the recovery strategy for the species that is included in the Species at Risk Public Registry, and that is located within Banff National Park of Canada, Cape Breton Highlands National Park of Canada, Jasper National Park of Canada, Kejimkujik National Park and National Historic Site, Kluane National Park and National Park Reserve of Canada, Kootenay National Park of Canada, Kouchibouguac National Park of Canada, Prince Edward Island National Park of Canada, Rouge National Urban Park of Canada and Wapusk National Park of Canada, the boundaries of

AGENCE PARCS CANADA

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Description de l'habitat essentiel de l'hirondelle de rivage dans le parc national Banff du Canada, le parc national des Hautes-Terres-du-Cap-Breton du Canada, le parc national Jasper du Canada, le parc national et lieu historique national Kejimkujik du Canada, le parc national et réserve de parc national Kluane du Canada, le parc national Kootenay du Canada, le parc national Kouchibouguac du Canada, le parc national de l'Île-du-Prince-Édouard du Canada, le parc urbain national de la Rouge du Canada et le parc national Wapusk du Canada

L'Hirondelle de rivage (*Riparia riparia*) est en fait l'une des plus petites hirondelles au Canada et elle se distingue des autres hirondelles par sa bande pectorale brune. Cette espèce est un oiseau de rivage protégé en vertu de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, et est inscrite à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*. Au Canada, l'aire de reproduction de l'Hirondelle de rivage s'étend dans toutes les provinces ainsi qu'au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. Elle niche à l'intérieur de terriers qu'elle creuse dans des berges érodables, principalement le long de cours d'eau.

Le *Programme de rétablissement de l'Hirondelle de rivage (Riparia riparia) au Canada* définit l'habitat essentiel de l'espèce à de nombreux endroits, y compris dans le parc national Banff du Canada, le parc national des Hautes-Terres-du-Cap-Breton du Canada, le parc national Jasper du Canada, le parc national et lieu historique national Kejimkujik du Canada, le parc national et réserve de parc national Kluane du Canada, le parc national Kootenay du Canada, le parc national Kouchibouguac du Canada, le parc national de l'Île-du-Prince-Édouard du Canada, le parc urbain national de la Rouge du Canada et le parc national Wapusk du Canada.

Avis est par la présente donné que, en vertu du paragraphe 58(2) de la *Loi sur les espèces en péril*, 90 jours après la date de publication du présent avis, le paragraphe 58(1) de la Loi s'appliquera à l'habitat essentiel de l'Hirondelle de rivage, tel qu'il est défini dans le programme de rétablissement de l'espèce figurant au Registre public des espèces en péril, et qui est situé dans le parc national Banff du Canada, le parc national des Hautes-Terres-du-Cap-Breton du Canada, le parc national Jasper du Canada, le parc national et lieu historique national Kejimkujik du Canada, le parc national et réserve de parc national Kluane du Canada, le parc national Kootenay du Canada, le parc national Kouchibouguac du Canada, le parc national de l'Île-du-Prince-Édouard du Canada, le parc urbain

which are described in Schedule 1 to the *Canada National Parks Act*.

national de la Rouge du Canada et le parc national Wapusk du Canada dont les limites sont décrites à l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*.

Salman Rasheed
Field Unit Superintendent
Banff Field Unit

Le directeur d'unité de gestion
Unité de gestion de Banff
Salman Rasheed

Blair Pardy
Field Unit Superintendent
Cape Breton Field Unit

Le directeur d'unité de gestion
Unité de gestion du Cap-Breton
Blair Pardy

Alan Fehr
Field Unit Superintendent
Jasper Field Unit

Le directeur d'unité de gestion
Unité de gestion de Jasper
Alan Fehr

Jonathan Sheppard
A/Field Unit Superintendent
Mainland Nova Scotia Field Unit

Le directeur d'unité de gestion, p.i.
Unité de gestion de la Nouvelle-Écosse continentale
Jonathan Sheppard

John Haselmayer
A/Field Unit Superintendent
Yukon Field Unit

Le directeur d'unité de gestion, p.i.
Unité de gestion de Yukon
John Haselmayer

François Masse
Field Unit Superintendent
Lake Louise, Yoho and Kootenay Field Unit

Le directeur d'unité de gestion
Unité de gestion de Lake Louise, Yoho et Kootenay
François Masse

Géraldine Arsenault
Field Unit Superintendent
Northern New Brunswick Field Unit

La directrice d'unité de gestion
Unité de gestion du Nord du Nouveau-Brunswick
Géraldine Arsenault

Karen Jans
Field Unit Superintendent
Prince Edward Island Field Unit

La directrice d'unité de gestion
Unité de gestion de l'Île-du-Prince-Édouard
Karen Jans

Omar Mcdadi
Field Unit Superintendent
Rouge National Urban Park Field Unit

Le directeur d'unité de gestion
Unité de gestion du parc urbain national de la Rouge
Omar Mcdadi

Terrie Dionne
Field Unit Superintendent
Manitoba Field Unit

La directrice d'unité de gestion
Unité de gestion du Manitoba
Terrie Dionne

PUBLIC SERVICE COMMISSION

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission and leave granted (Fortin, Pierre-Benoît)

Permission et congé accordés (Fortin, Pierre-Benoît)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 114(4) of the said Act, to Pierre-Benoît Fortin, Technical Services Officer, National Defence, to seek nomination as a candidate before and during the election period, and to be a candidate before the election period in

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Pierre-Benoît Fortin, agent des services techniques, Défense nationale, la permission aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi de tenter d'être choisi comme candidat avant et pendant la période électorale, et de se

the electoral district of Champlain, Quebec, in the October 3, 2022, provincial election.

The Public Service Commission of Canada, pursuant to subsection 114(5) of the said Act, has also granted a leave of absence without pay during the election period to be a candidate.

June 21, 2022

Gaveen Cadotte
Vice-President
Policy and Communications Sector

porter candidat avant la période électorale dans la circonscription de Champlain (Québec) à l'élection provinciale du 3 octobre 2022.

En vertu du paragraphe 114(5) de ladite loi, la Commission de la fonction publique du Canada lui a aussi accordé, pour la période électorale, un congé sans solde pour se porter candidat à cette élection.

Le 21 juin 2022

La vice-présidente
Secteur des politiques et des communications
Gaveen Cadotte

MISCELLANEOUS NOTICES

INTACT INSURANCE COMPANY

ASCENTUS INSURANCE LTD.

LETTERS PATENT OF AMALGAMATION

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of section 250 of the *Insurance Companies Act* (Canada) [the "ICA"], that Intact Insurance Company and Ascentus Insurance Ltd. (together, the "Applicants") intend to make a joint application to the Minister of Finance, on or after July 4, 2022, for letters patent of amalgamation continuing the Applicants as one company under the name "Intact Insurance Company" in English and "Intact Compagnie d'assurance" in French. The head office of the amalgamated company would be located in Toronto, Ontario.

The effective date of the proposed amalgamation would be January 1, 2023, or any other date fixed by the letters patent of amalgamation.

Note: The publication of this notice should not be construed as evidence that letters patent will be issued. The granting of the letters patent will be dependent upon the normal ICA application review process and the discretion of the Minister of Finance.

June 11, 2022

Intact Insurance Company

Ascentus Insurance Ltd.

AVIS DIVERS

INTACT COMPAGNIE D'ASSURANCE

ASCENTUS INSURANCE LTD.

LETTRES PATENTES DE FUSION

Avis est par les présentes donné, en vertu des dispositions de l'article 250 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) [la « LSA »], que Intact Compagnie d'assurance et Ascentus Insurance Ltd. (ensemble, les « requérants ») entendent faire une demande conjointe au ministre des Finances, le 4 juillet 2022 ou après cette date, pour obtenir des lettres patentes de fusion leur permettant de poursuivre leurs activités en tant que société unique sous le nom anglais « Intact Insurance Company » et le nom français « Intact Compagnie d'assurance ». Le siège social de la société fusionnée sera situé à Toronto, en Ontario.

La date d'entrée en vigueur de la fusion proposée est le 1er janvier 2023, ou toute autre date fixée par les lettres patentes de fusion.

Remarque : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une attestation de la délivrance de lettres patentes. La délivrance des lettres patentes sera tributaire du processus normal d'examen des demandes prévu par la LSA et de la décision du ministre des Finances.

Le 11 juin 2022

Intact Compagnie d'assurance

Ascentus Insurance Ltd.

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Employment and Social Development, Dept. of

Regulations Amending the Canada Labour Standards Regulations (Employees Under 18 Years of Age) 4096

Transport, Dept. of

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (School Buses) 4113

Regulations Amending the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations 4156

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Emploi et du Développement social, min. de l'

Règlement modifiant le Règlement du Canada sur les normes du travail (employés de moins de dix-huit ans)..... 4096

Transports, min. des

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (autobus scolaires) 4113

Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire 4156

Regulations Amending the Canada Labour Standards Regulations (Employees Under 18 Years of Age)

Statutory authority
Canada Labour Code

Sponsoring department
Department of Employment and Social Development

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations.*)

Issues

Canada ratified the International Labour Organization's (ILO) *Minimum Age Convention, 1973* (C138) in 2016. To ensure full compliance, the Parliament of Canada passed amendments to the *Canada Labour Code* (the Code) through the *Budget Implementation Act, 2018, No. 2* (BIA 2018) to raise the minimum age of employment from 17 to 18. Amendments are proposed to the *Canada Labour Standards Regulations* (CLSR) before the amendments to the Code can come into force.

Background

The Code and the CLSR

The Code sets out the rights and responsibilities of employers and employees in federally regulated workplaces and is divided into four parts: Part I (Industrial Relations); Part II (Occupational Health and Safety); Part III (Standard Hours, Wages, Vacations and Holidays); and Part IV (Administrative Monetary Penalties).

Part III of the Code establishes basic labour standards (e.g. payment of wages, protected leaves) for persons employed in federal Crown corporations and federally regulated private-sector industries, such as international and interprovincial transportation by land and sea (including railways, shipping, trucking and bus operations); airports and airlines; port operations; telecommunications and broadcasting; banks; industries declared by Parliament to be for the general advantage of Canada or for the advantage of two or more provinces, such as grain handling and uranium mining; and First Nations Band Councils.

Règlement modifiant le Règlement du Canada sur les normes du travail (employés de moins de dix-huit ans)

Fondement législatif
Code canadien du travail

Ministère responsable
Ministère de l'Emploi et du Développement social

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

En 2016, le Canada a ratifié la *Convention sur l'âge minimum, 1973* (C138) de l'Organisation internationale du Travail (OIT). Pour s'assurer de s'y conformer pleinement, le Parlement du Canada a apporté des modifications au *Code canadien du travail* (le Code) dans le cadre de la *Loi nº 2 d'exécution du budget de 2018* (LEB 2018) afin de faire passer de 17 à 18 ans l'âge minimum d'emploi. Des modifications sont proposées au *Règlement du Canada sur les normes du travail* (RCNT) avant que les modifications au Code puissent entrer en vigueur.

Contexte

Le Code et le RCNT

Le Code énonce les droits et les responsabilités des employeurs et des employés dans les lieux de travail sous réglementation fédérale et se divise en quatre parties : partie I (Relations du travail); partie II (Santé et sécurité au travail); partie III (Durée normale du travail, salaire, congés et jours fériés); et partie IV (Sanctions administratives pécuniaires).

La partie III du Code établit des normes de base du travail (par exemple paiement des salaires, congés protégés) pour les personnes employées dans les sociétés d'État fédérales et les industries du secteur privé sous réglementation fédérale, comme : le transport international et interprovincial terrestre et maritime (y compris les chemins de fer, le transport maritime, le camionnage et l'exploitation des autobus); les aéroports et les compagnies aériennes; les opérations portuaires; les télécommunications et la radiodiffusion; les banques; les industries déclarées par le Parlement comme étant à l'avantage général du Canada ou à l'avantage de deux provinces ou plus, comme la

Section 179 of Part III provides that a person under the age of 17 may only be employed in an occupation specified by regulation and subject to the conditions fixed by regulation for employment in that occupation. Paragraph 181(f) provides the authority for the Governor in Council to make the regulations for the purposes of section 179. Upon the coming into force of the changes made by the BIA 2018, the age referenced in section 179 and paragraph 181(f) will increase from 17 to 18.

The occupations and conditions of employment for persons under the age of 17 are set out in section 10 of the CLSR. Specifically, the CLSR currently provides that a person under 17 years of age may be employed in a federal work, undertaking or business, if:

- the work in which they are to be employed is not one which is listed as a hazardous occupation, including in underground mines and in other work that is likely to be injurious to their health or to endanger their safety; and
- they are not required, under the law of the province in which they ordinarily reside, to be in attendance at school.

In addition, a person under 17 years of age may not work between 11:00 p.m. on one day and 6:00 a.m. on the following day.

Finally, paragraph 24(2)(a) of the CLSR requires employers to keep records of the age of employees, where the employee is under the age of 17.

Federal Jurisdiction Workplace Survey

The 2015 Federal Jurisdiction Workplace Survey (FJWS) indicated that there were 895,100 employees subject to federal labour standards, including 1,369 who were younger than 18 years of age. From fiscal year 2010-2011 to 2019-2020, employees under the age of 18 were involved in 67 hazardous occurrences recorded in Hazardous Occurrence Investigation Reports (HOIRs), of which 34 were reported in road transportation and 12 in air transportation. Of these occurrences, 65 resulted in disabling injuries. There were no fatalities reported between 2010 and 2020 for employees under 18 in the federal jurisdiction.

Federal Labour Standards Review

In 2004, the Minister of Labour appointed Commissioner Harry Arthurs to review Part III of the Code. Included in the Federal Labour Standards Review was an examination of workers most in need of protection, which included children and young workers. The report noted that very

manutention du grain et l'extraction de l'uranium; et les conseils de bande des Premières Nations.

L'article 179 de la partie III prévoit qu'une personne âgée de moins de 17 ans ne peut exercer qu'une activité visée par règlement et est assujettie aux conditions d'emploi fixées par règlement pour les activités en cause. L'alinéa 181f) confère au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements pour l'application de l'article 179. À l'entrée en vigueur des changements apportés par la LEB 2018, l'âge mentionné à l'article 179 et à l'alinéa 181f) passera de 17 à 18 ans.

Les activités et les conditions d'emploi des personnes de moins de 17 ans sont énoncées à l'article 10 du RCNT. Plus précisément, le RCNT prévoit actuellement qu'une personne de moins de 17 ans peut être employée dans une entreprise, un ouvrage ou une affaire de compétence fédérale, si :

- le travail qu'elle effectue n'est pas identifié comme étant dangereux, ce qui comprend les mines souterraines et tout autre type de travail qui comporte un danger pour sa santé ou sa sécurité;
- elle n'est pas tenue, en vertu de la loi de la province dans laquelle elle habite ordinairement, de fréquenter l'école.

De plus, une personne de moins de 17 ans ne peut pas travailler entre 11 heures le soir et six heures le lendemain matin.

Finalement, l'alinéa 24(2)a) du RCNT exige que les employeurs tiennent des registres de l'âge des employés de moins de 17 ans.

Enquête sur les milieux de travail de compétence fédérale

Selon l'Enquête sur les milieux de travail de compétence fédérale de 2015, 895 100 employés étaient assujettis aux normes du travail fédérales, dont 1 369 avaient moins de 18 ans. De l'exercice 2010-2011 à 2019-2020, des employés de moins de 18 ans ont été impliqués dans 67 situations comportant des risques consignées dans des Rapports d'enquête de situation comportant des risques, dont 34 dans le transport routier et 12 dans le transport aérien. De ce nombre, 65 ont entraîné des blessures invalidantes. Aucun décès n'a été signalé entre 2010 et 2020 pour les employés de moins de 18 ans relevant de la compétence fédérale.

Examen des normes du travail fédérales

En 2004, le ministre du Travail a nommé le commissaire Harry Arthurs pour examiner la partie III du Code. L'Examen des normes du travail fédérales comprenait un examen des travailleurs ayant le plus besoin de protection, y compris les enfants et les jeunes travailleurs. Le rapport

few children were employed in the federal jurisdiction, and that compulsory education mandated by provinces and territories already effectively precludes employment by those under the age of 16. However, the report also recommended that Part III of the Code ban dangerous work for employees under the age of 18. The amendments in BIA 2018 would satisfy this recommendation once they come into force.

soulignait que très peu d'enfants travaillaient dans les secteurs de compétence fédérale et que les exigences liées à la fréquentation scolaire obligatoire des provinces et des territoires empêchent déjà effectivement l'emploi chez les personnes de moins de 16 ans. Toutefois, le rapport recommandait également que la partie III du Code interdise le travail dangereux pour les employés de moins de 18 ans. Les modifications apportées à la LEB 2018 répondraient à cette recommandation lorsqu'elles entreront en vigueur.

C138 and the ILO

In 1973, Canada signed ILO C138, which states that work that is likely to jeopardize health and safety should not be carried out by individuals who are younger than 18 years old. The ILO is a United Nations Specialized Agency that brings together representative employer and worker organizations, and governments to develop policies and programs to promote decent working conditions. Canada ratified C138 in 2016, which has also been ratified by 173 other countries.

To apply C138 in legislation and in practice, the Government of Canada proposed amendments to Part III of the Code through the BIA 2018, which were passed by Parliament. This included changing the age referenced in section 179 and paragraph 181(f) of the Code from 17 to 18. Before the amendments to the Code can come into force, corresponding amendments are needed to the CLSR.

C138 et l'OIT

En 1973, le Canada a signé la convention C138 de l'OIT, qui stipule que les travaux susceptibles de compromettre la santé et la sécurité ne devraient pas être exécutés par des personnes de moins de 18 ans. L'OIT est une agence spécialisée des Nations Unies qui regroupe des organismes représentatifs d'employeurs et de travailleurs, ainsi que les gouvernements, pour élaborer des politiques et des programmes visant à promouvoir des conditions de travail décentes. Le Canada a ratifié la convention C138 en 2016, laquelle a également été ratifiée par 173 autres pays.

Pour appliquer la convention C138 dans la loi et en pratique, le gouvernement du Canada a proposé des modifications à la partie III du Code par l'entremise de la LEB de 2018, lesquelles ont été adoptées par le Parlement. Cela comprenait le changement de l'âge mentionné à l'article 179 et à l'alinéa 181f) du Code pour le faire passer de 17 à 18 ans. Avant que les modifications au Code puissent entrer en vigueur, il faut apporter des modifications correspondantes au RCNT.

Objective

The objectives of the *Regulations Amending the Canada Labour Standards Regulations (Employees Under 18 Years of Age)* [the proposed Regulations] are to amend the minimum age provisions in the CLSR to align them with the BIA 2018 amendments to the Code, satisfy one of the recommendations of the Arthurs Report, comply with C138, and in doing so, better protect young employees in the federal jurisdiction.

The additional public policy benefits include a potential decline in occupational injuries, since young workers in federally regulated enterprises will face less hazardous work in their work environment. The government will also be heeding the call of stakeholders who have argued that young workers need adequate labour protection because they may be more likely to undertake unsafe work practices and accept lower pay, and are often less aware of their workplace rights.

Objectif

Les objectifs du *Règlement modifiant le Règlement du Canada sur les normes du travail (employés de moins de dix-huit* ans) [projet de règlement] sont de modifier les dispositions relatives à l'âge minimum du RCNT afin de les harmoniser avec les modifications apportées au Code par la LEB 2018, de satisfaire à l'une des recommandations du rapport Arthurs, de se conformer à la convention C138 et, ce faisant, de mieux protéger les jeunes employés relevant de la compétence fédérale.

Sur le plan des politiques publiques, les avantages supplémentaires comprennent une baisse potentielle des accidents du travail, puisque les jeunes travailleurs des entreprises de compétence fédérale feront du travail moins dangereux dans leur milieu de travail. Le gouvernement donnera également ainsi suite à l'appel des intervenants qui ont fait valoir que les jeunes travailleurs ont besoin d'une protection adéquate au travail parce qu'ils sont plus susceptibles d'adopter des pratiques de travail dangereuses et d'accepter un salaire inférieur, et qu'ils sont souvent moins conscients de leurs droits en milieu de travail.

Description

Amendments are proposed to section 10 and paragraph 24(2)(a) of the CLSR to raise the referenced minimum age from 17 to 18. Section 10 of the CLSR currently provides that a person under 17 years of age may be employed in a federal work, undertaking or business, if:

- the work in which they are to be employed is not one which is listed as a hazardous occupation, including in underground mines and in other work that is likely to be injurious to their health or to endanger their safety; and
- they are not required, under the law of the province in which they ordinarily reside, to be in attendance at school.

In addition, a person under 17 years of age may not work between 11:00 p.m. on one day and 6 a.m. on the following day.

Paragraph 24(2)(a) of the CLSR currently requires employers to keep records of the age of employees, where the employee is under the age of 17. As a result of the proposed Regulations, the reference to the age of 17 in section 10 and paragraph 24(2)(a) of the CLSR would be increased to 18 years of age.

Two minor technical amendments to section 10 of the CLSR are also proposed. The first would replace the "or" by an "and" at the end of subparagraph 10(1)(b)(iv) of the English version to ensure that the intent of the text is clear. The second would update the language of subsection 10(2) of the French version from "11 heures du soir" to "vingt-trois heures".

Regulatory development

Consultation

A discussion paper pertaining to several amendments to Part III of the Code, including minimum age, was shared in June 2019 with over 600 federally regulated stakeholders from the employer and employee communities as well as including Indigenous partners, community organizations, and think tanks. The consultation was broad in scope, seeking feedback on a variety of Code amendments passed in BIA 2018 that aimed at improving protections for employees, particularly those in precarious work, while supporting productive workplaces.

Only two comments specifically regarding the minimum age of employment were received from stakeholders. The Canadian Labour Congress urged the government to "seize the opportunity of changes to the minimum age of employment in order to strengthen protections for young

Description

Des modifications sont proposées à l'article 10 ainsi qu'à l'alinéa 24(2)a) du RCNT afin de faire passer l'âge minimum mentionné de 17 à 18 ans. L'article 10 du RCNT prévoit actuellement qu'une personne de moins de 17 ans peut être employée dans une entreprise, un ouvrage ou une affaire de compétence fédérale, si :

- le travail qu'elle effectue n'est pas identifié comme étant dangereux, ce qui comprend les mines souterraines et tout autre type de travail qui comporte un danger pour sa santé ou sa sécurité;
- elle n'est pas tenue, en vertu de la loi de la province dans laquelle elle habite ordinairement, de fréquenter l'école.

De plus, une personne de moins de 17 ans ne peut pas travailler entre 11 heures du soir et six heures le lendemain matin.

L'alinéa 24(2)a) du RCNT exige que les employeurs tiennent des registres de l'âge des employés de moins de 17 ans. À la suite du projet de règlement, l'âge mentionné à l'article 10 et à l'alinéa 24(2)a) du RCNT passerait de 17 à 18 ans.

Deux modifications techniques et mineures à l'article 10 du RCNT sont également proposées. La première remplacerait la conjonction « or » par la conjonction « and » à la fin du sous-alinéa 10(1)b)(iv) de la version anglaise pour s'assurer que l'intention du texte est claire. La deuxième mettrait à jour le libellé du paragraphe 10(2) de la version française afin de remplacer « 11 heures du soir » par « vingt-trois heures ».

Élaboration du règlement

Consultation

En juin 2019, un document de travail portant sur plusieurs modifications à la partie III du Code, y compris l'âge minimum, a été distribué à plus de 600 intervenants sous réglementation fédérale issus des communautés d'employeurs et d'employés ainsi qu'avec des partenaires autochtones, des organismes communautaires et des groupes de réflexion. La consultation, de grande envergure, visait à recueillir des commentaires sur diverses modifications du Code adoptées dans la LEB 2018 qui visaient à améliorer les protections offertes aux employés, en particulier ceux qui occupent un emploi précaire, tout en soutenant des milieux de travail productifs.

Les intervenants n'ont formulé que deux commentaires portant expressément sur l'âge minimum d'emploi. Le Congrès du travail du Canada a exhorté le gouvernement à [traduction] « saisir l'occasion de modifier l'âge minimum d'emploi afin de renforcer les protections des jeunes

workers and adopt a precautionary approach to limiting exposure of young workers to hazards and protecting them from illness and injury at work. These precautions should carefully take into account the individual's age, schooling, learning and development needs… and other obligations."

The Calgary & District Labour Council suggested that the federal government pursue amendments similar to those adopted by British Columbia (BC). BC legislation specifies that an employer may not hire a worker who is under 19 years of age to perform hazardous work, unless conditions specified by regulations are met and the worker is at least 16 years of age. The Calgary & District Labour Council also supported prohibiting work between 11 p.m. and 6 a.m. for employees under 18 years of age.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

There have been no impacts on modern treaties identified in relation to this proposal. However, as this proposal will affect all employers and employees, including Indigenous employers and employees on reserve, Indigenous stakeholders were invited to participate in the consultation/information sessions held in summer 2019. No comments were received from indigenous participants.

Instrument choice

The proposed regulatory amendments are required so that the CLSR is aligned with legislative changes made to the Code by BIA 2018, before they come into force. Therefore, the baseline scenario of no action is not feasible in this case. The proposed option will bring Canada into compliance with its commitments under C138, heed the expert opinion from the Federal Labour Standards Review, and address stakeholder concerns raised in the 2019 consultations.

Two policy options were considered to implement C138 in Canada. The first was a more comprehensive approach that would set additional conditions for underage work in federally regulated workplaces. For instance, some provinces and territories have different provisions for young workers in different age brackets and have a "sliding scale" where employment conditions become less restrictive as a young worker ages. However, it is unlikely that a similar system is needed in the federal jurisdiction. The typical work performed by workers under 18 years of age (e.g. food services and retail industries) is primarily under provincial jurisdiction and far fewer of these workers in this age group are employed in federally regulated sectors.

travailleurs et d'adopter une approche préventive pour limiter l'exposition des jeunes travailleurs aux dangers et les protéger contre les maladies et les blessures au travail. Ces mesures de précaution devraient tenir compte de l'âge de la personne, de ses études, de ses besoins en matière d'apprentissage et de perfectionnement… et d'autres obligations. »

Le Calgary & District Labour Council a suggéré que le gouvernement fédéral poursuive des modifications semblables à celles adoptées par la Colombie-Britannique (C.-B.). La législation de la C.-B. précise qu'un employeur ne peut pas embaucher un travailleur âgé de moins de 19 ans pour effectuer un travail dangereux, sauf si les exigences réglementaires sont satisfaites et le travailleur a au moins 16 ans. Le Calgary & District Labour Council a également appuyé l'interdiction de travailler entre 23 h et 6 h pour les employés de moins de 18 ans.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Ce projet de règlement n'a aucune incidence sur les traités modernes. Toutefois, comme il touchera tous les employeurs et employés, y compris les employeurs et les employés autochtones dans les réserves, les intervenants autochtones ont été invités à participer aux séances de consultation et d'information tenues à l'été 2019. Aucun commentaire n'a été reçu des participants autochtones.

Choix de l'instrument

Il faut apporter les modifications réglementaires proposées pour aligner le RCNT sur les modifications législatives apportées au Code par la LEB 2018, avant leur entrée en vigueur. Par conséquent, le scénario de référence de l'inaction n'est pas possible dans ce cas-ci. L'option proposée permettra au Canada de respecter ses engagements en vertu de la convention C138, de tenir compte de l'opinion d'expert issue de l'Examen des normes du travail fédérales et de répondre aux préoccupations soulevées par les intervenants lors des consultations de 2019.

Deux options ont été envisagées pour mettre en œuvre la convention C138 au Canada. La première repose sur une approche plus globale qui établirait des conditions supplémentaires pour le travail des mineurs dans les milieux de travail de compétence fédérale. Par exemple, certaines provinces et certains territoires ont des dispositions différentes pour les jeunes travailleurs de différents groupes d'âge et ont une « échelle mobile » où les conditions d'emploi deviennent moins restrictives à mesure que les jeunes travailleurs vieillissent. Toutefois, il est peu probable qu'un système semblable soit nécessaire dans les secteurs de compétence fédérale. Le travail typique effectué par les travailleurs de moins de 18 ans (par exemple les services de restauration et les commerces de détail) relève principalement de la compétence provinciale et beaucoup moins de ces travailleurs de ce groupe d'âge sont employés dans les secteurs de compétence fédérale.

Establishing a sliding scale would also entail a comprehensive review of each sector within the federal jurisdiction in order to fix the specific conditions of work for young workers in various industries. In addition to this being time consuming, there is no evidence to suggest that such an expansive approach is needed. This would only serve to further delay Canada from meeting all of its commitments under C138 and could lead to criticism of the Canadian position internationally.

The second and preferred option is to simply raise the minimum age of employment from 17 to 18. This responds to the ILO Committee of Experts and balances the need to protect young workers in the federal jurisdiction while preserving their opportunities for career development. The Labour Program could explore options to implement a sliding scale at a later date if future evidence indicates it is necessary. As such, this proposed option is timely and appropriate considering current circumstances. It is expected that the proposed Regulations would come into force by spring 2023, at the same time as amendments to the Code, which will come into force via an Order in Council.

Regulatory analysis

The CLSR sets out the occupations and conditions of employment, including for hazardous work, for persons under 17 years of age. The proposed amendments would increase the minimum age of employment from 17 to 18 years. Employment in hazardous work is the main component for the purpose of this cost-benefit analysis. Therefore, the scope of this cost-benefit analysis is the impacts of the proposal on workers in hazardous occupations and their employers.

The total discounted costs of the regulatory proposal are estimated to be $27,730,631 over the 2023-2032 period and include the costs to employers associated with hiring slightly older workers, the costs to employees 17 years of age in terms of forgone salary and record keeping costs. The benefits associated with the proposal include conformity with international obligations and a reduction in the risk of accidents from employing workers 17 years of age. Analysis was conducted using the value of statistical life to determine the number of avoided injuries needed, per year and per injury type, for the cost-benefit analysis to breakeven (i.e. for the benefits to be at least equal to the costs). Assuming that the type of injury avoided is moderate, the analysis estimates that approximately 11 injuries per year would need to be avoided for the benefits to equal the costs. On the assumption that the type of injury avoided is severe, the analysis suggests that approximately 5 injuries per year would need to be avoided for the cost-benefit analysis to reach the breakeven point.

L'établissement d'une échelle mobile nécessiterait également un examen exhaustif de chaque secteur relevant de la compétence fédérale afin de fixer les conditions de travail particulières pour les jeunes travailleurs de diverses industries. En plus d'exiger beaucoup de temps, rien ne prête à penser qu'une approche aussi élargie soit nécessaire. Cela ne ferait que retarder davantage la conformité du Canada à tous ses engagements pris en vertu de la convention C138 et pourrait prêter le flanc à des critiques à l'égard de la position du Canada à l'échelle internationale.

La deuxième option privilégiée consiste simplement à faire passer l'âge minimum d'emploi de 17 à 18 ans. Elle fait écho au Comité d'experts de l'OIT et équilibre le besoin de protéger les jeunes travailleurs de compétence fédérale tout en préservant leurs possibilités de perfectionnement professionnel. Le Programme du travail pourrait examiner les options de mise en œuvre d'une échelle mobile à une date ultérieure si des données probantes futures indiquent qu'elle est nécessaire. Ainsi, cette option proposée est opportune et appropriée compte tenu des circonstances actuelles. On s'attend à ce que le projet de règlement entre en vigueur d'ici le printemps 2023, en même temps que les modifications au Code qui entreront en vigueur par décret.

Analyse de la réglementation

Le RCNT énonce les activités et conditions d'emploi, y compris pour le travail dangereux, des personnes de moins de 17 ans. Les modifications proposées feraient passer l'âge minimum d'emploi de 17 à 18 ans. L'emploi dans le travail dangereux constitue la principale composante aux fins de la présente analyse coûts-avantages. Par conséquent, la portée de cette analyse coûts-avantages se limite à l'incidence de la proposition sur les travailleurs exerçant des métiers dangereux et leurs employeurs.

Le total des coûts actualisés du projet de règlement est estimé à 27 730 631 $ pour la période de 2023 à 2032 et comprend les coûts pour les employeurs associés à l'embauche de travailleurs un peu plus âgés, les coûts pour les employés de 17 ans liés au manque à gagner salarial et les coûts de tenue de dossiers. Les avantages associés à la proposition comprennent le respect des obligations internationales et une réduction du risque d'accident lié à l'emploi de travailleurs âgés de 17 ans. Une analyse a été effectuée en utilisant la valeur statistique de la vie pour déterminer le nombre de blessures évitées nécessaires, par année et par type de blessure, pour que l'analyse coûts-avantages atteigne le point d'équilibre (c.-à-d. que les avantages soient au moins égaux aux coûts). En supposant que le type de blessure évitée est modéré, l'analyse estime qu'il faudrait éviter environ 11 blessures par année pour que les avantages correspondent aux coûts. En supposant que le type de blessure évitée est grave, l'analyse suggère qu'il faudrait éviter environ 5 blessures par année pour que l'analyse coûts-avantages atteigne le point d'équilibre.

Analytical framework

Costs and benefits for the 10-year period between 2023 and 2032 are discounted to the year 2022 at a discount rate of 7% and expressed in 2020 Canadian dollars. Where possible, impacts are quantified and monetized. Only direct costs and benefits impacting stakeholders are considered in the cost-benefit analysis. Benefits and costs are assessed 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 proposed Regulations. The regulatory scenario provides information on the intended outcomes of the regulatory proposal.

Baseline and regulatory scenarios

In the baseline scenario, workers of 17 years of age can continue working in hazardous occupations during the analytical period of 10 years. In the regulatory scenario, employers are not allowed to hire new workers of 17 years of age in hazardous occupations. Moreover, employers would need to update employees' records to add the specific age of employees who are 17 years of age, in addition to what is currently done in the baseline where this is required for employees under the age of 17 years.

Costs

Costs to employers associated with hiring slightly older workers

As a result of the proposed Regulations, employers are expected to incur additional salary costs associated with the hiring of slightly older workers. The present value of the total costs associated with the salary costs is estimated to be $5,435,996.

Costs to employees 17 years of age in terms of forgone salary

Under the proposed Regulations, newly hired employees 17 years of age would not be allowed to work in hazardous occupations. As hazardous occupations tend to offer slightly higher pay than non-hazardous occupations, this would result in a slight reduction in salary for these employees. The present value of the total costs associated with the salary loss is estimated to be $22,294,635.

Record keeping costs

The regulatory proposal is expected to result in record keeping costs as employers would need to keep a record of

Cadre analytique

Les coûts et les avantages pour la période de 10 ans comprise entre 2023 et 2032 sont actualisés par rapport à l'année 2022 à un taux d'actualisation de 7 % et exprimés en dollars canadiens de 2020. Dans la mesure du possible, les incidences sont quantifiées et monétisées. L'analyse coûts-avantages ne prend en compte que les coûts directs et les avantages ayant une incidence sur les intervenants. Les avantages et les coûts sont évalués en comparant le scénario de référence au scénario d'application du règlement. Le scénario de référence décrit ce qui se produira probablement à l'avenir si le gouvernement du Canada ne met pas en œuvre le projet de règlement. Le scénario d'application du règlement fournit des renseignements sur les résultats escomptés du projet de règlement.

Scénarios de référence et scénario d'application du règlement

Dans le scénario de référence, les travailleurs âgés de 17 ans peuvent continuer de travailler dans des métiers dangereux pendant la période de 10 ans visée par l'analyse. Dans le scénario d'application du règlement, les employeurs ne sont pas autorisés à embaucher de nouveaux travailleurs âgés de 17 ans dans des métiers dangereux. En outre, les employeurs devraient mettre à jour les dossiers des employés afin d'ajouter l'âge précis des employés âgés de 17 ans, en plus de ce qui est actuellement documenté dans le scénario de référence à l'égard des employés âgés de moins de 17 ans.

Coût

Coûts pour les employeurs associés à l'embauche de travailleurs un peu plus âgés

On s'attend à ce que le projet de règlement fasse en sorte que les employeurs doivent assumer des coûts salariaux supplémentaires lorsqu'ils embauchent des travailleurs un peu plus âgés. La valeur actualisée des coûts totaux associés aux coûts salariaux est estimée à 5 435 996 $.

Coûts liés au manque à gagner salarial pour les employés de 17 ans

En vertu du projet de règlement, les employés de 17 ans nouvellement embauchés ne seraient pas autorisés à exercer des métiers dangereux. Étant donné que les métiers dangereux tendent à offrir une rémunération légèrement supérieure à celle des métiers non dangereux, cela se traduirait par un léger manque à gagner salarial pour ces employés. La valeur actualisée des coûts totaux associés au manque à gagner salarial est estimée à 22 294 635 $.

Coûts de tenue de dossiers

Le projet de règlement devrait entraîner des coûts de tenue de dossiers, car les employeurs devraient tenir à

employees' age for 17-year-old workers. The present value of the total salary costs associated with record keeping is estimated to be $1,974.

Costs to government

There may be additional costs to government associated with compliance monitoring and enforcement, however, these are expected to be negligible. This is because the same requirements exist for persons under the age of 17.

Benefits

The proposed Regulations would support conformity with international obligations as they would allow Canada to comply with its commitments under C138. In addition, the proposed Regulations would result in a potential decline in occupational workplace injuries, since young workers in federally regulated sectors would face less hazardous work in their work environment.

Breakeven analysis

A breakeven analysis was used to assess the number of avoided injuries which the proposal would need to yield for the cost-benefit analysis to breakeven or accrue net benefits, on the theoretical assumption that the monetized benefits presented in the main analysis are left outside the scope of this analysis. This can be expressed by the following equation:

Using a Value of Statistical Life (VSL) of about $7.9 million (2020 CAD value (TBS, CBA Guide value indexed to 2020 CAD) and the Relative Disutility Factors by Injury Severity Level (MAIS) index, the Labour Program assessed the ranges for which the analysis reaches the breakeven threshold according to different levels of severity of injuries in hazardous occupations. The analysis focused on the first four levels of injuries (MAIS 1 to 4). Table 1 provides the fractions of the VSL and associated values for different levels of severity, and the value of one avoided injury per person.

jour l'âge des travailleurs de 17 ans dans les dossiers des employés. La valeur actualisée des coûts salariaux totaux associés à la tenue de dossiers est estimée à 1 974 $.

Coûts pour le gouvernement

Le gouvernement pourrait devoir assumer des coûts supplémentaires liés à la surveillance de la conformité et à l'application de la loi, mais ces coûts devraient être négligeables. En effet, les mêmes exigences s'appliquent aux personnes de moins de 17 ans.

Avantages

Le projet de règlement favoriserait la conformité aux obligations internationales, car il permettrait au Canada de respecter ses engagements en vertu de la convention C138. En outre, le projet de règlement entraînerait une baisse potentielle des blessures professionnelles en milieu de travail, puisque les jeunes travailleurs dans les secteurs de compétence fédérale feraient face à du travail moins dangereux dans leur milieu de travail.

Analyse du point d'équilibre

Une analyse du point d'équilibre a été utilisée pour évaluer le nombre de blessures que la proposition permettrait d'éviter aux fins de l'analyse coûts-avantages afin d'atteindre un point d'équilibre ou de réaliser des avantages nets, selon l'hypothèse voulant que les avantages exprimés en valeur monétaire dans l'analyse principale ne soient pas visés par la présente analyse. Cela peut être exprimé par l'équation suivante :

En utilisant une valeur statistique de la vie (VSV) d'environ 7,9 millions de dollars (valeur en dollars canadiens de 2020, valeur directrice de l'ACA du SCT indexée à la valeur en dollars canadiens de 2020) et l'indice Relative Disutility Factors by Injury Severity Level (MAIS), le Programme du travail a évalué les fourchettes dans lesquelles l'analyse atteint le point d'équilibre en fonction des différents niveaux de gravité des blessures dans les métiers dangereux. L'analyse a porté sur les quatre premiers niveaux de blessures (niveaux 1 à 4 de l'indice MAIS). Le tableau 1 présente les fractions de la VSV et les valeurs connexes pour différents niveaux de gravité, ainsi que la valeur d'une blessure évitée par personne.

Table 1: Relative Disutility Factors by Injury Severity Level (MAIS) Index.

MAIS	Level of Severity	Fraction of the VSL	Value of one avoided injury per person ($ CAD)
MAIS 1	Minor	0.30%	$23,960
MAIS 2	Moderate	4.70%	$375,368
MAIS 3	Serious	10.50%	$838,587
MAIS 4	Severe	26.60%	$2,124,422
MAIS 5	Critical	59.30%	$4,736,022
MAIS 6	Unsurvivable	100.00%	$7,986,547

Tableau 1 : Facteurs de désutilité relative selon l'indice de niveau de gravité des blessures (MAIS).

MAIS	Niveau de gravité	Fraction de la VSV	Valeur d'une blessure évitée par personne (EN DOLLARS CANADIENS)
Niveau 1 du MAIS	Mineur	0,30 %	23 960 $
Niveau 2 du MAIS	Modéré	4,70 %	375 368 $
Niveau 3 du MAIS	Sérieux	10,50 %	838 587 $
Niveau 4 du MAIS	Grave	26,60 %	2 124 422 $
Niveau 5 du MAIS	Critique	59,30 %	4 736 022 $
Niveau 6 du MAIS	Aucune chance de survie	100 %	7 986 547 $

In order to estimate the number of annual injuries that need to be avoided for the benefits to breakeven with the costs, the Labour Program used the values for each type of avoided injury from Table 1. The number of injuries which the proposal would need to prevent in order for the benefits to be equal or higher than the costs are presented in Table 2.

Table 2: Number of avoided injuries, per year to breakeven, per injury type.

Injury Type	Break-even number of avoided injuries per year
Minor	166
Moderate	11
Serious	5
Severe	2

The results show that as the severity of injury type increases, the breakeven number of avoided injuries per year decreases. A moderate injury type requires a minimum of 10.5898, or 11 rounded up, injuries per year to breakeven, while a serious injury type requires a minimum of 4.7402, or 5 rounded up, for the cost-benefit analysis to breakeven.

Cost-Benefit Statement

Number of years: 10 (2023–2032)
Dollar year: 2020 CAD
Present value base year: 2022
Discount rate: 7%

Afin d'estimer le nombre de blessures annuelles à éviter pour que les avantages atteignent le point d'équilibre par rapport aux coûts, le Programme du travail a utilisé les valeurs pour chaque type de blessure évitée du tableau 1. Le nombre de blessures que la proposition devrait permettre d'éviter pour que les avantages soient égaux ou supérieurs aux coûts est présenté dans le tableau 2.

Tableau 2 : Nombre de blessures évitées, par année, pour atteindre le point d'équilibre, par type de blessure.

Type de blessure	Nombre de blessures évitées par année pour atteindre le point d'équilibre
Mineure	166
Modérée	11
Sérieuse	5
Grave	2

Les résultats montrent qu'à mesure que la gravité des types de blessures augmente, le nombre de blessures évitées par année pour atteindre le point d'équilibre diminue. Un type de blessure modérée exige au moins 10,5898 (arrondi à 11) blessures évitées par année pour atteindre le point d'équilibre, tandis qu'un type de blessure grave exige au moins 4,7402 (arrondi à 5) blessures évitées pour atteindre le point d'équilibre.

Énoncé des coûts-avantages

Nombre d'années : 10 (2023 à 2032)
Année de la valeur du dollar : Dollar canadien de 2020
Année de référence de la valeur actualisée : 2022
Taux d'actualisation : 7 %

Monetized Costs

Impacted stakeholder	Description of cost	2023	Sum 2024-2031	2032	Total (present value)	Annualized value
Employers	Wage differential costs associated with hiring slightly older workers	$688,598	$4,327,309	$418,114	$5,434,022	$773,683
Employers	Record keeping costs	$250	$1,572	$152	$1,974	$281
Employees	Forgone Salary costs to employees	$2,825,173	$17,754,028	$1,715,434	$22,294,635	$3,174,254
All stakeholders	**Total costs**	**$3,514,021**	**$22,082,909**	**$2,133,701**	**$27,730,631**	**$3,948,218**

Coûts exprimés en valeur monétaire

Parties concernées	Description des coûts	2023	Somme 2024-2031	2032	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Employeurs	Écarts salariaux associés à l'embauche de travailleurs un peu plus âgés	688 598 $	4 327 309 $	418 114 $	5 434 022 $	773 683 $
Employeurs	Coûts de tenue de dossiers	250 $	1 572 $	152 $	1 974 $	281 $
Employés	Coûts liés au manque à gagner salarial pour les employés	2 825 173 $	17 754 028 $	1 715 434 $	22 294 635 $	3 174 254 $
Ensemble des intervenants	**Coûts totaux**	**3 514 021 $**	**22 082 909 $**	**2 133 701 $**	**27 730 631 $**	**3 948 218 $**

Summary of Monetized Impacts

Impacts	2023	Sum 2024-2031	2032	Total (present value)	Annualized value
Total costs	**$3,514,021**	**$22,082,909**	**$2,133,701**	**$27,730,631**	**$3,948,218**

Résumé des incidences monétisées

Incidences	2023	Somme 2024-2031	2032	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Coûts totaux	**3 514 021 $**	**22 082 909 $**	**2 133 701 $**	**27 730 631 $**	**3 948 218 $**

Qualitative impacts

Benefits

- Conformity with international obligations (C138)
- Reduction in the risk of accidents from employing workers of 17 years of age

Incidences qualitatives

Avantages

- Respect des obligations internationales (Convention C138)
- Réduction du risque d'accident lié à l'emploi de travailleurs âgés de 17 ans

Small business lens

Small business lens summary

Number of small businesses impacted: 8,729 (50% of total FJ small businesses in 2021)
Number of employees impacted: 69
Number of years: 10 years
Base year for costing: 2020 CAD
Present value base year: 2022
Discount rate: 7%

It is estimated that approximately 13.06% (around 69 employees) of employees in federally regulated sectors who are under 17 years of age are employed in small businesses in hazardous and non-hazardous occupations. The total present value cost of small business costs to employers and employees are estimated to be $710,199.

Compliance costs

Wage differential costs associated with hiring slightly older workers	Annualized value	Present value
Total compliance cost	$101,080	$709,941
Cost per impacted small business	$11.58	$81.33

Administrative costs

Record keeping costs	Annualized value	Present value
Total administrative cost	$37	$258
Cost per impacted small business	$0.00	$0.03

Total compliance and administrative costs

Total	Annualized value	Present value
Total cost (all impacted small businesses)	$101,117	$710,199

It is worth noting that the transitional provision set out in BIA 2018 for the amendments to the Code, which would allow employees who are 17 years of age to be considered as if they are 18 years of age as long as they remain employed by the same employer in the same position upon the coming into force of the amendments to the Code, would alleviate the impacts on small businesses since employers would be allowed to keep their current employees.

Lentille des petites entreprises

Résumé de la lentille des petites entreprises

Nombre de petites entreprises touchées : 8 729 (50 % des petites entreprises sous réglementation fédérale en 2021)
Nombre d'employés touchés : 69
Nombre d'années : 10 ans
Année de référence pour l'établissement des coûts : Dollar canadien de 2020
Année de référence de la valeur actualisée : 2022
Taux d'actualisation : 7 %

On estime qu'environ 13,06 % (environ 69 employés) des employés de moins de 17 ans dans les secteurs de compétence fédérale travaillent dans des petites entreprises et y exercent des métiers dangereux et non dangereux. Le total des coûts en valeur actualisée des coûts pour les petites entreprises est estimé à 710 199 $.

Coûts de conformité

Écarts salariaux associés à l'embauche de travailleurs un peu plus âgés	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Coût total de la conformité	101 080 $	709 941 $
Coût par petite entreprise touchée	11,58 $	81,33 $

Coûts administratifs

Coûts de tenue des dossiers	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Frais administratifs totaux	37 $	258 $
Coût par petite entreprise touchée	0,00 $	0,03 $

Total des coûts de la conformité et des coûts administratifs

Total	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Coûts totaux (toutes petites entreprises touchées)	101 117 $	710 199 $

De plus, la disposition transitoire prévue dans la LEB 2018 visant à apporter des modifications au Code permettrait de considérer les employés âgés de 17 ans comme s'ils étaient âgés de 18 ans pour autant qu'ils demeurent à l'emploi du même employeur dans le même poste qu'ils occupaient au moment de l'entrée en vigueur des modifications au Code. Cela atténuerait l'incidence sur les petites entreprises, car les employeurs seraient autorisés à garder leurs employés actuels.

One-for-one rule

The proposal would implement a non-discretionary obligation and is exempt from the requirement to offset administrative burden and regulatory titles under the one-for-one rule.

The proposed amendments would not result in a new regulatory title and would not be considered as a title in or a title out under Element B of the Government of Canada's one-for-one rule. Businesses would not have to complete or submit any additional documents, reports, licence applications, and authorizations associated with injuries in the workplace beyond what they are currently required to do.

However, as a result of the proposed Regulations, employers would need to update employees' records to add the specific age of employees who are 17 years of age, in addition to what is currently done in the baseline where this is required for employees under the age of 17 years. As such, some additional information reporting is expected to arise from the proposed Regulations for employers with employees 17 years of age with records not already specifying their age. The efforts expected from employers to update employees' records are likely to be minimal.

The record keeping costs are based on the assumptions that employers will spend 30 seconds per employee 17 years of age to record their age, a manager's salary of $60.23/hour, and a population of 17-year-old workers projected to grow at a rate of 1.23%. The annualized average administrative costs are estimated to be $118.63, or $0.21 per business (2012 Canadian dollars, 2012 discount base year).

Regulatory cooperation and alignment

Provinces and territories

The Labour Program conducted jurisdictional analyses of how the issues in this regulatory proposal are addressed across Canada. In provinces and territories (PTs), the minimum age for employment is determined by a variety of statutes, including employment standards laws, occupational health and safety legislation, and education acts, as well as in provisions in vocational training regulations, child welfare legislation, laws governing establishments where liquor is sold, specific industrial regulations (i.e. mines, factories) and other statutes.

Rather than setting an absolute minimum age of work, there are many protections and age restrictions for young workers regarding hazardous occupations. For example, many PTs prohibit employment of people younger than 18

Règle du « un pour un »

La proposition mettrait en œuvre une obligation non discrétionnaire et est exemptée de l'exigence de compenser le fardeau administratif et les titres du règlement en vertu de la règle du « un pour un ».

Les modifications proposées n'ajouteraient pas un nouveau titre de règlement et ne seraient donc pas considérées comme un ajout ou retrait de titre en vertu de l'Élément B de la règle du « un pour un » du gouvernement du Canada. Les entreprises n'auraient pas à remplir ou à soumettre d'autres documents, rapports, demandes de permis et autorisations liés aux blessures en milieu de travail au-delà de ce qu'elles sont actuellement tenues de faire.

Toutefois, le projet de règlement ferait en sorte que les employeurs seraient tenus de mettre à jour les dossiers des employés afin d'ajouter l'âge précis des employés âgés de 17 ans, en plus de ce qui est actuellement documenté dans les données de référence lorsque cela est requis pour les employés âgés de moins de 17 ans. Par conséquent, certains renseignements supplémentaires devraient découler du projet de règlement pour les employeurs ayant des employés de 17 ans dont les registres ne précisent pas déjà l'âge. Les efforts attendus des employeurs pour mettre à jour les registres des employés seront vraisemblablement minimes.

Les coûts de tenue des dossiers sont fondés sur les hypothèses suivantes : les employeurs consacreront 30 secondes par employé âgé de 17 ans pour consigner son âge, le salaire d'un gestionnaire est de 60,23 $ l'heure et la population de travailleurs âgés de 17 ans devrait augmenter de 1,23 %. Les coûts administratifs moyens annualisés sont estimés à 118,63 $, soit 0,21 $ par entreprise (en dollars canadiens de 2012, l'année de référence actualisée 2012).

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Provinces et territoires

Le Programme du travail a effectué des analyses juridictionnelles sur la façon dont les enjeux de ce projet de règlement sont traités partout au Canada. Dans les provinces et territoires, l'âge minimum d'emploi est dicté par diverses lois, notamment les lois sur les normes d'emploi, les lois sur la santé et la sécurité au travail et les lois sur l'éducation, ainsi que par les dispositions de règlements sur la formation professionnelle, des lois sur la protection de l'enfance, des lois régissant les établissements où de l'alcool est vendu, des règlements industriels particuliers (p. ex. sur les mines, les usines) et d'autres lois.

Plutôt que de fixer un âge minimum d'emploi absolu, il existe de nombreuses protections et restrictions d'âge pour les jeunes travailleurs concernant les métiers dangereux. Par exemple, plusieurs provinces et territoires

in underground mines and put restrictions on their work on the working face of open-pit mines. Other statutes restrict the work of young persons with hazardous materials or in certain sectors and environments. The minimum age for such work varies and depends on the jurisdiction and the occupation. In some jurisdictions, restrictions do not apply when children are employed on the family farm, or in the family business.

interdisent l'emploi de personnes de moins de 18 ans dans les mines souterraines et imposent des restrictions à leur travail sur le front de taille des mines à ciel ouvert. D'autres lois restreignent le travail des adolescents avec des matières dangereuses ou dans certains secteurs et milieux. L'âge minimum pour ces emplois varie selon la province ou le territoire et le poste. Dans certaines administrations, les restrictions ne s'appliquent pas lorsque les enfants travaillent à la ferme familiale ou dans l'entreprise familiale.

Coordination with other federal departments and agencies

Coordination avec d'autres ministères et organismes fédéraux

The *Explosives Regulations, 2013*, the *Nuclear Safety and Control Act*, and the *Canada Shipping Act, 2001* are referenced in paragraph 10(1)(b) of the CLSR. An individual is not allowed to work in a place where they are prohibited from entering under the *Explosives Regulations, 2013*, they are not to work as a nuclear energy worker as defined in the *Nuclear Safety and Control Act*, and they cannot perform work they are prohibited from doing under the *Canada Shipping Act, 2001* by reason of their age.

Le *Règlement de 2013 sur les explosifs*, la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*, et la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* sont mentionnés à l'alinéa 10(1)b) du RCNT. Un individu n'est pas autorisé à travailler dans un endroit où il lui est interdit d'entrer en vertu du *Règlement de 2013 sur les explosifs*, il ne doit pas travailler comme travailleur du secteur nucléaire au sens de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires* et il ne peut pas être affecté à un travail qu'il lui est interdit d'effectuer en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* en raison de son âge.

Consultations with regulators at the Canadian Nuclear Safety Commission and Natural Resources Canada (NRCan) Explosives Safety and Security Branch were undertaken in winter and fall 2021. There is no foreseeable impact to the *Nuclear Safety and Control Act* and related regulations; however, the current *Explosives Regulations, 2013* has a referenced minimum age of 17. The Labour Program is working with the Explosive Safety and Security Branch to coordinate the development of regulatory amendments, if required.

Des consultations ont été menées auprès de fonctionnaires responsables de la réglementation de la Commission canadienne de sûreté nucléaire et de la Direction de la sécurité et de la sûreté des explosifs de Ressources naturelles Canada (RNCan) à l'hiver et à l'automne 2021. Il n'y a pas d'incidence prévisible sur la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires* et les règlements connexes, mais le *Règlement de 2013 sur les explosifs* actuels prévoit un âge minimum de 17 ans. Le Programme du travail collabore avec la Direction générale de la sécurité et de la sûreté des explosifs pour coordonner l'élaboration de modifications réglementaires, le cas échéant.

The Canada Shipping Act, 2001 lists international conventions and protocols that Canada has signed that relate to matters that are within the scope of the Act and that should be brought into force in Canada by regulation. Many of them, such as the *Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936*, *Minimum Age (Trimmers and Stokers), 1921*, and the *Maritime Labour Convention, 2006* regulate the minimum age of work. Consultations with Marine Safety and Security regulators at Transport Canada (TC) were undertaken in the winter and fall of 2021. The *Marine Personnel Regulations* currently has a referenced minimum age of 16. The Labour Program is working with regulators in the Safety and Security Branch at TC to coordinate the development of regulatory amendments, if required. There are no other foreseeable impacts to the *Canada Shipping Act, 2001* and related regulations.

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* énumère des conventions et protocoles internationaux signés par le Canada qui portent sur toute question visée par la Loi et qui devraient être mises en vigueur au Canada par voie de règlement. Bon nombre d'entre eux, comme la *Convention (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime), 1936*, la *Convention sur l'âge minimum (soutiers et chauffeurs), 1921* et la *Convention du travail maritime, 2006* réglementent l'âge minimum d'emploi. Des consultations auprès de fonctionnaires responsables de la réglementation en matière de sécurité et de sûreté maritimes de Transports Canada (TC) ont été entreprises à l'hiver et à l'automne 2021. Le *Règlement sur le personnel maritime* prévoit actuellement un âge minimum de 16 ans. Le Programme du travail collabore avec les responsables de la réglementation de la Direction de la sécurité et de la sûreté de TC pour coordonner l'élaboration de modifications réglementaires, le cas échéant. Il n'y a pas d'autres répercussions prévisibles sur la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et les règlements connexes.

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

A gender-based analysis plus (GBA+) was undertaken in the context of the BIA 2018 amendments to the Code, which include the increase to the minimum age. Men make up the majority of the federally regulated private sector workforce (62%) and tend to be over-represented in hazardous occupations. The 2015 Federal Jurisdiction Workplace Survey indicates that of those employees under the age of 18 subject to federal labour standards, 79% are male and 21% are female. In the period from fiscal year 2010–2011 to 2019–2020, employees under the age of 18 were involved in 67 hazardous occurrences, with 55 of the hazardous occurrences involving males and 12 involving females. As such, it is likely that the proposed change may impact men more than women. The potential gender-based impact includes a lower rate of occupational injuries for male employees under 18 due to their over-representation in the federal jurisdiction.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

Proposed amendments to the CLSR would come into force on the day on which the amendments to the minimum age provisions of the Code by BIA 2018 come into force. It is anticipated that the amendments to the Code would come into force by Order in Council by spring 2023. No additional coordination or performance measurement is foreseen besides the regulatory amendments.

Compliance and enforcement

Labour Affairs Officers will detect non-compliance with requirements under Part III of the Code by conducting inspections, either proactively or in response to a complaint. Compliance will be achieved using a variety of approaches along a compliance continuum. This may include educating and counselling employers on the regulatory changes, including their record keeping obligations, seeking an assurance of voluntary compliance from the employer, or issuing a compliance order to cease the contravention and take steps to prevent its reoccurrence. To address more serious or repeated violations, an administrative monetary penalty under the new Part IV of the Code may be issued.

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 stratégique de l'environnement n'est pas nécessaire.

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été entreprise dans le contexte des modifications apportées au Code par la LEB 2018, qui comprennent l'augmentation de l'âge minimum. Les hommes représentent la majorité de la main-d'œuvre du secteur privé sous réglementation fédérale (62 %) et ont tendance à être surreprésentés dans les métiers dangereux. Selon l'Enquête sur les milieux de travail de compétence fédérale de 2015, 79 % des employés de moins de 18 ans assujettis aux normes du travail fédérales sont masculins et 21 % féminins. Au cours de la période allant de 2010-2011 à 2019-2020, des employés de moins de 18 ans ont été impliqués dans 67 situations comportant des risques, dont 55 ont touché des employés masculins et 12 des employées. Il est donc probable que le changement proposé touche davantage les employés masculins que féminins. L'incidence potentielle fondée sur le sexe comprend un taux plus faible d'accidents du travail chez les employés masculins de moins de 18 ans en raison de leur surreprésentation dans les secteurs de compétence fédérale.

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

Mise en œuvre

Les modifications réglementaires au RCNT entreraient en vigueur à la date d'entrée en vigueur des modifications aux dispositions relatives à l'âge minimum du Code par la LEB 2018. Ces modifications devraient entrer en vigueur par décret d'ici le printemps 2023. Aucune mesure de coordination ou du rendement supplémentaire n'est prévue outre les modifications réglementaires.

Conformité et application

Les agents des affaires du travail effectueront des inspections, de façon proactive ou en réponse à une plainte, pour détecter la non-conformité aux exigences prévues par la partie III du Code. Diverses approches pour lutter contre la non-conformité seront utilisées. Ces approches pourraient être d'éduquer et de conseiller les employeurs au sujet des changements réglementaires, y compris leurs obligations en matière de tenue de dossiers, de demander à un employeur de s'y conformer volontairement ou de rendre un ordre de conformité pour mettre fin à la contravention et exiger que des mesures soient prises pour éviter qu'elle ne se reproduise. En cas de violations plus graves ou répétées, une sanction administrative pécuniaire peut être imposée en vertu de la nouvelle partie IV du Code.

To learn more about how administrative monetary penalties may be issued, please consult the interpretations, policies and guidelines (IPG) document entitled Administrative Monetary Penalties - Canada Labour Code, Part IV - IPG-106

The proposed amendments do not require changes to the *Administrative Monetary Penalties (Canada Labour Code) Regulations* (AMPs Regulations). Subsection 10(2) of the CLSR will remain designated in Schedule 2 of the AMPs Regulations as a D-level violation. Paragraph 24(2)(a) of the CSLR will remain designated in Schedule 2 of the AMPs Regulations as an A-level violation. With respect to obligations under Part III of the Code, each designated violation is classified as either Type A, B, C or D, in order of increasing severity, according to the level of risk and/or the impact of the violation as outlined in Table 1.

Table 1: Classification method for violations under Part III of the Code

TYPE	PART III
A	Related to administrative provisions.
B	Related to the calculation and payment of wages.
C	Related to leave or other requirements, which could have an impact on the financial security, or health and safety, of an individual or group of individuals.
D	Related to the employment and protection of employees who are under the age of 18.

Contact

Interested persons may make representations concerning the proposed regulations within 30 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to

Ourania Moschopoulos
Acting Director
Labour Standards and Wage Earner Protection Program
Labour Program
Employment and Social Development Canada
Place du Portage, Phase II, 10th Floor
165 De l'Hôtel-de-Ville Street
Gatineau, Quebec
K1A 0J9
Email: EDSCDMTConsultationNTModernesConsultationModernLSWDESDC@labour-travail.gc.ca

Pour en savoir plus sur la façon dont les sanctions administratives pécuniaires peuvent être émises, veuillez consulter les Interprétations, politiques et guides (IPG) intitulés Sanctions administratives pécuniaires – Partie IV du Code canadien du travail – IPG-106.

Les modifications proposées n'exigeraient pas de modifications au *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Code canadien du travail)* (Règlement sur les SAP). Le paragraphe 10(2) du RCNT demeurera désigné à l'annexe 2 du Règlement sur les SAP comme une violation de niveau D. L'alinéa 24(2)a) du RCNT demeurera désigné à l'annexe 2 du Règlement sur les SAP comme une violation de niveau A. En ce qui concerne les obligations prévues à la partie III du Code, chaque violation désignée est classée comme étant de type A, B, C ou D, par ordre de gravité croissant, selon le niveau de risque ou l'incidence de la violation indiquée au tableau 1.

Tableau 1 : Méthode de classification des violations à la partie III du Code

TYPE	PARTIE III
A	Liée à des dispositions administratives.
B	Liée au calcul et au versement du salaire.
C	Liée aux congés ou autres exigences qui pourraient avoir une incidence sur la sécurité financière ou la santé et la sécurité d'une personne ou d'un groupe de personnes.
D	Liée à l'emploi et à la protection des employés de moins de 18 ans.

Personne-ressource

Les personnes intéressées peuvent présenter leurs observations concernant le projet de règlement dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis. Nous les encourageons fortement à utiliser la fonction de commentaires en ligne disponible sur le site Web de la *Gazette du Canada*, mais s'ils utilisent le courriel, les observations doivent mentionner la partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication du présent avis et être envoyées à :

Ourania Moschopoulos
Directrice par intérim
Normes du travail et Programme de protection des salariés
Programme du travail
Emploi et Développement social Canada
Place du Portage, Phase II, 10e étage
165, rue de l'Hôtel-de-Ville
Gatineau (Québec)
K1A 0J9
Courriel : EDSCDMTConsultationNTModernesConsultationModernLSWDESDC@labour-travail.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, under section 181[a] and subsection 264(1)[b] of the *Canada Labour Code*[c], proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canada Labour Standards Regulations (Employees Under 18 Years of Age)*.

Interested persons may make representations concerning the proposed regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Ourania Moschopoulos, Acting Director, Labour Standards and Wage Earner Protection Program, Department of Employment and Social Development, Place du Portage, Phase II, 10th floor, 165 de l'Hôtel-de-Ville Street, Gatineau, Quebec J8X 3X2 (tel.: 613-700-2260; email: EDSCDMTConsultationNTModernesConsultationModernLSWDESDC@labour-travail.gc.ca).

Ottawa, June 22, 2022

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Canada Labour Standards Regulations (Employees Under 18 Years of Age)

Amendments

1 The heading before section 10 of the *Canada Labour Standards Regulations*[1] is replaced by the following:

Employees Under 18 Years of Age

2 (1) The portion of subsection 10(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

10 (1) An employer may employ a person under the age of 18 years in any office or plant, in any transportation, communication, maintenance or repair service, or in any

[a] S.C. 2018 c. 27, s. 449
[b] S.C. 2020, c. 12, s. 4(2)
[c] R.S., c. L-2
[1] C.R.C. c. 986

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 181[a] et du paragraphe 264(1)[b] du *Code canadien du travail*[c], se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement du Canada sur les normes du travail (employés de moins de dix-huit ans)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Ourania Moschopoulos, directrice par intérim, Normes du travail et Programme de protection des salariés, ministère de l'Emploi et du Développement social, Place du Portage, Phase II, 10e étage, 165, rue de l'Hôtel-de-Ville, Gatineau (Québec) J8X 3X2 (tél. : 613-700-2260; courriel : EDSCDMTConsultationNTModernesConsultationModernLSWDESDC@labour-travail.gc.ca).

Ottawa, le 22 juin 2022

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

Règlement modifiant le Règlement du Canada sur les normes du travail (employés de moins de dix-huit ans)

Modifications

1 L'intertitre précédant l'article 10 du *Règlement du Canada sur les normes du travail*[1] est remplacé par ce qui suit :

Employés de moins de dix-huit ans

2 (1) Le passage du paragraphe 10(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

10 (1) L'employeur peut employer une personne âgée de moins de dix-huit ans dans tout bureau, établissement, service ou dans toute entreprise de transport, de

[a] L.C. 2018, ch. 27, art. 449
[b] L.C. 2020, ch. 12, par. 4(2)
[c] L.R., ch. L-2
[1] C.R.C., ch. 986

construction work or other employment in a federal work, undertaking or business if

communication, de construction, d'entretien ou de réparation ou à d'autres travaux dans le cas d'une entreprise, d'un ouvrage ou d'une affaire de compétence fédérale, si :

(2) Subparagraph 10(1)(b)(iv) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(iv) is not work that they are prohibited from doing under the *Canada Shipping Act, 2001* by reason of their age, and

(2) Le sous-alinéa 10(1)b)(iv) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) is not work that they are prohibited from doing under the *Canada Shipping Act, 2001* by reason of their age, and

(3) Subsection 10(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) An employer may not cause or permit an employee under the age of 18 years to work between 11 p.m. on one day and 6 a.m. on the following day.

(3) Le paragraphe 10(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) L'employeur ne doit pas obliger ni autoriser un employé âgé de moins de dix-huit ans à travailler entre vingt-trois heures et six heures le lendemain.

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

(a) the full name, address, Social Insurance Number, occupational classification and sex of the employee, and where the employee is under the age of 18 years, the age of the employee;

3 L'alinéa 24(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le nom complet, l'adresse, le numéro d'assurance sociale, l'âge, s'il est âgé de moins de dix-huit ans, et le sexe de cet employé, ainsi que la catégorie d'emploi;

Coming into Force

4 These Regulations come into force on the day on which section 449 of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 2*, chapter 27 of the Statutes of Canada, 2018, comes into force.

Entrée en vigueur

4 Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 449 de la *Loi n° 2 d'exécution du budget de 2018*, chapitre 27 des Lois du Canada (2018).

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (School Buses)

Statutory authority
Motor Vehicle Safety Act

Sponsoring department
Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations.*)

Executive summary

Issues: According to the National Collision Database (NCDB) statistics, school buses are the safest way to transport children to and from school, more so than any other form of transportation including walking, cycling or by passenger vehicle. Despite their excellent safety record, data from 1998 to 2017 indicates that, every year, an average of one child is fatally injured and 18 injuries are reported in collisions with a school bus or collisions with a passing vehicle while in the immediate vicinity of a school bus in Canada.

Description: Based on the recommendations from the Task Force on School Bus Safety, Transport Canada has determined that specific modifications may be made to school buses which have the potential to reduce the risk of death and injury to vulnerable road users around a school bus.

The proposed amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSR) would require school buses to be equipped with an extended stop signal arm as well as an exterior perimeter visibility system, including a monitor, to display views to the driver. In addition, the proposed amendments would set minimum requirements that would apply to the voluntary installation of stop signals – cameras (hereinafter referred to as infraction cameras) on school buses.

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (autobus scolaires)

Fondement législatif
Loi sur la sécurité automobile

Ministère responsable
Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Selon les statistiques de la Base nationale de données sur les collisions (BNDC), les autobus scolaires sont le moyen le plus sûr de transporter les enfants vers l'école et de les en ramener, plus que tout autre moyen de transport, y compris la marche, le vélo ou les véhicules particuliers. Malgré l'excellent bilan de sécurité de ce moyen de transport, les données de 1998 à 2017 indiquent que, chaque année, en moyenne, un enfant est mortellement blessé et 18 blessures sont déclarées dans des collisions avec un autobus scolaire ou des collisions avec un véhicule de passage à proximité immédiate d'un autobus scolaire au Canada.

Description : En se fondant sur les recommandations du Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires, Transports Canada a déterminé que des modifications spécifiques peuvent être apportées aux autobus scolaires afin de réduire le risque de décès et de blessures pour les usagers de la route vulnérables autour d'un autobus scolaire.

Les propositions de modifications au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA) exigeraient que les autobus scolaires soient munis d'un signal d'arrêt escamotable prolongé ainsi que d'un système de visibilité périphérique extérieure, incluant un moniteur, pour afficher les différentes vues au conducteur. En outre, les propositions de modifications définiraient des exigences minimales qui s'appliqueraient à l'installation volontaire de signaux d'arrêt – caméras (ci-après désignées « caméras d'infraction ») sur les autobus scolaires.

In addition, sections 15.1 and 17 of the MVSR would also be repealed to better align with amendments made under the *Motor Vehicle Safety Act* (MVSA) in 2014.

Rationale: Since January 2019, the Task Force on School Bus Safety has met to share information and expertise on all aspects of school bus safety. Their work has informed Transport Canada's proposed regulatory amendments whose objective is to introduce the technical specifications that must be met for the extended stop signal arm, exterior perimeter visibility system and for infraction cameras to better protect children in and around school bus loading areas.

Stakeholders had the opportunity to provide feedback through a public consultation titled Improving School Bus Safety in Canada in September 2020. The online consultation allowed stakeholders and members of the public to comment on Transport Canada's proposal to regulate the recommended technologies on school buses. Feedback from stakeholders indicated broad support for any technology that could improve the safety of children on and around school buses. General concerns regarding costs were raised by a variety of stakeholders, in addition to the need for continued research and full regulatory analysis, including a cost-benefit analysis prior to mandating any new technologies on school buses. As part of the development of this regulatory proposal, three school bus pilot projects were launched in collaboration with Transport Canada, which continue to provide practical evidence on the technologies included in this regulatory proposal. Research to evaluate the performance and the field of view of 360° cameras, among other technologies, was also conducted at Transport Canada's Motor Vehicle Test Centre in Blainville, Quebec, to inform this proposal.

The total estimated costs of the proposed amendments would be $406.1 million in present value between 2022 and 2031 (7% discount rate, 2021 Canadian dollars), of which $390.7 million would be associated with capital and installation costs and the remaining $15.4 million due to maintenance costs. The proposed amendments would result in both monetized and non-monetized benefits. The benefits encompass reducing fatalities and injuries around school buses by increasing safety standards as well as broader societal, environmental, and mental health advantages as the result of the

En outre, les articles 15.1 et 17 du RSVA seraient également abrogés pour permettre une meilleure harmonisation avec les modifications apportées en application de la *Loi sur la sécurité automobile* (LSA) en 2014.

Justification : Depuis janvier 2019, le Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires s'est réuni afin d'échanger données et expertise sur tous les aspects de la sécurité des autobus scolaires. Leur travail a guidé les modifications réglementaires proposées par Transports Canada, dont l'objectif est d'instaurer les spécifications techniques à respecter pour le signal d'arrêt escamotable prolongé, le système de visibilité périphérique extérieure et les caméras d'infraction afin de mieux protéger les enfants dans les zones d'embarquement des autobus scolaires et aux alentours.

Les intervenants ont eu l'occasion de formuler des commentaires dans le cadre d'une consultation publique intitulée Améliorer la sécurité des autobus scolaires au Canada en septembre 2020. La consultation en ligne a permis aux intervenants et aux membres du public de commenter la proposition de Transports Canada de réglementer les technologies recommandées sur les autobus scolaires. La rétroaction des intervenants a indiqué un large soutien à l'égard de toute technologie susceptible d'améliorer la sécurité des enfants dans les autobus scolaires et autour de ceux-ci. Des préoccupations générales concernant les coûts ont été soulevées par divers intervenants, en plus de la nécessité de poursuivre les recherches et de procéder à une analyse complète de la réglementation, et notamment à une analyse coûts-avantages, avant de rendre obligatoire toute nouvelle technologie dans les autobus scolaires. Dans le cadre de l'élaboration de ce projet de règlement, trois projets pilotes d'autobus scolaires ont été lancés en collaboration avec Transports Canada, projets qui continuent de fournir des données concrètes sur les technologies incluses dans ce projet de règlement. Des recherches visant à évaluer le rendement et le champ de visibilité des caméras à 360°, entre autres technologies, ont également été menées au Centre d'essais pour véhicules automobiles de Transports Canada à Blainville, au Québec, afin d'étayer cette proposition.

Les coûts totaux estimés des propositions de modifications seraient de 406,1 millions de dollars en valeur actualisée entre 2022 et 2031 (taux d'actualisation de 7 %, dollars canadiens de 2021), dont 390,7 millions de dollars seraient associés aux coûts d'investissement et d'installation et les 15,4 millions de dollars restants aux coûts d'entretien. Les propositions de modifications entraîneraient des avantages monétaires et non monétaires. Les avantages comprennent la réduction du nombre de décès et de blessures autour des autobus scolaires grâce à l'amélioration des normes de sécurité,

adaptation of the proposed technologies. The monetized benefits are estimated at $62.7 million in present value between 2022 and 2031 (7% discount rate, 2021 Canadian dollars).

Despite the fact that the monetized costs would outweigh the monetized benefits, Transport Canada believes that making the proposed amendments would be in the public interest because of the overall anticipated safety and mental health benefits, both qualitative and quantitative, for children, their families, and their communities.

The "One-for-one-rule" does not apply, as the proposed amendments would not increase or decrease administrative burden on affected stakeholders.

ainsi que des avantages plus vastes sur le plan de la société, de l'environnement et de la santé mentale grâce à l'adaptation des technologies proposées. Les avantages monétaires sont estimés à 62,7 millions de dollars en valeur actuelle entre 2022 et 2031 (taux d'actualisation de 7 %, dollars canadiens de 2021).

Malgré le fait que les coûts monétisés dépasseraient les avantages monétisés, Transports Canada estime que la mise en œuvre des modifications proposées serait dans l'intérêt public en raison des avantages globaux prévus en matière de sécurité et de santé mentale, tant qualitatifs que quantitatifs, pour les enfants, leurs familles et leurs collectivités.

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car les propositions de modifications n'alourdiraient ni n'allégeraient le fardeau pesant sur les intervenants concernés.

Issues

Although school buses are the safest way to transport children to and from school, they are not without safety risks. Despite their excellent safety record, NCDB data from 1998 to 2017 indicates that, every year, an average of one child is fatally injured and 18 injuries are reported in collisions with a school bus or collisions with a passing vehicle while in the immediate vicinity of a school bus in Canada. This regulatory initiative is needed to support the Government of Canada's commitment to further improving road safety for school buses.

Every school bus collision has a detrimental impact on more than just those directly involved in the collision. School bus collisions negatively affect the mental and emotional wellbeing of school-aged children, their peers, their families and the greater community. As a result, this regulatory initiative is needed to improve school bus safety and reduce the risk of fatalities and injuries so as to lessen mental and emotional trauma to those directly and indirectly involved in school bus collisions and to improve and maintain public confidence around school buses as the safest form of transportation for school-aged children.

New technologies have been developed which can assist in improving road safety around school buses. This initiative is required to ensure such technologies are subject to proper regulatory oversight, and to ensure that the implementation of such technologies does not result in unintended safety risks.

Enjeux

Bien que les autobus scolaires soient le moyen le plus sûr de transporter les enfants vers et depuis l'école, ils ne sont pas sans risques pour la sécurité. Malgré l'excellent bilan de sécurité de ce moyen de transport, les données de la BNDC de 1998 à 2017 indiquent que, chaque année, en moyenne, un enfant est mortellement blessé et 18 blessures sont déclarées dans des collisions avec un autobus scolaire ou des collisions avec un véhicule de passage à proximité immédiate d'un autobus scolaire au Canada. Cette initiative de réglementation est nécessaire pour soutenir l'engagement du gouvernement du Canada à améliorer davantage la sécurité routière des autobus scolaires.

Chaque collision mettant en cause un autobus scolaire a des incidences négatives sur d'autres personnes que celles qui sont directement impliquées dans la collision. Les collisions d'autobus scolaires ont un effet négatif sur le bien-être mental et émotionnel des enfants d'âge scolaire, de leurs camarades, de leurs familles et de la collectivité dans son ensemble. Par conséquent, cette initiative de réglementation est nécessaire pour améliorer la sécurité des autobus scolaires et réduire le risque de décès et de blessures afin de diminuer le traumatisme mental et émotionnel des personnes directement et indirectement touchées par les collisions d'autobus scolaires et d'améliorer et de maintenir la confiance du public envers les autobus scolaires en tant que moyen de transport le plus sûr pour les enfants d'âge scolaire.

De nouvelles technologies susceptibles de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière autour des autobus scolaires ont été mises au point. Cette initiative est nécessaire pour garantir que ces technologies fassent l'objet d'une surveillance réglementaire appropriée et que leur mise en œuvre n'entraîne pas de risques involontaires pour la sécurité.

While developing this regulatory proposal, the department observed that sections 15.1 and 17 of the MVSR, which pertain to naming conventions for Test Methods and notices published in the *Canada Gazette* for updates to Technical Standards Documents[1] (TSDs) respectively, needed to be repealed in order to better align the MVSR with amendments made to the *Motor Vehicle Safety Act* in 2014.

Background

School bus safety is a shared responsibility with federal/provincial/territorial governments, school boards and school bus operators each playing a role. Under the *Motor Vehicle Safety Act* (MVSA), Transport Canada is responsible for establishing the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSR) which include specific requirements for newly manufactured or imported school buses. In Canada, the vehicle manufacturer or importer must certify that all new vehicles offered for sale in Canada comply with all applicable safety regulations and standards. Transport Canada does not have jurisdiction over aftermarket modifications or retrofitting of school buses. Provinces and territories are responsible for the enforcement of safety on Canada's roads and highways, for driver and vehicle licensing, the rules of the road and aftermarket vehicle modifications. Legislation can vary from one province to another.

Federally governed by some 40 *Canadian Motor Vehicle Safety Standards* under the MVSR, school buses have a series of structural safety features that are specifically designed to safeguard children in the event of a collision in addition to pedestrian safety features to help prevent injuries to vulnerable road users (VRUs) outside the bus. That said, the Government of Canada is always searching for ways to improve road safety. Therefore, on October 15, 2018, Minister Garneau, then Minister of Transport, asked Transport Canada to take a fresh look at school bus safety. As part of this fresh look, Transport Canada reviewed available literature and existing technologies for improvements that could benefit safety both inside and outside the school bus.

On January 21, 2019, the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety (the Council of

[1] A Technical Standards Document is a document published by the Minister that adapts, or reproduces in whole or in part, an enactment of a foreign government or material produced by an international organization.

Lors de l'élaboration de ce projet de règlement, le Ministère a constaté que les articles 15.1 et 17 du RSVA, qui portent respectivement sur les conventions d'appellation des méthodes d'essai et les avis publiés dans la *Gazette du Canada* pour les mises à jour des documents de normes techniques[1] (DNT), devaient être abrogés afin de mieux harmoniser le RSVA avec les modifications apportées à la *Loi sur la sécurité automobile* en 2014.

Contexte

La sécurité des autobus scolaires est une responsabilité partagée par le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux, les conseils scolaires et les exploitants d'autobus scolaires, qui jouent chacun un rôle. Conformément à la *Loi sur la sécurité automobile* (LSA), Transports Canada est chargé d'établir le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA), qui comprend des exigences particulières pour les autobus scolaires nouvellement fabriqués ou importés. Au Canada, le constructeur ou l'importateur du véhicule doit certifier que tous les véhicules neufs mis en vente au Canada sont conformes à tous les règlements et normes de sécurité applicables. Transports Canada n'a pas compétence sur les modifications après-vente apportées aux autobus scolaires ou sur leur modernisation. Les provinces et les territoires sont responsables de l'application de la loi en matière de sécurité sur les routes et autoroutes du Canada, de la délivrance des permis des conducteurs et de l'immatriculation des véhicules, des règles de la route et de la modification des véhicules après-vente. La législation peut varier d'une province à une autre.

Régis par quelque 40 *normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada* en vertu du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA), les autobus scolaires sont munis d'une série de caractéristiques de sécurité structurale spécialement conçues pour protéger les enfants en cas de collision, ainsi que de caractéristiques de sécurité pour les piétons afin de prévenir les blessures aux usagers de la route vulnérables (URV) à l'extérieur de l'autobus. Cela dit, le gouvernement du Canada est toujours à la recherche de moyens d'améliorer la sécurité routière. Par conséquent, le 15 octobre 2018, le ministre Garneau, alors ministre des Transports, a demandé à Transports Canada de se pencher avec un regard neuf sur la sécurité des autobus scolaires. Dans le cadre de ce nouvel examen, Transports Canada a passé en revue la documentation disponible et les technologies existantes afin de repérer les améliorations qui pourraient accroître la sécurité à l'intérieur et à l'extérieur des autobus scolaires.

Le 21 janvier 2019, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (le Conseil des

[1] Un document de normes techniques est un document publié par le ministre qui adapte ou reproduit en tout ou en partie un texte législatif d'un gouvernement étranger ou un document produit par une organisation internationale.

Ministers) established a Task Force on School Bus Safety using a two-tiered governance model to support a cohesive, national approach. Specifically, a Steering Committee consisting of federal, provincial and territorial government representatives was established along with an Advisory Panel consisting of manufacturers, school board representatives, school bus fleet operators, labour unions and safety associations. Their mandate was to review safety standards and operations, both inside and outside school buses, and to identify where school bus safety could be further strengthened.

On June 20, 2019, the Task Force's *Preliminary Report* was posted on the Council of Ministers' website, identifying a range of opportunities to further strengthen school bus safety. Informed by the results of its broadly scoped review, the Task Force recognized that opportunities exist to help make school buses even safer. To achieve this increased level of safety, the Task Force identified a series of countermeasures that would need to be taken in three key areas: driver assistance, safety features outside the bus, and occupant protection.

In February 2020, the final *Report of the Task Force on School Bus Safety* was posted on the Council of Ministers' website. Consistent with the direction from the Council of Ministers, the Task Force identified a shortlist of opportunities to further improve school bus safety. The supporting evidence confirmed that school children are at greater risk in or near school bus loading zones than they are as school bus passengers. Indeed, 79% of school-aged fatalities involving a school bus occur outside the bus, in or near school bus loading zones. The Task Force focused on developing recommendations to address this reality. Specifically, the Task Force submitted that consideration be given to adding the following safety features to school buses, and encouraged all jurisdictions to explore the application of these measures:

1. Infraction cameras are a means to deter motorists from passing a school bus when its stop arm has been deployed, as this is when children may be crossing the street in front of the school bus. Infraction cameras would help deter passing motorists and thereby prevent potentially dangerous incidents;

2. Extended stop signal arms serve as a visual stop signal to motorists approaching a school bus from both the front and rear of the bus. The extended stop signal arm may also serve as a physical barrier to prevent vehicles from passing the school bus and act to further deter motorists from passing school buses while children are entering or leaving the school bus;

ministres) a créé un Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires en utilisant un modèle de gouvernance à deux niveaux pour favoriser une approche nationale uniforme. Plus précisément, un comité directeur composé de représentants du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux et territoriaux a été créé, ainsi qu'un comité consultatif d'experts composé de fabricants, de représentants des conseils scolaires, d'exploitants des parcs d'autobus scolaires, de syndicats et d'associations de sécurité. Ceux-ci avaient pour mandat d'examiner les normes et les opérations de sécurité, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'autobus scolaire et de déterminer les éléments à améliorer afin de renforcer davantage la sécurité des autobus scolaires.

Le 20 juin 2019, le *rapport préliminaire* du Groupe de travail a été publié sur le site Web du Conseil des ministres, recensant un éventail de solutions pour renforcer davantage la sécurité des autobus scolaires. À la lumière des résultats de son examen approfondi, le Groupe de travail a reconnu qu'il existe des solutions pour rendre les autobus scolaires encore plus sûrs. Pour atteindre ce niveau de sécurité accru, le Groupe de travail a répertorié une série de contre-mesures qui devraient être prises dans trois domaines clés : l'assistance au conducteur, les caractéristiques de sécurité à l'extérieur de l'autobus et la protection des occupants.

En février 2020, la version finale du *Rapport du Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires* a été publiée sur le site Web du Conseil des ministres. Conformément à la directive du Conseil des ministres, le Groupe de travail a établi une courte liste des points qui pourraient être améliorés afin de renforcer davantage la sécurité des autobus scolaires. Les données probantes à l'appui ont confirmé que les écoliers courent plus de risques dans les zones d'embarquement des autobus scolaires ou à proximité de celles-ci qu'en tant que passagers de ces autobus. En effet, 79 % des décès d'enfants d'âge scolaire mettant en cause un autobus scolaire se produisent à l'extérieur de celui-ci, dans les zones d'embarquement des autobus scolaires ou à proximité. Le Groupe de travail s'est efforcé d'élaborer des recommandations pour remédier à cette réalité. Plus précisément, le Groupe de travail a demandé que l'on étudie la possibilité d'ajouter les caractéristiques de sécurité suivantes aux autobus scolaires et a encouragé toutes les administrations à explorer l'application de ces mesures :

1. Les caméras d'infraction sont un moyen de dissuader les automobilistes de dépasser un autobus scolaire lorsque son signal d'arrêt est déployé, car c'est à ce moment-là que les enfants peuvent traverser la rue devant l'autobus scolaire. Les caméras d'infraction contribueraient ainsi à dissuader les automobilistes de dépasser et à prévenir de cette manière des incidents potentiellement dangereux;

2. Les signaux d'arrêt escamotables prolongés servent de signaux d'arrêt visuels destinés aux automobilistes qui

3. Exterior 360° cameras help the driver of a vehicle identify if any VRUs, such as children, are around the vehicle while the vehicle is stopped or travelling slowly, preventing incidents where the school bus would collide with an unseen VRU. These systems feature a series of cameras installed on the vehicle and a monitor to display the images to the driver. The cameras provide views around the vehicle which are difficult to obtain with mirrors alone and are a means of better detecting and protecting children and other VRUs around the exterior of school buses;

4. Automatic emergency braking is an advanced driver assistance system designed to monitor the area in front of the vehicle when it is in motion, provide a warning to the driver in the case of a potential collision, and automatically apply the vehicle brakes if an imminent crash is detected and the driver is not responding to the situation, all to help avoid collisions with pedestrians, cyclists or other vehicles.

Following the February 2020 Report, three school bus pilot projects were launched in 2020 in collaboration with Transport Canada (two in British Columbia and one in Ontario involving a total of six school buses), in order to assess operational considerations for the use of seat belts on school buses as well as to validate the *Guidelines for the Use of Seatbelts on School Buses* developed by the Task Force on School Bus Safety. These pilot projects were initially slated to run for one full academic year. Due to disruptions caused by measures implemented to deal with the COVID-19 pandemic, the pilot projects are ongoing and end dates have yet to be confirmed. As part of these pilot projects, some of the above-mentioned technologies were installed on the buses based on jurisdictional interest. These pilot projects continue to provide practical evidence on the technologies. In parallel, research to evaluate the safety performance of automatic emergency braking and field of view of 360° cameras, was conducted at Transport Canada's Motor Vehicle Test Centre in Blainville, Quebec.

Extended stop signal arm

Extended stop signal arms are currently available as aftermarket products from third-party companies, but not

s'approchent d'un autobus scolaire par l'avant et par l'arrière de l'autobus. Le signal d'arrêt escamotable prolongé peut également servir de barrière physique pour empêcher les véhicules de dépasser l'autobus scolaire et dissuader davantage les automobilistes de dépasser les autobus scolaires lorsque les enfants montent dans l'autobus ou en descendent;

3. Les caméras extérieures à 360° aident le conducteur d'un véhicule à déterminer si des URV, comme des enfants, se trouvent autour du véhicule lorsque celui-ci est à l'arrêt ou roule lentement, ce qui permet d'éviter les collisions entre un autobus scolaire et un URV invisible. Ces systèmes sont constitués d'une série de caméras installées sur le véhicule et un moniteur qui affiche les images au conducteur. Les caméras permettent d'obtenir une visibilité autour du véhicule, laquelle est difficile à obtenir avec les seuls rétroviseurs, et constituent un moyen de mieux détecter et protéger les enfants et les autres URV à l'extérieur des autobus scolaires;

4. Le freinage automatique d'urgence est un système avancé d'aide à la conduite conçu pour surveiller la zone située devant le véhicule lorsqu'il est en mouvement, pour avertir le conducteur en cas de risque de collision et pour appliquer automatiquement les freins du véhicule si une collision imminente est détectée et que le conducteur ne réagit pas à la situation, le tout dans le but d'éviter les collisions avec des piétons, des cyclistes ou d'autres véhicules.

À la suite du rapport de février 2020, trois projets pilotes d'autobus scolaires ont été lancés en 2020 en collaboration avec Transports Canada (deux en Colombie-Britannique et un en Ontario pour un total de six autobus scolaires), afin d'évaluer les facteurs opérationnels liés à l'utilisation des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires et de valider les *Lignes directrices sur l'utilisation des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires* élaborées par le Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires. Ces projets pilotes étaient initialement prévus pour se dérouler sur une année scolaire complète. En raison des perturbations causées par les mesures mises en œuvre pour faire face à la pandémie de COVID-19, les projets pilotes sont toujours en cours et les dates de fin doivent encore être confirmées. Dans le cadre de ces projets pilotes, certaines des technologies susmentionnées ont été installées sur les autobus en fonction de l'intérêt des gouvernements. Ces projets pilotes continuent de fournir des données concrètes sur les technologies. Parallèlement, des recherches visant à évaluer le rendement en matière de sécurité du freinage d'urgence automatique et le champ de vision des caméras à 360° ont été menées au Centre d'essais pour véhicules automobiles de Transports Canada à Blainville, au Québec.

Signal d'arrêt escamotable prolongé

Les signaux d'arrêt escamotables prolongés sont actuellement disponibles en tant qu'accessoires auprès

from school bus original equipment manufacturers (OEM).[2] Extended stop signal arms, specifically, are not currently regulated federally. However, Canadian Motor Vehicle Safety Standard 131 – School Bus Pedestrian Safety Devices (CMVSS 131) does require that Canadian school buses be equipped with one or two (forward and rearward) stop signal arms that must meet the technical requirements of Technical Standards Document (TSD) 131 – School Bus Pedestrian Safety Devices. TSD 131 does not limit the length of a stop signal arm when it is deployed, but rather, it sets minimum dimensions for the stop signal and letters, outlines reflective material and lighting requirements, and indicates the location of installation on the driver's side of the school bus. No requirements in CMVSS 131 or TSD 131 currently prohibit the installation of an extended stop signal arm on new school buses by school bus OEMs.

A stop signal arm is defined in TSD 131: "Stop signal arm means a device that can be extended outward from the side of a school bus to provide a signal to other motorists not to pass the bus because it has stopped to load or discharge passengers." An extended stop signal arm is a stop signal arm that extends out further than the "normal" stop signal arm to make it more difficult for a vehicle to pass a school bus with this device extended, and to provide a more obvious signal to motorists not to pass the school bus because it has stopped to load or unload passengers; it is meant to increase conspicuity of the stop signal over and above the current stop signal arm.

An extended stop signal arm has the potential to improve road safety for VRUs (including school children) by blocking and deterring vehicles from illegally passing a stopped school bus when it is deployed (as demonstrated by the 89%[3] reduction of motorist violations from a 2017 pilot project in Virginia).

360° Camera and perimeter visibility systems

An exterior 360° camera system is meant to help the driver of a vehicle identify if any VRUs, including children, are around the vehicle while the vehicle is stopped

[2] The school bus OEM refers to the company that manufactures a new school bus.

[3] Charlottesville Tomorrow (2018), New School Bus Safety Pilot Program Study Finds 89 Percent Reduction in Violations by Motorists

d'entreprises tierces, mais pas auprès des fabricants d'équipement d'origine (FEO) d'autobus scolaires[2]. Les signaux d'arrêt escamotables prolongés, en particulier, ne font l'objet d'aucune réglementation fédérale à l'heure actuelle. Toutefois, la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 131 – Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires (NSVAC 131) exige que les autobus scolaires du Canada soient équipés d'un ou de deux (à l'avant et à l'arrière) signaux d'arrêt escamotables répondant aux exigences techniques du Document de normes techniques (DNT) 131 – Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires. Le DNT 131 ne limite pas la longueur du signal d'arrêt escamotable lorsqu'il est déployé, mais il établit plutôt les dimensions minimales du signal d'arrêt et des lettres, décrit les exigences relatives aux matériaux réfléchissants et à l'éclairage, et indique l'emplacement d'installation du côté du conducteur de l'autobus scolaire. Aucune exigence de la NSVAC 131 ou du DNT 131 n'interdit actuellement l'installation d'un signal d'arrêt escamotable prolongé sur les nouveaux autobus scolaires par les FEO d'autobus scolaires.

Le terme « signal d'arrêt escamotable » est défini dans le DNT 131 : « Signal d'arrêt escamotable : dispositif qui peut être déployé du côté d'un autobus scolaire dans le but de donner aux autres automobilistes un signal pour qu'ils ne dépassent pas l'autobus parce qu'il s'est arrêté pour faire monter ou descendre des passagers. » Un signal d'arrêt escamotable prolongé est un signal d'arrêt escamotable qui s'étend plus loin que le signal d'arrêt « normal » afin de rendre plus difficile pour un véhicule de dépasser un autobus scolaire lorsque ce dispositif est déployé et de fournir un signal plus évident aux automobilistes leur indiquant de ne pas dépasser l'autobus scolaire parce qu'il s'est arrêté pour faire monter ou descendre des passagers; ce signal vise à augmenter la visibilité du signal d'arrêt par rapport au signal d'arrêt escamotable actuel.

Un signal d'arrêt escamotable prolongé a le potentiel d'améliorer la sécurité routière pour les URV (notamment les écoliers) en bloquant les véhicules et en les dissuadant de dépasser illégalement un autobus scolaire à l'arrêt lorsqu'il est déployé (comme le démontre la réduction de 89 %[3] des infractions commises par les automobilistes dans le cadre d'un projet pilote mené en 2017 en Virginie).

Systèmes de caméras à 360° et de visibilité périphérique

Un système de caméras extérieures à 360° vise à aider le conducteur d'un véhicule à déterminer si des URV, comme des enfants, se trouvent autour du véhicule lorsque celui-ci

[2] Le terme FEO d'autobus scolaires désigne l'entreprise qui fabrique un nouvel autobus scolaire.

[3] Charlottesville Tomorrow (2018), « New School Bus Safety Pilot Program Study Finds 89 Percent Reduction in Violations by Motorists ».

or travelling slowly. This identification is achieved by providing the driver with an aerial overview of the vehicle and surrounding area so that the driver may see VRUs. These systems feature a series of cameras installed on the vehicle and a monitor to display the image to the driver. The cameras provide the driver with views around the vehicle which would otherwise be difficult to for the driver to see directly or by using mirrors. Currently, some school bus manufacturers offer their own versions of 360° camera systems as an option on their new school buses. Other 360° camera systems are available as aftermarket systems by third-party manufacturers.

The positioning and images displayed to the driver on the display system vary between manufacturers. Systems may display views to the driver when the vehicle is starting to move from a stopped position, when the vehicle is about to make a turn (left or right, where the appropriate view can be shown on the display) and/or when the vehicle is in reverse. The vehicle operators may also toggle between different views on the display. The aerial overview is a specific component of the 360° camera system. This aerial overview component generates a synthetic image that digitally stitches together images captured by cameras placed on the exterior of the school bus. Currently, there are no requirements in North America or internationally that oblige school buses to be fitted with this type of technology.

Because of their size and design, school buses have many areas around their periphery where visibility for the driver is only partial or even zero. These areas are generally referred to as the "danger zone." It can be extremely difficult for a driver to detect VRUs in the "danger zone." To help detect children and other VRUs, school buses are fitted with different types of mirrors; however, visibility around the entire perimeter of a school bus remains an important road safety issue. Transport Canada had the road safety team at Polytechnique Montréal conduct visibility tests on two school buses to establish baseline visibility patterns subsequently used to evaluate the performance of various systems, including 360° camera systems installed on newly manufactured school buses by the OEM, and to support regulatory development.

Both vehicles studied were equipped with the same number of cameras on the sides, front and rear of the vehicle and were positioned similarly on the vehicles. Both buses were also capable of displaying the individual image of each of the cameras in addition to the 360° synthetic image produced by stitching together the individual camera

est à l'arrêt ou roule lentement. Ce résultat est atteint en fournissant au conducteur une vue aérienne du véhicule et de la zone environnante, de sorte qu'il puisse voir tout URV qui s'y trouve. Ces systèmes sont constitués d'une série de caméras installées sur le véhicule et un moniteur qui affiche les images au conducteur. Les caméras fournissent au conducteur une visibilité autour du véhicule, laquelle serait autrement difficile à obtenir directement ou à l'aide de rétroviseurs. Actuellement, certains fabricants d'autobus scolaires proposent leurs propres versions des systèmes de caméras à 360° en option sur leurs nouveaux autobus scolaires. D'autres systèmes de caméras à 360° sont disponibles en tant qu'accessoires auprès de fabricants tiers.

Le positionnement des caméras et les images présentées au conducteur sur le système d'affichage varient d'un fabricant à l'autre. Les systèmes peuvent afficher des vues au conducteur lorsque le véhicule commence à se déplacer depuis une position à l'arrêt, lorsque le véhicule est sur le point de tourner (à gauche, à droite, la vue appropriée pouvant être affichée sur l'écran) et/ou lorsque le véhicule est en marche arrière. Les conducteurs du véhicule peuvent également basculer entre différentes vues sur l'écran. La vue aérienne est un composant spécifique du système de caméras à 360°. Ce composant de vue aérienne génère une image synthétique qui assemble numériquement des images capturées par des caméras placées à l'extérieur de l'autobus scolaire. Actuellement, il n'existe aucune exigence en Amérique du Nord ou dans le monde qui oblige les autobus scolaires à être équipés de ce type de technologie.

En raison de leur taille et de leur conception, les autobus scolaires présentent de nombreuses zones à leur périphérie où la visibilité du conducteur n'est que partielle, voire nulle. Ces zones sont généralement appelées « zone de danger ». Il peut être extrêmement difficile pour un conducteur de détecter les URV se trouvant dans la « zone de danger ». Pour aider à détecter la présence d'enfants et d'autres URV, les autobus scolaires sont munis de différents types de rétroviseurs. Toutefois, la visibilité sur toute la périphérie d'un autobus scolaire demeure un problème de sécurité routière important. Transports Canada a demandé à l'Équipe de sécurité routière de Polytechnique Montréal d'effectuer des essais de visibilité sur deux autobus scolaires afin d'établir des modèles de visibilité de base qui seront par la suite utilisés pour évaluer le rendement de divers systèmes, y compris les systèmes de caméras à 360° installés sur les autobus scolaires nouvellement fabriqués par les FEO, et pour appuyer l'élaboration de la réglementation.

Les deux véhicules étudiés étaient équipés d'un nombre identique de caméras sur les côtés, à l'avant et à l'arrière du véhicule et celles-ci étaient positionnées de manière similaire sur les deux véhicules. Les deux autobus étaient également capables d'afficher l'image individuelle de chacune des caméras en plus de l'image synthétique à 360°

views. During the indirect visibility testing conducted, it was determined that the synthetic 360° image produced from the individual camera images was severely distorted and afforded only a very limited view of the total area visible to the individual cameras themselves. For this reason, the usefulness of the synthetic 360° camera view is expected to be very limited. A child present around the perimeter of the school bus may not be visible on the synthetic 360° view displayed to the driver because the stitching of the image can lead to blind spots on the visual display. In order to help increase the driver's visibility of the area surrounding the perimeter of the school bus, it would be more useful to show images from the individual cameras on the driver's display. At present, 360° camera systems would need to be improved to provide a comprehensive picture for safety purposes. For this reason, Transport Canada is proposing that a perimeter visibility system, also consisting of a series of cameras on the exterior of the school bus and a monitor to display images of the area surrounding the school bus (i.e. the danger zone) to the driver, be considered to help increase driver visibility of this area. The objective of the implementation of a perimeter visibility system on a school bus is the same as that of a 360° camera system without requiring the synthetic 360° image. Similar to a 360° camera system, a perimeter visibility system is also composed of a series of cameras around the exterior of the school bus, whose images can be displayed to the driver in order to provide a full view of the danger zone around a school bus.

Regarding the display component of a perimeter visibility system, Transport Canada has published Guidelines to Limit Distraction from Visual Displays in Vehicles in order to address distraction from visual displays installed in a vehicle. The underlying premise for these guidelines is the need to fully consider what contributes to distraction. This means examining the device or system the driver is using, how the driver interacts with that device, the task they are doing, the duration of the interaction and the context of the device's use to determine the level of potential distraction. The guidelines apply to visual displays that drivers may use while their vehicle is in motion such as the display of the perimeter visibility system. It is important to note that visual displays which help the driver with the driving task are not considered to be causes of distraction as they benefit the driver. The displays of these types of systems are currently used only during specific conditions under which the risk of a VRU in a blind spot of a vehicle are highest.

produite par l'assemblage des vues de chaque caméra. Lors des essais de visibilité indirecte, il a été déterminé que l'image synthétique à 360° produite à partir des images de chaque caméra était gravement déformée et ne donnait qu'une vue très limitée de la zone totale visible par les caméras elles-mêmes. Pour cette raison, l'utilité de la vue synthétique de la caméra à 360° devrait être très limitée. Un enfant présent autour du périmètre de l'autobus scolaire peut ne pas être visible sur la vue synthétique à 360° affichée au conducteur, car l'assemblage de l'image peut entraîner des angles morts sur l'affichage visuel. Afin d'améliorer la visibilité du conducteur sur la zone entourant l'autobus scolaire, il serait plus utile de montrer les images des caméras individuelles sur l'écran du conducteur. À l'heure actuelle, les systèmes de caméras à 360° devraient être améliorés pour fournir une image complète à des fins de sécurité. Pour cette raison, Transports Canada propose qu'un système de visibilité périphérique, comprenant également une série de caméras à l'extérieur de l'autobus scolaire et un moniteur permettant d'afficher des images de la zone entourant l'autobus scolaire (c.-à-d. la zone de danger) au conducteur, soit envisagé pour aider à accroître la visibilité du conducteur dans cette zone. L'objectif de la mise en œuvre d'un système de visibilité périphérique sur un autobus scolaire est le même que celui d'un système de caméra à 360° sans nécessiter l'image synthétique à 360°. Semblable à un système de caméra à 360°, un système de visibilité périphérique est également composé d'une série de caméras tout autour de l'autobus scolaire, à l'extérieur de celui-ci, dont les images peuvent être affichées au conducteur afin de fournir une vue complète de la zone de danger autour d'un autobus scolaire.

En ce qui concerne le composant d'affichage d'un système de visibilité périphérique, Transports Canada a publié des Lignes directrices visant à limiter les sources de distraction provenant de l'usage d'écrans d'affichage dans les véhicules afin de remédier à la question de la distraction causée par les écrans d'affichage installés dans un véhicule. Le principe sous-jacent de ces lignes directrices est la nécessité de prendre pleinement en compte ce qui contribue à la distraction. Cela signifie qu'il faut examiner l'appareil ou le système que le conducteur utilise, la façon dont il interagit avec cet appareil, la tâche qu'il accomplit, la durée de l'interaction et le contexte d'utilisation de l'appareil pour déterminer le niveau de distraction potentiel. Les lignes directrices s'appliquent aux écrans d'affichage que les conducteurs peuvent utiliser lorsque leur véhicule est en mouvement, comme l'écran du système de visibilité périphérique. Il est important de noter que les écrans d'affichage qui aident le conducteur dans sa tâche de conduite ne sont pas considérés comme des sources de distraction, car ils sont utiles au conducteur. Les écrans de ces types de systèmes ne sont actuellement utilisés que dans des conditions spécifiques, où le risque qu'un URV se trouve dans l'angle mort d'un véhicule est le plus élevé.

Infraction camera

At present, infraction cameras are aftermarket products that have been installed on certain school buses in various jurisdictions in Canada, based on a needs assessment conducted by the individual jurisdiction. There are currently no federal standards under the MVSR that apply to this equipment or its installation, nor are there any federal standards under the MVSR that would prevent the installation of such equipment on a school bus. Infraction cameras are not currently installed on new school buses by any OEM.

In certain jurisdictions, school bus drivers are required to manually note the licence plate of a vehicle that illegally passes their school bus and to report this information as appropriate. Such a task can be distracting for the drivers. In many cases drivers are not able to capture this information and most violations go unreported.

Infraction camera technology has the potential to improve road safety for VRUs, including school children, by deterring vehicles from illegally passing a stopped school bus with its stop signal arm deployed. The camera is part of a broader enforcement system to deter illegally passing vehicles and prosecute violations defined within provincial/territorial/municipal jurisdictions as applicable. Various strategies may be used to inform motorists of the use of infraction cameras in a particular jurisdiction, including but not limited to information campaigns, labelling on school buses, and informational pamphlets sent out with issued fines for infractions. There is no single standard practice regarding these strategies, and jurisdictions implementing infraction cameras must assess what is best for their circumstances.

Infraction camera systems work by capturing a video or image of a vehicle passing a stopped school bus with its stop signal arm deployed. The infraction camera may allow for enforcement of violations that occur around every school bus on which the technology is installed, therefore increasing the ability to report, fine and educate drivers of safe driving practices and the rules of the road around a school bus.

Passing a stopped school bus is illegal in every Canadian province and territory. Violations are defined by the respective provincial or territorial Highway Traffic Acts and therefore are enforced by law enforcement in the

Caméra d'infraction

À l'heure actuelle, les caméras d'infraction sont des accessoires qui ont été installés sur certains autobus scolaires dans diverses administrations du Canada, à la suite d'une évaluation des besoins effectuée par chaque administration. Il n'existe actuellement aucune norme fédérale établie en vertu du RSVA qui s'applique à cet équipement ou à son installation ni aucune norme fédérale établie en vertu du RSVA qui empêcherait l'installation de cet équipement sur un autobus scolaire. Les caméras d'infraction ne sont actuellement pas installées sur les nouveaux autobus scolaires par les FEO.

Dans certaines administrations, les conducteurs d'autobus scolaires ont l'obligation de noter manuellement la plaque d'immatriculation de tout véhicule qui dépasse illégalement leur autobus scolaire et de signaler cette information de manière appropriée. Ce type de tâche peut être une source de distraction pour les conducteurs. Dans de nombreux cas, les conducteurs ne sont pas en mesure de noter cette information et la plupart des infractions ne sont pas signalées.

La technologie des caméras d'infraction a le potentiel d'améliorer la sécurité routière pour les URV, notamment les écoliers, en dissuadant les véhicules de dépasser illégalement un autobus scolaire arrêté dont le signal d'arrêt escamotable est déployé. La caméra fait partie d'un système d'application de la loi plus large visant à dissuader les véhicules de dépasser un autobus illégalement et à sanctionner les infractions de la manière définie dans les législations provinciales/territoriales/municipales, s'il y a lieu. Diverses stratégies peuvent être utilisées pour informer les automobilistes de l'utilisation de caméras d'infraction dans une administration donnée, y compris, mais sans s'y limiter, des campagnes d'information, l'apposition d'étiquettes sur les autobus scolaires et l'envoi de brochures d'information avec les amendes émises pour les infractions. Il n'existe pas de pratique standard unique concernant ces stratégies et les administrations qui mettent en place des caméras d'infraction doivent évaluer ce qui est le mieux adapté à leur situation.

Les systèmes de caméras d'infraction fonctionnent en capturant une vidéo ou une image d'un véhicule qui dépasse un autobus scolaire à l'arrêt, signal d'arrêt escamotable déployé. La caméra d'infraction peut permettre de sanctionner les infractions qui se produisent autour de chaque autobus scolaire sur lequel la technologie est installée, augmentant ainsi la capacité de signaler une infraction, d'imposer une amende et de sensibiliser les conducteurs aux pratiques de conduite sécuritaires et aux règles de la route autour d'un autobus scolaire.

Le dépassement d'un autobus scolaire à l'arrêt est illégal dans toutes les provinces et tous les territoires du Canada. Les infractions sont définies par les codes de la route provinciaux ou territoriaux respectifs et sont donc

respective jurisdictions. As violations are defined by provinces and territories, the requirements, allowances, and other legislation around infraction cameras vary in different jurisdictions. Jurisdictions that choose to make use of infraction camera systems need to have an enforcement strategy in place with local or provincial law enforcement.

sanctionnées par les forces de l'ordre dans les territoires concernés. Les infractions étant définies par les provinces et les territoires, les exigences, les autorisations et les autres dispositions législatives relatives aux caméras d'infraction varient selon les administrations. Les administrations qui choisissent d'utiliser des systèmes de caméras d'infraction doivent mettre en place une stratégie d'application de la loi avec les services de police locaux ou provinciaux.

Other amendments

The change made to the MVSA in 2014, under subsection 11(3), now allows for a technical or explanatory document produced by the Minister including specifications, classifications, illustrations, graphs, test methods, procedures, operational standards and performance standards to be incorporated by reference in the MVSR. MVSR section 15.1, which was created prior to the 2014 MVSA amendment to allow the use of test methods that could be incorporated by reference in the MVSR, requires a prescribed naming convention for test methods. This type of naming requirement is not present in the MVSR for any other type of document produced by the Minister that may be incorporated by reference into the regulations. The MVSR incorporate by reference many technical standards and test methods, all of which follow the same style for naming, description, and identification. Due to the 2014 MVSA amendment allowing a broader incorporation by reference power, Transport Canada is proposing to repeal section 15.1 of the MVSR, as it is no longer required and the naming convention is unnecessarily restrictive.

Autres modifications

La modification apportée à la LSA en 2014, en vertu du paragraphe 11(3), permet désormais qu'un document technique ou explicatif produit par le ministre, notamment des spécifications, des classifications, des illustrations, des graphiques, des méthodes d'essai, des procédures, des normes d'exploitation ou de rendement, soit incorporé par renvoi dans le RSVA. Le paragraphe 15.1 du RSVA, qui a été élaboré avant la modification de la LSA en 2014 pour permettre l'utilisation de méthodes d'essai pouvant être incorporées par renvoi dans le RSVA, exige que les méthodes d'essai suivent une convention d'appellation prescrite. Ce type d'exigence d'appellation n'est pas énoncé dans le RSVA en ce qui concerne les autres types de documents produits par le ministre qui peuvent être incorporés par référence dans le règlement. Le RSVA incorpore par renvoi de nombreuses normes techniques et méthodes d'essai, qui suivent toutes le même style de convention d'appellation, de description et d'identification. En raison de la modification apportée à la LSA en 2014, autorisant un pouvoir d'incorporation par renvoi plus vaste, Transports Canada propose d'abroger le paragraphe 15.1 du RSVA, car il n'est plus nécessaire et la convention d'appellation est inutilement restrictive.

The MVSA allows for the incorporation by reference of technical standards documents. Currently, section 17 of the MVSR requires that Transport Canada publish a notice in the *Canada Gazette*, Part I, each time it amends a TSD. The 2014 MVSA amendments added subsection 12(3), which clarifies that technical standard documents do not need to be published in the *Canada Gazette*. Since the MVSA does not require TSDs to be published in the *Canada Gazette*, and due to the fact that Transport Canada has been utilizing a new and more and effective process for notifying stakeholders of updates to technical standard documents (namely, publishing a notice on the department's consultation webpage), Transport Canada is proposing to repeal section 17 of the MVSR.

La LSA permet l'incorporation par renvoi de documents de normes techniques (DNT). Actuellement, l'article 17 du RSVA exige que Transports Canada publie un avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada* chaque fois qu'il modifie un DNT. Les modifications apportées à la LSA en 2014 consistaient notamment à ajouter le paragraphe 12(3), qui précise que les documents de normes techniques n'ont pas à être publiés dans la *Gazette du Canada*. Étant donné que la LSA n'exige pas la publication des DNT dans la *Gazette du Canada* et que Transports Canada utilise un nouveau processus plus efficace pour informer les intervenants des mises à jour apportées aux documents de normes techniques (à savoir la publication d'un avis sur la page Web de consultation du Ministère), Transports Canada propose d'abroger l'article 17 du RSVA.

Objective

The objective of the proposed regulatory amendments is to better protect school children outside and around school buses.

Objectif

L'objectif des propositions de modifications réglementaires est de mieux protéger les écoliers à l'extérieur et autour des autobus scolaires.

The proposed amendments would mandate that every newly manufactured school bus subject to the MVSA be equipped with an extended stop signal arm. The goal of mandating this technology is to prevent motorists from passing stopped school buses in order to protect children and other pedestrians from death and serious injury.

Les propositions de modifications exigeraient que tout autobus scolaire nouvellement fabriqué et assujetti à la LSA soit équipé d'un signal d'arrêt escamotable prolongé. L'objectif de cette technologie est d'empêcher les automobilistes de dépasser les autobus scolaires à l'arrêt afin de prévenir les risques de décès et de blessures graves pour les enfants et les autres piétons.

The proposed amendments would also mandate that all newly manufactured school buses subject to under the MVSA be equipped with exterior perimeter visibility systems. The goal of mandating this technology on school buses is to support the driver by providing a means of better detecting children, and other VRUs, around the exterior of the bus to avoid death and serious injuries. The perimeter visibility system would do so by providing the driver with appropriate views of the danger zone around a school bus in which a VRU would be otherwise hidden from view of the driver.

Les propositions de modifications exigeraient également que tout autobus scolaire nouvellement fabriqué et assujetti à la LSA soit équipé de systèmes de visibilité périphérique extérieure. En rendant cette technologie obligatoire dans les autobus scolaires, l'objectif est d'aider le conducteur en lui fournissant un moyen de mieux détecter les enfants, et les autres URV, se trouvant à l'extérieur de l'autobus, tout autour de lui, afin d'éviter les décès et les blessures graves. Le système de visibilité périphérique permettrait d'atteindre cet objectif en fournissant au conducteur des vues appropriées de la zone de danger autour d'un autobus scolaire dans laquelle un URV serait sans cela invisible pour le conducteur.

Infraction cameras are a means to deter motorists from passing a school bus when its stop arm has been deployed, as this is when children may be crossing the street in front of the school bus. The technology is essentially an enforcement tool for violations defined under provincial and territorial Highway Traffic Acts. This technology on school buses offers increased vehicle safety by acting as a deterrent for motorists from passing stopped school buses, thus avoiding potential death and serious injuries to children and other pedestrians while they are crossing the street in front of the buses. By introducing requirements that would apply only if the technology is installed on new or imported school buses, it is Transport Canada's intention to avoid impeding individual system requirements that may be set by jurisdictions, while highlighting the potential safety benefit of the technology for deterring illegally passing vehicles.

Les caméras d'infraction sont un moyen de dissuader les automobilistes de dépasser un autobus scolaire lorsque son signal d'arrêt est déployé, car c'est à ce moment-là que les enfants peuvent traverser la rue devant l'autobus scolaire. Cette technologie est essentiellement un outil permettant de sanctionner des infractions définies par les codes de la route provinciaux et territoriaux. La présence de technologie sur les autobus permet d'accroître la sécurité des véhicules en dissuadant les automobilistes de dépasser les autobus scolaires à l'arrêt, éliminant ainsi le risque de décès et de blessures graves aux enfants et aux autres piétons qui traversent la rue devant les autobus. En introduisant des exigences qui ne s'appliqueraient que si la technologie est installée sur des autobus scolaires neufs ou importés, Transports Canada entend éviter d'entraver les exigences relatives aux systèmes individuels qui pourraient être établies par les administrations, tout en soulignant l'avantage potentiel de la technologie en matière de sécurité pour dissuader les véhicules de dépasser illégalement.

In addition, the proposal aims to repeal sections 15.1 and 17 of the MVSR, which pertain to naming conventions for Test Methods and notices published in the *Canada Gazette* for updates to TSDs respectively, in order to better align the MVSR with amendments made to the MVSA in 2014.

En outre, la proposition vise à abroger les articles 15.1 et 17 du RSVA, qui portent respectivement sur les conventions d'appellation des méthodes d'essai et les avis publiés dans la *Gazette du Canada* pour les mises à jour des DNT, afin de mieux harmoniser le RSVA avec les modifications apportées à la LSA en 2014.

The proposed amendments would improve safety for school-aged children while also introducing qualitative benefits related to reducing societal toll and emotional distress for communities that may be affected by incidents involving a school-aged child and a school bus. Improvements to school bus safety can also improve public perception of school buses and their use for transporting school aged children.

Les propositions de modifications amélioreraient la sécurité des enfants d'âge scolaire tout en apportant des avantages qualitatifs liés à la réduction du coût social et de la détresse émotionnelle pour les collectivités qui peuvent être touchées par des accidents entre un enfant et un autobus scolaire. L'amélioration de la sécurité des autobus scolaires peut également améliorer la perception du public à l'égard des autobus scolaires et de leur utilisation pour le transport des écoliers.

Description

The proposed amendments would require new school buses to be equipped with an extended stop signal arm as well as an exterior perimeter visibility system, including a monitor, to display views to the driver. In addition, the proposal will set requirements for the voluntary installation of an infraction camera on school buses.

The proposed amendments would require an extended stop signal arm on all new school buses subject to under the MVSA in addition to specifying that the extended stop signal arms meet the amended technical requirements of TSD 131 - School Bus Pedestrian Safety Devices. In conjunction with the proposed amendments, modifications are also being proposed to TSD 131 in order to adapt the TSD for application with the extended stop signal arm. TSD 131 is also being modified in order to allow either the word "STOP," in English, or "ARRÊT," in French, to be printed on the stop signal of the stop signal arm or extended stop signal arm.

The proposed amendments would mandate the use of perimeter visibility systems and rename CMVSS 111, where the requirements for this technology are to be proposed within the MVSR, to the more general title "Mirrors and Visibility Systems" from "Mirrors and Rear Visibility Systems." Transport Canada would incorporate a new standards document (Document 111 – Perimeter Visibility Systems), which would be used to demonstrate compliance with requirements of CMVSS 111. Document 111 would specify the area around a school bus within which a defined test tool must be visible and displayed to the driver by the perimeter visibility system rather than requiring a 360° camera system and a specific aerial view with stitched synthetic imaging. The new Document 111 would also specify requirements for the field of view to be provided to the driver; prescribe the test conditions for the system; identify how to establish the visibility zone around the school bus; prescribe the dimensions of the test tool to be used for testing; and set out the operating conditions for the display unit.

The proposed amendments would also establish requirements for infraction cameras if they are installed on school buses. For example, a jurisdiction may voluntarily request to have this technology installed, by the OEM, on a new school bus subject to the MVSA. In this case, the proposed amendments would specify that, when an infraction camera is installed on a school bus subject to the MVSA, the system must function without driver intervention and be positioned in a way that would allow the camera to capture vehicle licence plate information from the front or

Description

Les propositions de modifications exigeraient que les autobus scolaires soient équipés d'un signal d'arrêt escamotable prolongé ainsi que d'un système de visibilité périphérique extérieure, incluant un moniteur, pour afficher les différentes vues au conducteur. En outre, les propositions de modifications définiraient des exigences pour l'installation volontaire d'une caméra d'infraction sur les autobus scolaires.

Les propositions de modifications exigeraient l'installation d'un signal d'arrêt escamotable prolongé sur tous les nouveaux autobus scolaires assujettis à la LSA, en plus de préciser que les signaux d'arrêt escamotables prolongés doivent satisfaire aux exigences techniques modifiées du DNT 131, Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires. En conjonction avec les propositions de modifications, des modifications au DNT 131 sont également proposées afin d'adapter le document à l'application du signal d'arrêt escamotable prolongé. Le DNT 131 est également modifié afin de permettre l'impression du mot « STOP », en anglais, ou « ARRÊT », en français, sur le signal d'arrêt escamotable ou le signal d'arrêt escamotable prolongé.

Les propositions de modifications rendraient obligatoire l'utilisation de systèmes de visibilité périphérique et renommeraient la NSVAC 111, qui impose que les exigences relatives à cette technologie soient proposées dans le cadre du RSVA, en lui donnant le titre plus général de « Miroirs et systèmes de visibilité » au lieu de « Miroirs et systèmes de visibilité arrière ». Transports Canada incorporerait un nouveau document de normes (Document 111, Systèmes de visibilité périphérique), pour démontrer la conformité à la NSVAC 111. Le Document 111 préciserait la zone autour d'un autobus scolaire dans laquelle un outil d'essai défini doit impérativement être visible et affiché au conducteur par le système de visibilité périphérique plutôt que d'exiger un système de caméra à 360° et une vue aérienne spécifique avec une image synthétique reconstituée. Le nouveau Document 111 préciserait également les exigences relatives au champ de visibilité qui doit être offert au conducteur, prescrirait les conditions d'essai du système, définirait la manière d'établir la zone de visibilité autour de l'autobus scolaire, prescrirait les dimensions de l'outil d'essai à utiliser pour les essais et établirait les conditions de fonctionnement de l'écran.

Les propositions de modifications établiraient également des exigences relatives aux caméras d'infraction installées à bord des autobus scolaires. Par exemple, une administration peut demander volontairement de faire installer cette technologie, par le FEO, sur un nouvel autobus scolaire assujetti à la LSA. Dans ce cas, pour aider les conducteurs dans leur tâche, les propositions de modifications préciseraient que, lorsqu'une caméra d'infraction est installée sur un autobus scolaire assujetti à la LSA, le système doit fonctionner sans l'intervention du conducteur et être

rear of a vehicle. The proposed amendments would not require the installation of infraction cameras, nor would the proposed amendments set requirements for specific data collection or processing, as what is necessary for enforcement may vary from one jurisdiction to another.

positionné de manière à permettre à la caméra de saisir les renseignements sur la plaque d'immatriculation du véhicule depuis l'avant ou l'arrière du véhicule. Les propositions de modifications n'exigeraient pas l'installation de caméras d'infraction et ne définiraient pas non plus d'exigences en ce qui a trait à la collecte ou au traitement de données particulières, car ce qui est nécessaire à l'application de la loi peut varier d'une administration à l'autre.

The proposed amendments would repeal sections 15.1 and 17 of the MVSR to align with the changes made to the MVSA in 2014.

Les modifications proposées consisteraient à abroger le paragraphe 15.1 et l'article 17 du RSVA afin de s'harmoniser avec les changements apportés à la LSA en 2014.

Finally, in order to tap into the deterrent ability of the infraction camera, the proposed amendments would include a requirement that all new and imported school buses subject to the MVSA be equipped with a label indicating that the school bus may be equipped with an infraction camera system, regardless of whether an infraction camera is installed on the school bus. The presence of the label would help raise awareness with drivers of the potential use of an infraction camera system on a school bus and may further deter drivers from passing a stopped school bus that is loading or unloading school aged passengers.

Enfin, afin d'exploiter le pouvoir dissuasif de la caméra d'infraction, les propositions de modifications exigeraient de tous les autobus scolaires neufs et importés assujettis à la LSA qu'ils soient munis d'une étiquette indiquant que l'autobus scolaire peut être équipé d'un système de caméra d'infraction, qu'une caméra d'infraction soit installée ou non sur l'autobus scolaire. La présence de l'étiquette contribuerait à sensibiliser les conducteurs à l'utilisation possible d'un système de caméra d'infraction dans un autobus scolaire et pourrait dissuader davantage ceux-ci de dépasser un autobus scolaire à l'arrêt alors que celui-ci fait monter ou descendre des écoliers.

Regulatory development

Consultation

Transport Canada informs the automotive industry, public safety organizations, and the general public when changes are planned to the MVSR. This notification is done, in part, through the publication of Transport Canada's Departmental Forward Regulatory Plan as well as Motor Vehicle Safety's Schedule of Proposed Regulations. These regulatory plans give stakeholders advance notice of the Department's planned regulatory agenda and provide the opportunity to comment on the proposed changes. Transport Canada also consults regularly in face-to-face meetings or teleconferences with the automotive industry, public safety organizations, the provinces, and the territories. The proposed amendments are included in the Departmental Forward Regulatory Plan and were discussed at multiple meetings with stakeholders leading up to a formal consultation in a public notice (see the "Public notice" section below).

Transport Canada also meets regularly with the federal authorities of other countries, as aligned regulations are central to trade and to a competitive Canadian automotive industry. For example, Transport Canada and the United States Department of Transportation hold semi-annual meetings to discuss issues of mutual importance and planned regulatory changes.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Transports Canada informe l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique et le grand public lorsque des changements sont prévus au RSVA. Cette notification se fait, en partie, par la publication du plan prospectif ministériel de la réglementation de Transports Canada ainsi que du calendrier des projets de règlement pour la sécurité des véhicules automobiles. Ces plans de réglementation permettent aux intervenants de connaître à l'avance le programme de réglementation prévu par le Ministère et leur donnent l'occasion de commenter les changements proposés. Transports Canada consulte aussi régulièrement, dans le cadre de réunions en personne ou de téléconférences, l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique, les provinces et les territoires. Les propositions de modifications sont incluses dans le plan prospectif ministériel de réglementation et ont fait l'objet de discussions lors de multiples réunions avec les intervenants, ce qui a mené à une consultation officielle dans un avis public (voir la section « Avis public » ci-dessous).

Transports Canada rencontre aussi régulièrement les autorités fédérales d'autres pays, car l'harmonisation des règlements est essentielle au commerce et à la compétitivité de l'industrie automobile canadienne. Par exemple, Transports Canada et le département des Transports des États-Unis tiennent des réunions semestrielles pour discuter de questions d'importance mutuelle et des changements réglementaires prévus.

Task Force on School Bus Safety

The Task Force on School Bus Safety brings together federal, provincial and territorial government representatives, safety associations, manufacturers and industry, school board representatives and school bus drivers to support a cohesive pan-Canadian approach to improving school bus safety. Since January 2019, the membership has met on a biweekly basis to share information and expertise on all aspects of school bus safety. Their work has been instrumental in determining the recommended safety measures that Transport Canada is currently proposing to mandate on school buses. These efforts have resulted in significant data collection and research to build an evidence base in support of a range of opportunities to strengthen school bus safety. This work also led to the development of the Strengthening School Bus Safety in Canada report which was approved for publication by the Council of Ministers Responsible for Transportation and Safety in February 2020.

Since the publication of the report in February 2020, the Advisory Panel and Steering Committee has continued its meetings in order to share information regarding ongoing pilot projects, research findings, consultation on regulatory development, as well as other school bus safety considerations, with the broader school bus safety community.

Public notice

A public consultation titled Improving School Bus Safety in Canada, was posted on Transport Canada's Let's Talk Transportation online platform for comment from September 1, 2020, to October 7, 2020. The online consultation allowed stakeholders and members of the public to comment on the plan to require the recommended technologies on school buses. Motor Vehicle Safety stakeholders were contacted via email, and Transport Canada shared the consultation details via its social media platforms to target feedback from Canadians. Interested parties were invited to provide comments in a public discussion forum or to send more detailed submissions via email.

The online consultation indicated that Transport Canada intended to mandate all three technologies on Canadian school buses. A variety of stakeholders participated in the public consultation, including provincial governments and government organizations, transportation

Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires

Le Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires réunit des représentants du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux et territoriaux, des associations de sécurité, des fabricants et des membres de l'industrie, des représentants des conseils scolaires et des conducteurs d'autobus scolaires afin de favoriser une approche pancanadienne uniforme pour améliorer la sécurité des autobus scolaires. Depuis janvier 2019, les membres se sont réunis toutes les deux semaines afin d'échanger données et expertise sur tous les aspects de la sécurité des autobus scolaires. Le travail du Groupe a permis de déterminer les mesures de sécurité recommandées que Transports Canada propose actuellement de rendre obligatoires dans les autobus scolaires. Ces efforts ont donné lieu à une importante collecte de données et à des recherches visant à établir une base de données probantes à l'appui d'une série de solutions visant à renforcer la sécurité des autobus scolaires. Ce travail a également conduit à l'élaboration du rapport intitulé Renforcement de la sécurité des autobus scolaires au Canada, dont la publication a été approuvée par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière en février 2020.

Depuis la publication du rapport en février 2020, le comité consultatif d'experts et comité directeur a poursuivi ses réunions afin de partager avec la communauté élargie de la sécurité des autobus scolaires des renseignements sur les projets pilotes en cours, les résultats des recherches, la consultation sur l'élaboration de la réglementation, ainsi que d'autres facteurs relatifs à la sécurité des autobus scolaires.

Avis public

Une consultation publique intitulée Améliorer la sécurité des autobus scolaires au Canada a été affichée sur Parlons transport, la plateforme en ligne de Transport Canada, du 1er septembre 2020 au 7 octobre 2020 en vue d'obtenir des commentaires. La consultation en ligne a permis aux intervenants et aux membres du public de commenter le projet de rendre obligatoires les technologies recommandées dans les autobus scolaires. Les intervenants en matière de sécurité des véhicules automobiles ont été contactés par courriel et Transports Canada a communiqué les détails de la consultation par l'entremise de ses plateformes de médias sociaux afin de cibler les commentaires des Canadiens. Les parties intéressées ont été invitées à formuler des commentaires dans un forum de discussion public ou à envoyer des observations plus détaillées par courriel.

La consultation en ligne a indiqué que Transports Canada avait l'intention de rendre obligatoires les trois technologies dans les autobus scolaires canadiens. Divers intervenants ont participé à la consultation publique, notamment les gouvernements provinciaux et les organisations

authorities, school districts, standards authorities, technical experts, consultants, Non-Governmental Organizations, and industry including school bus operators and manufacturers. Stakeholders indicated broad support for any technology that could improve the safety of children on and around school buses. General concerns regarding the increased cost of school buses were brought up by a variety of stakeholders, in addition to the need for continued research and full regulatory analysis, including a cost-benefit analysis prior to mandating any new technologies on school buses. Some stakeholders also highlighted that increasing the cost of school buses by mandating new safety equipment could result in fewer buses being purchased and, consequently, more students using less safe forms of transportation than school buses.

gouvernementales, les autorités de transport, les circonscriptions scolaires, les autorités compétentes en matière de normes, les experts techniques, les consultants, les organisations non gouvernementales et l'industrie, y compris les exploitants et les fabricants d'autobus scolaires. Les intervenants ont manifesté un large soutien à l'égard de toute technologie susceptible d'améliorer la sécurité des enfants dans les autobus scolaires et autour de ceux-ci. Des préoccupations générales concernant l'augmentation du coût des autobus scolaires ont été soulevées par divers intervenants, en plus de la nécessité de poursuivre les recherches et de procéder à une analyse complète de la réglementation, et notamment à une analyse coûts-avantages, avant de rendre obligatoire toute nouvelle technologie dans les autobus scolaires. Certains intervenants ont également souligné que le fait d'augmenter le coût des autobus scolaires en rendant obligatoires de nouveaux équipements de sécurité pourrait entraîner une diminution du nombre d'autobus achetés et, par conséquent, un plus grand nombre d'élèves utilisant des moyens de transport moins sûrs que les autobus scolaires.

As part of the development of this regulatory proposal, three school bus pilot projects were launched in collaboration with Transport Canada, which continue to provide practical evidence on the technologies included in this regulatory proposal. Research to evaluate the performance and the field of view of 360° cameras, among other technologies, was also conducted at Transport Canada's Motor Vehicle Test Centre in Blainville, Quebec, to inform this proposal. Although the proposed amendments would carry a high net monetized cost, Transport Canada has concluded that the overall qualitative benefits of the proposed amendments, including avoided psychological trauma and long-lasting cognitive consequences for communities affected by incidents involving school aged children and a school bus, would outweigh the overall costs.

Dans le cadre de l'élaboration de ce projet de règlement, trois projets pilotes d'autobus scolaires ont été lancés en collaboration avec Transports Canada, projets qui continuent de fournir des données concrètes sur les technologies incluses dans ce projet de règlement. Des recherches visant à évaluer le rendement et le champ de visibilité des caméras à 360°, entre autres technologies, ont également été menées au Centre d'essais pour véhicules automobiles de Transports Canada à Blainville, au Québec, afin d'étayer cette proposition. Bien que les propositions de modifications entraînent un coût monétaire net élevé, Transports Canada a conclu que les avantages qualitatifs globaux des propositions de modifications, notamment les traumatismes psychologiques évités et les conséquences cognitives à long terme pour les collectivités touchées par des accidents survenant entre des écoliers et un autobus scolaire, l'emporteraient sur les coûts globaux.

Regarding infraction cameras, most comments supported their use but indicated that the technology is a punitive measure rather than a preventative one. Stakeholders expressed that infraction cameras are a part of a broader system of enforcement against the illegal passing of a school bus and that there are many aspects to such systems that go beyond the vehicle itself, including data storage, transfer and review, as well as privacy considerations surrounding the data captured by the system. Further to this, differences exist at the provincial level regarding school bus stopping laws and judicial procedures which would make a national specification regarding this technology difficult to develop. Ontario indicated that the implementation and use of infraction cameras are left to the discretion of municipalities. Quebec indicated that it had undertaken a review of infraction camera technology in the past and would not be in a position to utilize the technology if it were to be mandated on Canadian school buses as it would not undertake the complex legislative

En ce qui concerne les caméras d'infraction, la plupart des commentaires sont favorables à leur utilisation, mais indiquent que la technologie est une mesure punitive plutôt que préventive. Les intervenants ont indiqué que les caméras d'infraction font partie d'un système plus large d'application de la loi visant à lutter contre le dépassement illégal d'un autobus scolaire et que ces systèmes comportent de nombreux aspects qui vont au-delà du véhicule lui-même, notamment le stockage, le transfert et l'examen des données, ainsi que les questions de confidentialité entourant les données saisies par le système. En outre, il existe des différences au niveau provincial en ce qui concerne les lois sur l'arrêt des autobus scolaires et les procédures judiciaires, ce qui rendrait difficile l'élaboration d'une spécification nationale concernant cette technologie. L'Ontario a indiqué que la mise en œuvre et l'utilisation des caméras d'infraction sont laissées à la discrétion des municipalités. Le Québec a indiqué qu'il avait entrepris un examen de la technologie des caméras

changes needed to do so. The province of Quebec did, however, indicate that they would support a voluntary approach to regulating infraction cameras as this would allow individual jurisdictions to continue to assess for themselves if the technology would be beneficial for them. Based on this feedback, Transport Canada concluded that the proposed amendments should not mandate the installation of infraction cameras. Instead, the proposed amendments would prescribe specific safety requirements that must be met if infraction cameras are installed.

d'infraction dans le passé et qu'il ne serait pas en mesure d'utiliser cette technologie si elle devait être rendue obligatoire dans les autobus scolaires canadiens, car il n'entreprendrait pas les changements législatifs complexes nécessaires pour le faire. Le Québec a toutefois indiqué qu'il serait favorable à une approche volontaire à l'égard de la réglementation des caméras d'infraction, car cela permettrait aux administrations individuelles de continuer à évaluer elles-mêmes les avantages de cette technologie pour elles. À la lumière de cette rétroaction, Transports Canada a conclu que les propositions de modifications ne devraient pas rendre obligatoire l'installation de caméras d'infraction. Au lieu de cela, les propositions de modifications prescriraient des exigences de sécurité spécifiques qui doivent être respectées si des caméras d'infraction sont installées.

Comments regarding the extended stop signal arm were supportive of the technology as it was perceived to have the potential to increase the visibility of the stop signal for other motorists, therefore preventing dangerous passing incidents. Discussion around 360° cameras was also generally supportive of the technology; however, some concern was raised regarding the potential for driver distraction from the display. To address these concerns, the Department incorporated components of the Guidelines to Limit Distraction from Visual Displays in Vehicles under the proposed Document 111 for the display component of perimeter visibility systems.

Les commentaires concernant le signal d'arrêt escamotable prolongé sont favorables à cette technologie, car elle est perçue comme permettant d'accroître la visibilité du signal d'arrêt pour les autres automobilistes, et donc de prévenir les dépassements dangereux. La discussion sur les caméras à 360° a également été dans l'ensemble favorable à la technologie; toutefois, certaines préoccupations ont été soulevées quant au risque de distraction du conducteur par l'écran. Afin de répondre à ces préoccupations, le Ministère a intégré des éléments des Lignes directrices visant à limiter les sources de distraction provenant de l'usage d'écrans d'affichage dans les véhicules dans le projet de Document 111 pour le composant d'affichage des systèmes de visibilité périphérique.

Some stakeholders suggested that, as an alternative to regulation, information campaigns be conducted to better educate drivers, cyclists, and pedestrians on how to safely behave around school buses. Transport Canada views informational campaigns about rules of the road concerning school buses as a measure that could be taken by individual jurisdictions as appropriate in addition to the proposed federal regulations. However, Transport Canada concluded that such measures alone would not meet the objectives of the proposed amendments.

Certains intervenants ont suggéré que des campagnes d'information soient menées, en lieu et place de la réglementation, afin de mieux informer les conducteurs, les cyclistes et les piétons sur la manière de se comporter en toute sécurité à proximité des autobus scolaires. Transports Canada considère les campagnes d'information sur les règles de la route concernant les autobus scolaires comme une mesure qui pourrait être prise par les administrations individuelles, le cas échéant, en plus des règlements fédéraux proposés. Toutefois, Transports Canada a conclu que ces mesures ne permettraient pas à elles seules d'atteindre les objectifs des propositions de modifications.

Detailed comments regarding mandating extended stop signal arms were generally supportive of the technology and increasing the conspicuity of the stop signal. However, stakeholders raised a potential issue with use of the technology due to provincial traffic or vehicle width laws that may restrict the deployment of the extended stop signal arm. Although Transport Canada has not set an extension length for the extended stop signal arm in the proposed regulations, further work may need to be undertaken in provincial regulations to allow the deployment of the

Les commentaires détaillés concernant l'obligation d'installer des signaux d'arrêt escamotables prolongés appuyaient en général la technologie et l'amélioration de la visibilité des signaux d'arrêt. Toutefois, les intervenants ont soulevé un problème potentiel concernant l'utilisation de la technologie en raison des lois provinciales sur la circulation ou sur la largeur des véhicules, qui peuvent restreindre le déploiement du signal d'arrêt escamotable prolongé. Bien que Transports Canada n'ait pas fixé de longueur d'extension pour le signal d'arrêt escamotable

extended stop signal arm on school buses.[4] For example, a province or territory may have width requirements for vehicles, and it is unclear if there may be instances where the extended stop arm when extended, would require exemptions for being over width like in the case of snowplows. It should be noted that no provinces or territories would be obliged to update their requirements as a result of the proposed amendments.

If a specific jurisdiction does not allow the deployment of this safety technology, then no safety benefit will come from it being equipped on the school bus. As part of the proposed regulations, Transport Canada would require the extended stop signal arm to be able to function and be deployed independently from the stop signal arm, currently installed on school buses. This functionality will allow the arms to be deployed independently as appropriate in various situations (i.e. not deploying the extended stop signal arm on a narrow street or if an obstacle is in the way of its deployment).

In addition to the comments on the technologies included in this regulatory proposal, stakeholders also suggested that Transport Canada review the current allowance in the MVSR for a four-lamp warning system for school buses to determine if such an allowance is still appropriate given that the eight-lamp warning system has been adopted in all U.S. jurisdictions and all jurisdictions in Canada with the exception of Ontario. Transport Canada determined it would consider this suggestion for a future proposal as additional consultations would be required.[5]

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

In accordance with the Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation, an analysis has been undertaken to determine whether the proposed regulations may give rise to modern treaty obligations.

[4] The proposed performance requirements for the technologies would not conflict with provincial or territorial legislation with respect to the installation of the equipment. The use of a vehicle and any equipment with which it is equipped is within the jurisdiction of provinces and territories and in some instances individual municipalities. Should a particular jurisdiction not wish to use one of the technologies required to be installed, it is within the scope of their jurisdiction to limit its use as they deem appropriate.

[5] The Department has since become aware that Ontario modified its legislation to require the eight-lamp amber-red warning system. Therefore, removing the four-lamp allowance from the MVSR would no longer force Ontario to adopt the eight-lamp warning system.

prolongé dans le projet de règlement, des travaux supplémentaires pourraient devoir être entrepris dans les règlements provinciaux pour permettre le déploiement du signal d'arrêt escamotable prolongé sur les autobus scolaires[4]. Par exemple, une province ou un territoire peut avoir des exigences en matière de largeur des véhicules, et on ne sait pas s'il peut y avoir des cas où le signal d'arrêt, lorsqu'il est déployé, nécessiterait des exemptions pour dépassement de la largeur, comme dans le cas des chasse-neige. Il convient de souligner qu'aucune province ni aucun territoire ne serait tenu de mettre à jour ses exigences à la suite des modifications proposées.

Si une administration spécifique ne permet pas le déploiement de cette technologie de sécurité, aucun avantage en matière de sécurité ne découlera de son installation sur l'autobus scolaire. Dans le cadre du projet de règlement, Transports Canada exigerait que le signal d'arrêt escamotable prolongé puisse fonctionner et être déployé indépendamment du signal d'arrêt escamotable, actuellement installé sur les autobus scolaires. Cette fonctionnalité permettra le déploiement indépendant des signaux d'arrêt selon les besoins dans diverses situations (p. ex. ne pas déployer le signal d'arrêt escamotable prolongé dans une rue étroite ou si un obstacle s'oppose à son déploiement).

Outre les commentaires sur les technologies incluses dans le présent projet de règlement, les intervenants ont également suggéré que Transports Canada examine l'autorisation actuelle prévue dans le RSVA concernant un système d'avertissement à quatre feux pour les autobus scolaires afin de déterminer si une telle autorisation est toujours appropriée étant donné que le système d'avertissement à huit feux a été adopté dans toutes les administrations des États-Unis et dans toutes les administrations du Canada, à l'exception de l'Ontario. Transports Canada a déterminé qu'il considérerait cette suggestion pour une proposition future, car des consultations supplémentaires seraient nécessaires[5].

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 projet de règlement peut donner lieu à des obligations découlant

[4] Les exigences de rendement proposées pour les technologies n'entreraient pas en conflit avec la législation provinciale ou territoriale en ce qui concerne l'installation de l'équipement. L'utilisation d'un véhicule et de tout équipement dont il est muni relève de la compétence des provinces et des territoires et, dans certains cas, des municipalités individuelles. Si une administration particulière ne souhaite pas utiliser l'une des technologies dont l'installation est requise, il lui appartient de limiter son utilisation comme elle le juge approprié.

[5] Le Ministère a depuis appris que l'Ontario a modifié sa législation pour exiger le système d'avertissement orange-rouge à huit feux. Par conséquent, la suppression de l'autorisation visant le système à quatre feux du RSVA n'obligerait plus l'Ontario à adopter le système d'avertissement à huit feux.

Based on the analysis done, the proposal does not have modern treaty implications and is not expected to have differential impacts on Indigenous peoples.

Instrument choice

The mandate of the Task Force created by the Council of Ministers was to identify and assess potential measures to improve school bus safety including seat belts. Given the excellent safety record of school buses in Canada, the Task Force identified a shortlist of opportunities to further improve school bus safety. In order to achieve this increased level of safety, the Task Force identified a series of countermeasures in three key areas of focus, including driver assistance, safety features outside the bus, and occupant protection. Work through the Task Force on school bus safety is ongoing and has allowed Transport Canada to facilitate discussions between various jurisdictions on a variety of school bus safety topics including jurisdictional strategies for use and implementation of infraction camera systems, interior camera systems and seat belts; presentations by manufacturers of various school bus safety technologies; presentations of provincial vehicle standards development and legislative changes; and, measures to address the COVID-19 pandemic, among other topics. The Task Force has also led to other instruments being implemented by the department to improve and assess the school bus safety landscape, including

- the implementation of seat belt pilot projects in British Columbia and Ontario to validate draft *Guidelines for the Use of Seatbelts on School Buses*, and
- the development of guidance documents related to school transportation and COVID-19 (Federal Guidance for School Bus Operations during the COVID-19 Pandemic, May 29, 2020, and Joint Guidance Document Transport Canada and CSA D250 School Bus Technical Committee, May 29, 2020)

Given the topic of improving safety features outside the bus, the supporting evidence confirmed that school children are at greatest risk in or near school bus loading zones. The Task Force submitted that consideration be given to adding certain safety features to school buses and encouraged all jurisdictions to explore the application of these measures based on their assessed needs. Through continuous consultation with the Task Force, Transport Canada has determined that by regulating the proposed

des traités modernes. Selon l'analyse réalisée, le projet de règlement n'a pas d'incidence sur les traités modernes et ne devrait pas avoir d'effets différentiels sur les Autochtones.

Choix de l'instrument

Le mandat du Groupe de travail créé par le Conseil des ministres était de déterminer et d'évaluer les mesures possibles pour améliorer la sécurité des autobus scolaires, dont le port de la ceinture de sécurité. Compte tenu de l'excellent bilan de sécurité des autobus scolaires au Canada, le Groupe de travail a établi une courte liste des points qui pourraient être améliorés afin de renforcer davantage la sécurité des autobus scolaires. Afin d'atteindre ce niveau de sécurité accru, le Groupe de travail a répertorié une série de contre-mesures dans trois domaines clés : l'assistance au conducteur, les caractéristiques de sécurité à l'extérieur de l'autobus et la protection des occupants. Les travaux du Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires se poursuivent et ont permis à Transports Canada de faciliter les discussions entre diverses administrations sur une variété de sujets liés à la sécurité des autobus scolaires, y compris les stratégies des administrations concernant l'utilisation et la mise en œuvre des systèmes de caméras d'infraction, des systèmes de caméras intérieures et des ceintures de sécurité, les présentations par les fabricants de diverses technologies de sécurité pour les autobus scolaires, les présentations sur l'élaboration de normes provinciales pour les véhicules et les modifications législatives, ainsi que les mesures visant à lutter contre la pandémie de COVID-19, entre autres sujets. Le Groupe de travail a également permis au Ministère de mettre en œuvre d'autres instruments visant à améliorer et à évaluer le paysage de la sécurité des autobus scolaires, notamment :

- la mise en œuvre de projets pilotes sur le port de la ceinture de sécurité en Colombie-Britannique et en Ontario afin de valider la version préliminaire des *Lignes directrices sur l'utilisation des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires*;
- l'élaboration de documents d'orientation concernant le transport scolaire et la COVID-19 (Directives fédérales pour l'exploitation d'autobus scolaires pendant la pandémie de COVID-19, datant du 29 mai 2020, et Document d'orientation conjoint Transports Canada et Comité technique de la norme CSA D250 sur les autobus scolaires, datant du 29 mai 2020).

Sur le sujet de l'amélioration des dispositifs de sécurité à l'extérieur du bus, les données probantes à l'appui ont confirmé que les écoliers courent le plus grand risque dans les zones d'embarquement des autobus scolaires ou à proximité de celles-ci. Le Groupe de travail a demandé que l'on étudie la possibilité d'ajouter certaines caractéristiques de sécurité aux autobus scolaires et a encouragé toutes les administrations à explorer l'application de ces mesures, en fonction des besoins qui ont été évalués pour

technologies at the federal level, the safety benefits of these technologies will be consistent for the entire school bus fleet across all jurisdictions.

elles. Grâce à une consultation continue avec le Groupe de travail, Transports Canada a déterminé qu'en réglementant les technologies proposées au niveau fédéral, les avantages en matière de sécurité de ces technologies seront uniformes pour l'ensemble du parc d'autobus scolaires dans toutes les administrations.

Other approaches, such as voluntary requirements, were considered and deemed appropriate for infraction cameras due to the role of this technology and its ties to the enforcement of provincial or territorial legislation, whereas consistent performance-based requirements and implementation of perimeter visibility systems and extended stop signal arms were deemed to provide the most safety benefit for school-aged children around school buses through consensus-based recommendations and consultations with the Task force on School Bus Safety. Additional measures, such as educational campaigns were also considered. This type of approach has and continues to be used in individual jurisdictions to help improve school bus safety based on the assessed needs of each jurisdiction; however, such an approach does not address improving safety consistently across Canada. Educational campaigns held at the federal level would be very broad in content. Specific strategies and education are most effective at the individual jurisdictional level in order to address safety outside the bus and around school bus loading zones.

D'autres approches, telles que des exigences volontaires, ont été envisagées et jugées appropriées pour les caméras d'infraction en raison du rôle de cette technologie et de ses liens avec l'application de la législation provinciale ou territoriale, tandis que des exigences uniformes fondées sur le rendement et la mise en œuvre de systèmes de visibilité périphérique et de signaux d'arrêt escamotables prolongés ont été jugées les plus avantageuses pour la sécurité des enfants d'âge scolaire autour des autobus scolaires, grâce à des recommandations consensuelles et à des consultations avec le Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires. Des mesures supplémentaires, telles que des campagnes de sensibilisation, ont également été envisagées. Ce type d'approche a été et continue d'être utilisé dans des administrations individuelles pour aider à améliorer la sécurité des autobus scolaires en fonction des besoins évalués de chaque administration, cependant, une telle approche ne permet pas d'améliorer la sécurité de façon uniforme dans tout le Canada. Les campagnes de sensibilisation organisées au niveau fédéral comporteraient un contenu très vaste. Les stratégies spécifiques et la sensibilisation sont les plus efficaces au niveau de chaque administration pour assurer la sécurité à l'extérieur du bus et autour des zones d'embarquement des autobus scolaires.

Together, these proposed requirements would allow school bus drivers to focus on keeping children out of harm's way and improve road safety for VRUs around the school bus. Federal regulatory requirements would apply, for example, if a jurisdiction requests to voluntarily equip their new school buses with infraction camera systems. The approach will maintain the responsibility of individual jurisdictions to set any requirements necessary for their enforcement regimes and regarding the activation and use of infraction camera systems, including, but not limited to, data storage, review, allowable use and transfer, enforcement, evidence gathering, and admissibility in court.

Ensemble, ces exigences proposées permettraient aux conducteurs d'autobus scolaires de se concentrer sur la protection des enfants et amélioreraient la sécurité routière des URV autour de l'autobus scolaire. Les exigences réglementaires fédérales s'appliqueraient, par exemple, si une administration demande d'équiper volontairement ses nouveaux autobus scolaires de systèmes de caméras d'infraction. Cette approche maintiendra la responsabilité des administrations individuelles de définir toutes les exigences nécessaires à leurs régimes d'application et concernant l'activation et l'utilisation des systèmes de caméras d'infraction, y compris, mais sans s'y limiter, le stockage des données, l'examen, l'utilisation et le transfert autorisés, l'application, la collecte de preuves et l'admissibilité devant les tribunaux.

By addressing the area of greatest risk for school-aged children around school buses through regulation, Transport Canada aims to not only eliminate a number of fatalities and injuries to school-aged children but also to limit the physical and emotional effects of these incidents on peers and families, while also improving public confidence around school buses.

En établissant une réglementation dans la zone la plus à risque pour les enfants d'âge scolaire autour des autobus scolaires, Transports Canada vise non seulement à éliminer un certain nombre de décès et de blessures chez les enfants d'âge scolaire, mais aussi à limiter les effets physiques et émotionnels de ces accidents sur les pairs et les familles, tout en améliorant la confiance du public dans les autobus scolaires.

Federal regulations were determined to be the most appropriate solution to address the identified safety issues affecting school children and other VRUs outside and around school buses to ensure a consistent approach across Canada. Alternatively, these changes could have been proposed to the Canadian Standards Association D250 School bus committee, for implementation in the D250 School Bus Standard. However, not all jurisdictions apply the D250 standards, and therefore the implementation through the D250 standard risks being inconsistent across the country. In the absence of the proposed amendments, safety issues and inconsistencies, including limited perimeter visibility and potential driver distractions, would persist, which would continue to pose risk to children around school buses.

Il a été déterminé que les réglementations fédérales constituaient la solution la plus appropriée pour résoudre les problèmes de sécurité constatés touchant les écoliers et les autres URV à l'extérieur et autour des bus scolaires, afin d'assurer une approche cohérente à travers le Canada. Ces changements auraient également pu être proposés au Comité technique de la norme CSA D250 sur les autobus scolaires, pour être mis en œuvre dans cette norme. Cependant, les normes D250 ne sont pas appliquées dans toutes les administrations et, par conséquent, la mise en œuvre par le biais de la norme D250 pourrait être incohérente à travers le pays. Si les propositions de modifications ne sont pas mises en œuvre, les problèmes de sécurité et les incohérences, notamment la visibilité périphérique limitée et les distractions potentielles du conducteur, persisteraient, ce qui continuerait de poser un risque pour les enfants à proximité des autobus scolaires.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The proposed regulations would improve safety by requiring that school buses be equipped with specific technologies to better protect children and pedestrians in and around the school bus loading area. The proposed amendments would impose a regulatory cost of $406.1 million,[6] with capital and installation costs directly carried by school bus manufacturers; however, it is expected that these costs would be passed down to provincial school systems. It is estimated that the monetized benefits from the amendments would be $62.7 million between 2022 and 2031. The total net present cost of the amendments is therefore estimated to be $343.4 million.

The information provided in the "Benefits and costs" section is meant to summarize the findings of the analysis. A full cost-benefit analysis report is available upon request.

Analytical framework

Following TBS's Cost-Benefit Analysis Guide, the scope of this analysis is at the societal level, analyzing costs and benefits attributed to Canadians. The central (main) scenario in this analysis estimated the impact of the proposed amendments over a 10-year period from 2022 to 2031. Ten years was chosen as the analytical time frame as it corresponds to the expected useful life of a school bus. Unless otherwise stated, all costs are in present value 2021 dollars, discounted at a 7% discount rate with 2022 as the base year.

[6] At 7% discount rate in 2021 dollars over the 10-year analytical time frame (2022–2031)

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Le projet de règlement améliorerait la sécurité en exigeant que les autobus scolaires soient équipés de technologies spécifiques pour mieux protéger les enfants et les piétons dans et autour de la zone d'embarquement des autobus scolaires. Les propositions de modifications imposeraient un coût réglementaire de 406,1 millions de dollars[6], les coûts d'investissement et d'installation étant directement assumés par les fabricants d'autobus scolaires; on s'attend toutefois à ce que ces coûts soient répercutés sur les systèmes scolaires provinciaux. On estime que les avantages monétaires des modifications s'élèveraient à 62,7 millions de dollars entre 2022 et 2031. Le coût total net actuel des modifications est donc estimé à 343,4 millions de dollars.

Les renseignements fournis dans la section « Avantages et coûts » visent à résumer les résultats de l'analyse. Un rapport complet d'analyse coûts-avantages est disponible sur demande.

Cadre d'analyse

Conformément au Guide d'analyse coûts-avantages du SCT, l'analyse est effectuée à l'échelle sociétale, celle-ci portant sur les coûts et les avantages pour les Canadiens. Le scénario (principal) à hypothèse moyenne dans cette analyse a estimé l'incidence des propositions de modifications sur une période de 10 ans s'échelonnant de 2022 à 2031. Une période de dix ans a été choisie comme période d'analyse, car elle correspond à la durée de vie utile prévue d'un autobus scolaire. Sauf indication contraire, tous les coûts sont exprimés en valeur actuelle en dollars de 2021, actualisés à un taux d'actualisation de 7 % avec l'année 2022 comme année de référence.

[6] Au taux d'actualisation de 7 % en dollars de 2021 sur la période d'analyse de 10 ans (2022-2031).

Affected stakeholders

The added safety features in school buses would have a wide array of implications for a broad range of stakeholders in Canada. For instance, school bus manufacturers would be required to include and install the new safety features. It is important, however, to consider that the burden of the cost would ultimately be passed on to provincial educational systems as either the purchasers of new school buses or school transportation services from school transportation providers.

The main beneficiaries of the proposed amendments would be school age children and their families. School age children would benefit through decreased rates of injuries and fatalities as a result of the added safety measures, while their families would benefit from decreased emotional and financial constraints. Furthermore, in addition to a decrease in the number of injuries and fatalities, the reduction in social costs would decrease the financial constraint on the health care system, first responders, and the legal system. In addition, the reduction in the number of collisions would provide positive societal benefits by reducing negative public externalities such as accident-related traffic and its associated pollution.

Data and methodology

Casualties

Information about casualties from school bus-related accidents was obtained from the NCDB. Casualties refer to fatalities and/or injuries. The NCDB data was used to estimate the number of casualties as the result of school bus accidents where the proposed technologies would have otherwise prevented them from happening.

When analyzing situations where an extended stop signal arm could provide added safety benefits, the data for collisions was filtered to only include school-related accidents on weekdays from September to June during school hours. However, accidents relating to the potential use and benefit of the perimeter visibility system go beyond the scope of those filters. A perimeter visibility system can stop impact school bus-related collisions on weekends as well as weekdays, summer months as well as autumn, winter or spring seasons at any time throughout the day and involving any individual irrespective of their age. This is because even though school buses are by and large mostly related to school systems by transporting students during school hours, they do offer transportation services outside of school hours as well. In some communities, school buses provide transportation services to community groups (e.g. senior citizens groups and amateur sport teams) during weekends and non-school hours.

Intervenants concernés

Les caractéristiques de sécurité supplémentaires installées dans les autobus scolaires auraient un large éventail de répercussions sur un grand nombre d'intervenants au Canada. Par exemple, les fabricants d'autobus scolaires seraient tenus d'ajouter et d'installer les nouvelles caractéristiques de sécurité. Il est toutefois important de considérer que le fardeau du coût serait en fin de compte transmis aux systèmes d'éducation provinciaux en tant qu'acheteurs d'autobus scolaires neufs ou de services de transport scolaire auprès des fournisseurs de transport scolaire.

Les principaux bénéficiaires des propositions de modifications seraient les enfants d'âge scolaire et leurs familles. Les mesures de sécurité supplémentaires permettraient de réduire le nombre de blessures et de décès chez les enfants d'âge scolaire et de diminuer les contraintes émotionnelles et financières pour leurs familles. De plus, outre une diminution du nombre de blessures et de décès, la réduction des coûts sociaux diminuerait la contrainte financière pesant sur le système de santé, les premiers intervenants et le système judiciaire. Par ailleurs, la réduction du nombre de collisions apporterait des avantages sociétaux positifs en réduisant les externalités publiques négatives telles que le trafic lié aux accidents et la pollution qui y est associée.

Données et méthodologie

Victimes

Les renseignements sur les victimes d'accidents impliquant des autobus scolaires ont été obtenus auprès de la BNDC. Les victimes sont des personnes décédées et/ou blessées. Les données de la BNDC ont été utilisées pour estimer le nombre de victimes d'accidents impliquant des autobus scolaires que les technologies proposées auraient empêché de se produire.

Lors de l'analyse des situations où un signal d'arrêt escamotable prolongé pourrait apporter des avantages supplémentaires en matière de sécurité, les données relatives aux collisions ont été filtrées afin de n'inclure que les accidents liés aux écoles, les jours de semaine de septembre à juin, pendant les heures de classe. Toutefois, les accidents liés à l'utilisation et aux avantages potentiels du système de visibilité périphérique dépassent le cadre de ces filtres. Un système de visibilité périphérique peut mettre un terme aux collisions liées aux autobus scolaires et impliquant toute personne, quel que soit son âge, la fin de semaine et les jours de semaine, en été, en automne, en hiver ou au printemps, à tout moment de la journée. En effet, même si les autobus scolaires sont, dans l'ensemble, principalement liés aux systèmes scolaires, c'est-à-dire qu'ils assurent le transport des élèves pendant les heures de classe, ils offrent également des services de transport en dehors des heures de classe. Dans certaines communautés,

Furthermore, they offer transportation to summer camps during summer months and drive amateur sport teams in between cities. For the purpose of this analysis, the casualty numbers from the NCDB are classified into three categories: fatalities, major injuries and minor injuries.

Once the data was scoped properly, the effectiveness rates of the proposed technologies were applied to the casualty numbers to forecast the positive impact of the technologies in saving lives and avoiding injuries.

Technology effectiveness rate

Perimeter visibility system

It is estimated that the perimeter visibility system would reduce accidents that involve school bus collisions with individuals by 30.5%. This rate is comparable with the effectiveness rate of 28% to 33%[7] in rear cameras estimated by the United States' National Highway Traffic Safety Administration.[8]

Extended stop signal arm

It is estimated that the Extended Stop Signal Arm would reduce collisions resulting from a vehicle hitting a person during school bus onboarding and offboarding when the extended stop signal arm is out by 89%.[9] This value is based on the success rates from a 2017 pilot project in Virginia.

Infraction camera (decal warning sign)

No consideration is given to the technology effectiveness rate for the infraction camera system as it would be installed on a voluntary basis. Instead, all school buses would have a warning notification label affixed on them (stating the potential existence of an infraction camera on the vehicle). It was estimated that the infraction camera warning label on the school buses can successfully act as a deterrent, with similar effectiveness rates to both stationary and mobile warning signs (e.g. traffic and speed camera warning signs). Due to this comparison, the effectiveness rate of the infraction camera warning label is to be included in the analysis. It is hypothesized that in a

[7] 30.5% is the mean of 28%-33% rear camera effectiveness rate estimated by United States' National Highway Traffic Safety Administration

[8] National Highway Traffic Safety Administration (2014), Federal Motor Vehicle Safety Standards; Rear Visibility

[9] Charlottesville Tomorrow (2018), New School Bus Safety Pilot Program Study Finds 89 Percent Reduction in Violations by Motorists

les autobus scolaires offrent des services de transport aux groupes communautaires (p. ex. les groupes de personnes âgées et les équipes de sport amateur) pendant les fins de semaine et en dehors des heures scolaires. De plus, ils assurent le transport vers les camps de vacances pendant les mois d'été et conduisent les équipes de sport amateur d'une ville à l'autre. Aux fins de cette analyse, les chiffres de la BNDC relatifs aux victimes sont classés selon les trois catégories suivantes : les décès, les blessures majeures et les blessures mineures.

Une fois les données correctement analysées, les taux d'efficacité des technologies proposées ont été appliqués aux nombres de victimes afin de prévoir l'incidence positive des technologies pour sauver des vies et éviter des blessures.

Taux d'efficacité de la technologie

Système de visibilité périphérique

On estime que le système de visibilité périmétrique réduirait de 30,5 % les accidents impliquant des collisions entre des autobus scolaires et des personnes. Ce taux est comparable au taux d'efficacité de 28 % à 33 %[7] des caméras de recul estimé par la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis[8].

Signal d'arrêt escamotable prolongé

On estime que le signal d'arrêt escamotable prolongé, s'il est déployé, réduirait de 89 % les collisions résultant d'un véhicule heurtant une personne lors de l'embarquement et du débarquement du bus scolaire[9]. Cette valeur est basée sur les taux de réussite d'un projet pilote mené en 2017 en Virginie.

Caméra d'infraction (étiquette d'avertissement à décalcomanie)

Le taux d'efficacité technologique du système de caméras d'infraction n'est pas pris en compte, car l'installation de tels systèmes serait sur une base volontaire. En revanche, tous les autobus scolaires porteraient une étiquette d'avertissement (indiquant la présence potentielle d'une caméra d'infraction sur le véhicule). Il a été estimé que l'étiquette d'avertissement des caméras d'infraction apposée sur les autobus scolaires peut avoir un effet dissuasif, avec des taux d'efficacité similaires à ceux des panneaux d'avertissement fixes et mobiles (p. ex. les panneaux d'avertissement des caméras de circulation et des radars). En raison de cette comparaison, le taux d'efficacité de l'étiquette

[7] 30,5 % est la moyenne des taux d'efficacité des caméras de recul de 28 % à 33 % estimés par la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis.

[8] National Highway Traffic Safety Administration (2014), « Federal Motor Vehicle Safety Standards; Rear Visibility ».

[9] Charlottesville Tomorrow (2018), « New School Bus Safety Pilot Program Study Finds 89 Percent Reduction in Violations by Motorists ».

similar fashion to speed camera warning signs, where it notifies the drivers of the possible existence of a speed camera on the road, an infraction camera warning label would notify the passing drivers of the existence of an infraction camera installed on the school buses. The only difference between the two warning signs is that one is stationary and the other mobile. An effectiveness rate of 38%[10] was assigned for infraction camera warning label, which is in line with the effectiveness rates of other traffic and road safety warning signs.[11]

Projected number of new school buses

The annualized number of new school buses consists of bus replacements from natural turnover (fleet modernization) and new buses resulting from real growth because of the increase in demand. The information pertaining to the purchasing cost of new school buses was derived from 2019 National School Bus Fleet and Financial Consideration data and has been adjusted to 2021 dollars. In the analysis, the purchasing cost and distribution share pertaining to each separate class of school bus models (Type A1, Type A2, Type B, Type C, Type D) were individually estimated in the methodology with aggregating the overall cost at the final step to be used to estimate the purchasing cost of the new school buses.

The forecast includes and was designed to consider the number of school children in its estimations. The forecasted growth/decline rate in the number of school children per school bus ratio was a determinant when assessing the demand for school buses. The forecast took the number of school children and the derived ratio of number of school children per school bus between years 2008–2018 into consideration for calculating the predicted growth rate and the demand for school buses in the upcoming years.

It is estimated that a total of 58,350 new school buses would be affected by the proposed Regulations over the 10-year analytical period.

Costs

The present value cost of the proposed amendments is estimated to be $406.1 million between 2022 and 2031 in 2021 dollars. As previously discussed, these costs would be directly incurred by school bus manufacturers, with the

[10] 38% is the mean of 28%-38% reduction in number of injuries due to installation of fixed cameras calculated by Shin et al.

[11] Shin K, Washington SP, van Schalkwyk I. Evaluation of the Scottsdale Loop 101 automated speed enforcement demonstration program. Accident Analysis & Prevention. 2009 May;41(3):393-403. doi: 10.1016/j.aap.2008.12.011. Epub 2009 Jan 29. PMID: 19393784

d'avertissement des caméras d'infraction doit être inclus dans l'analyse. On suppose que, de la même manière que les panneaux d'avertissement de radars, qui informent les conducteurs de la présence éventuelle d'un radar sur la route, une étiquette d'avertissement de caméra d'infraction informerait les automobilistes de la présence d'une caméra d'infraction installée sur les autobus scolaires. La seule différence entre les deux panneaux d'avertissement est que l'un est fixe et l'autre mobile. Un taux d'efficacité de 38 %[10] a été attribué à l'étiquette d'avertissement des caméras d'infraction, ce qui est conforme aux taux d'efficacité d'autres panneaux d'avertissement relatifs à la circulation et à la sécurité routière[11].

Prévision du nombre d'autobus scolaires neufs

Le nombre annualisé d'autobus scolaires neufs comprend les remplacements d'autobus provenant du roulement naturel (modernisation du parc) et les autobus neufs résultant d'une croissance réelle en raison de l'augmentation de la demande. Les renseignements relatifs au coût d'achat d'autobus scolaires neufs proviennent des données de 2019 sur le parc national d'autobus scolaires et les considérations financières et ont été ajustés en dollars de 2021. Dans l'analyse, le coût d'achat et la part de distribution relatifs à chaque classe distincte de modèles d'autobus scolaires (type A1, type A2, type B, type C, type D) ont été estimés individuellement dans la méthodologie et le coût global a été comptabilisé à l'étape finale pour être utilisé pour estimer le coût d'achat d'autobus scolaires neufs.

La prévision inclut et a été conçue pour prendre en compte le nombre d'écoliers dans ses estimations. Le taux de croissance/décroissance prévu du nombre d'écoliers par autobus scolaire a été un facteur déterminant dans l'évaluation de la demande d'autobus scolaires. Les prévisions ont pris en compte le nombre d'écoliers et le rapport dérivé du nombre d'écoliers par autobus scolaire entre les années 2008 et 2018 pour calculer le taux de croissance prévu et la demande d'autobus scolaires dans les années à venir.

On estime que 58 350 nouveaux autobus scolaires au total seraient visés par le projet de règlement au cours de la période d'analyse de 10 ans.

Coûts

Le coût en valeur actualisée des modifications proposées est estimé à 406,1 millions de dollars entre 2022 et 2031 en dollars de 2021. Comme indiqué précédemment, ces coûts seraient directement engagés par les fabricants d'autobus

[10] 8 % est la moyenne de 28 % à 38 % de réduction du nombre de blessures due à l'installation de caméras fixes calculée par Shin et coll.

[11] Shin K, Washington SP, van Schalkwyk I. « Evaluation of the Scottsdale Loop 101 automated speed enforcement demonstration program. Accid Anal Prev ». 2009, mai;41(3):393-403. doi: 10.1016/j.aap.2008.12.011. Epub, 29 janvier 2009 PMID : 19393784.

cost passed on to provincial educational systems as the purchasers of new school buses or acquirers of school transportation services from school transportation providers.

Capital and installation cost

The capital costs constitute 96.2% of the overall cost, estimated to be $390.7 million over the 10-year analytical time frame at 7% discount rate.

Perimeter visibility system

For the perimeter visibility system to be fully functional, in addition to the camera technology itself, it is necessary to install a display system, either in a standalone setting or as part of a smart digital mirror. Furthermore, a calibration cost is included as part of the installation procedure. For perimeter visibility system, the calibration cost is considered as the overall installation cost. The costs were provided by the Florida Department of Education's 2020 School Bus Price and Ordering Guide brochure.[12] The unit capital cost of the technology is estimated to be $4,588, with an additional $482 as its installation cost. All the costs presented here are in Canadian dollars.

Of the $390.7 million technology capital and installation costs, the perimeter visibility technology would cost $204.6 million dollars over the 10-year analytical time frame. This constitutes 52.4% of the overall capital and installation cost.

Extended stop signal arm

The cost data for the extended stop signal arm was obtained from the 2019 listed retailed price posted by Canadian extended stop signal arm manufacturers and adjusted to 2021 dollars.[13] In order to estimate the installation cost for extended stop signal arms, the average salaries for occupation classification in the National Occupational Classification (NOC) 95 were used.[14] Successful installation of the extended stop signal arm is assumed to require three people working for three hours each. $4,283 is estimated to be the capital cost for the technology with $206 as its installation cost.

It is estimated that the extended stop signal arm would cost $181.1 million over the 10-year analytical time frame. This represents 46.4% of the overall capital and installation cost.

[12] Florida Department of Education. (2020) School Bus Pricing and Ordering Guide ITB No.2020-16

[13] Commercial Mobile Video Technologies of Canada (2019), CMVTC Extended Stop Arm Canadian Prices

[14] Statistics Canada. Table 14-10-0306-01 Employee wages by occupation, monthly, unadjusted for seasonality

scolaires et transmis aux systèmes d'éducation provinciaux en tant qu'acheteurs d'autobus scolaires neufs ou de services de transport scolaire auprès des fournisseurs de transport scolaire.

Coûts d'investissement et d'installation

Les coûts d'investissements représentent 96,2 % du coût global, estimé à 390,7 millions de dollars sur la période d'analyse de 10 ans avec un taux d'actualisation de 7 %.

Système de visibilité périphérique

Pour que le système de visibilité périphérique soit pleinement fonctionnel, outre la technologie de la caméra elle-même, il est nécessaire d'installer un système d'affichage, soit de manière autonome, soit dans le cadre d'un miroir numérique intelligent. En outre, un coût d'étalonnage est inclus dans la procédure d'installation. Pour le système de visibilité périphérique, le coût d'étalonnage est considéré comme le coût d'installation global. Les coûts ont été tirés de la brochure *2020 School Bus Price and Ordering Guide* du département de l'Éducation de la Floride[12]. Le coût d'investissement unitaire de la technologie est estimé à 4 588 $, auquel s'ajoute un coût d'installation de 482 $. Tous les coûts présentés ici sont en dollars canadiens.

Sur les 390,7 millions de dollars de coûts d'investissement et d'installation de la technologie, la technologie de visibilité périphérique coûterait 204,6 millions de dollars sur la période d'analyse de 10 ans. Cela représente 52,4 % du coût d'investissement et d'installation global.

Signal d'arrêt escamotable prolongé

Les données sur le coût du signal d'arrêt escamotable prolongé ont été obtenues à partir du prix de détail courant de 2019 affiché par les fabricants canadiens de signaux d'arrêt escamotables prolongés et ajusté en dollars de 2021[13]. Afin d'estimer le coût d'installation des signaux d'arrêt escamotable prolongé, les salaires moyens pour la classification des professions dans la Classification nationale des professions (CNP) 95 ont été utilisés[14]. On suppose que l'installation réussie d'un signal d'arrêt escamotable prolongé nécessite trois personnes travaillant chacune trois heures. On estime à 4 283 $ le coût d'investissement de la technologie et à 206 $ le coût d'installation.

On estime que le signal d'arrêt escamotable prolongé coûterait 181,1 millions de dollars sur la période d'analyse de 10 ans. Cela représente 46,4 % du coût total d'investissement et d'installation.

[12] Département de l'Éducation de la Floride. « (2020) School Bus Pricing and Ordering Guide ITB No.2020-16 ».

[13] Commercial Mobile Video Technologies of Canada (2019), « CMVTC Extended Stop Arm Canadian Prices ».

[14] Statistique Canada. Tableau 14-10-0306-01 Salaire des employés selon la profession, données mensuelles non désaisonnalisées.

Infraction camera (decal warning sign)

As the proposed amendments set requirements only if the technology is installed on a new school bus, but do not mandate their installation, no capital (technology) and maintenance costs have been estimated for these provisions under the central scenario. Only the label cost, which is associated with notifying the drivers of the possible existence of an infraction camera on the school bus is considered in the cost portion. Label costs are valued at $123 per school bus.

It is estimated that the label warning sign would cost $5 million dollars, representing 1.2% of the capital and installation costs.

Maintenance costs

Maintenance costs constitute 3.8% of the overall cost, estimated to be $15.4 million over the 10-year analytical time frame at 7% discount rate.

The maintenance cost for the perimeter visibility system and extended stop signal arm technologies is calculated by first identifying the ratio of school bus maintenance cost over school bus purchasing price. Under the supposition that the overall maintenance to purchase ratio would be the same for school bus parts, technology maintenance costs are calculated by applying the derived ratio to the perimeter visibility system and extended stop signal arm purchasing price. It is important to note that, in the methodology, maintenance costs would be nonlinear, as the analysis assumed the maintenance cost would be sensitive to the fleet age. In other words, maintenance costs would be lower for newer school buses, and as they age, the costs associated with their maintenance would increase. As the proposed amendments set requirements for infraction cameras only if the technology is installed on a new school bus, but do not mandate their installation, the analysis in the central scenario does not include maintenance costs for infraction cameras. The maintenance cost associated with warning labels would be negligible and is, therefore, not counted.

Perimeter visibility system

Between 2022 and 2031, it is estimated that the perimeter visibility technology would cost $8.2 million dollars at 7% discount rate.

Extended stop signal arm

Likewise, in the same 10-year analytical time frame, costs affiliated with maintaining the extended stop signal arm are estimated to be $7.2 million dollars.

Caméra d'infraction (étiquette d'avertissement à décalcomanie)

Étant donné que les modifications proposées ne fixent des exigences que si la technologie est installée sur un autobus scolaire neuf, mais ne rendent pas leur installation obligatoire, aucun coût d'investissement (technologie) et d'entretien n'a été estimé pour ces dispositions dans le scénario à hypothèse moyenne. Seul le coût de l'étiquette, qui est associé à la notification aux conducteurs de l'existence possible d'une caméra d'infraction dans l'autobus scolaire, est pris en compte dans la partie coûts. Le coût de l'étiquette est évalué à 123 $ par autobus scolaire.

On estime que l'étiquette d'avertissement coûterait 5 millions de dollars, ce qui représente 1,2 % des coûts d'investissement et d'installation.

Coûts d'entretien

Les coûts d'entretien représentent 3,8 % du coût global, estimé à 15,4 millions de dollars sur la période d'analyse de 10 ans avec un taux d'actualisation de 7 %.

Le coût d'entretien du système de visibilité périphérique et des technologies de signal d'arrêt escamotable prolongé est calculé en déterminant d'abord le rapport entre le coût d'entretien des autobus scolaires et leur prix d'achat. En supposant que le rapport global entre l'entretien et l'achat serait le même pour les pièces des autobus scolaires, les coûts d'entretien technologique sont calculés en appliquant le rapport dérivé au prix d'achat du système de visibilité périphérique et du signal d'arrêt escamotable prolongé. Il est important de noter que, dans la méthodologie, les coûts d'entretien seraient non linéaires, car l'analyse a supposé que le coût d'entretien serait sensible à l'âge du parc. Autrement dit, les coûts d'entretien seraient moins élevés pour les autobus scolaires plus récents, et à mesure qu'ils vieillissent, les coûts associés à leur entretien augmenteraient. Étant donné que les modifications proposées établissent des exigences pour les caméras d'infraction uniquement si la technologie est installée sur un autobus scolaire neuf, mais n'imposent pas leur installation, l'analyse du scénario à hypothèse moyenne ne comprend pas les coûts d'entretien des caméras d'infraction. Le coût d'entretien associé aux étiquettes d'avertissement serait négligeable et n'est donc pas comptabilisé.

Système de visibilité périphérique

Entre 2022 et 2031, on estime que la technologie de visibilité périphérique coûterait 8,2 millions de dollars à un taux d'actualisation de 7 %.

Signal d'arrêt escamotable prolongé

De même, au cours de la même période d'analyse de 10 ans, les coûts liés à l'entretien du signal d'arrêt escamotable prolongé sont estimés à 7,2 millions de dollars.

Infraction camera (decal warning sign)

No costs are assigned to the infraction camera in the central scenario or to the decal warning sign as it is a sticker permanently affixed on the body of the school buses.

Caméra d'infraction (étiquette d'avertissement à décalcomanie)

Dans le cadre du scénario à hypothèse moyenne, aucun coût n'est attribué à la caméra d'infraction ou au panneau d'avertissement à décalcomanie, car il s'agit d'un autocollant apposé en permanence sur la carrosserie des autobus scolaires.

Benefits

The proposed amendments would result in a broad spectrum of both monetized and non-monetized benefits. In addition to reducing and preventing the risk of fatalities and injuries, the proposed amendments would also result in societal, and mental health benefits.

Avantages

Les modifications proposées entraîneraient un large éventail d'avantages monétisés et non monétisés. En plus de réduire et de prévenir les risques de décès et de blessures, les modifications proposées auraient également des effets bénéfiques sur la société et la santé mentale.

Monetized benefits

The monetized present value benefits (at 7% discount rate in 2021 dollars) of the amendments is estimated to be $62.7 million between 2022 and 2031.

Avantages monétisés

La valeur actuelle monétisée des avantages (au taux d'actualisation de 7 % en dollars de 2021) des modifications est estimée à 62,7 millions de dollars entre 2022 et 2031.

Human consequences

The human consequences include the monetized costs of accidents involving fatalities, and major and minor injuries. These are calculated following the Treasury Board of Canada Secretariat's (TBS) recommended CBA guideline.[15] The Value of a Statistical Life (VSL) of $8.2 million dollars (in 2021 dollars) is used for avoided fatalities, while 13.42% of the VSL is used for major injuries. Similarly, a VSL fraction of 0.67%, equivalent to $0.0547 million is assigned to minor injuries in this analysis.[16]

Conséquences humaines

Les conséquences humaines comprennent les coûts monétisés des accidents mortels et des blessures majeures et mineures. Ces coûts sont calculés selon le Guide d'ACA recommandé par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT)[15]. La valeur de la vie statistique (VVS) de 8,2 millions de dollars (en dollars de 2021) est utilisée pour les décès évités, tandis que 13,42 % de la VVS est utilisée pour les blessures majeures. De même, une fraction de 0,67 % de la VVS, équivalente à 0,0547 million de dollars, est attribuée aux blessures mineures dans cette analyse[16].

Based on the analysis, it is projected that there would be 34 fatalities, 105 major injuries, and 732 minor injuries between 2022 and 2031 without the implementation of the proposed amendments. The projected casualty numbers are derived by multiplying the annual average number of casualties with the average growth rate of school buses, which itself includes the average growth rate of the student population in the respective years.

D'après l'analyse, on prévoit 34 décès, 105 blessures majeures et 732 blessures mineures entre 2022 et 2031 sans la mise en œuvre des modifications proposées. Le nombre de victimes prévu est obtenu en multipliant le nombre annuel moyen de victimes par le taux de croissance moyen des autobus scolaires, qui comprend lui-même le taux de croissance moyen de la population étudiante au cours des années respectives.

Considering the effectiveness rate of the technologies and the share of new and replaced school buses to the overall number of operational school buses in Canada between 2022 and 2031, it is estimated that the proposed amendments would help to prevent 7 fatalities, 23 major injuries, and 154 minor injuries.

Compte tenu du taux d'efficacité des technologies et de la part des autobus scolaires neufs et remplacés par rapport au nombre total d'autobus scolaires en service au Canada entre 2022 et 2031, on estime que les modifications proposées permettraient d'éviter 7 décès, 23 blessures graves et 154 blessures mineures.

The human consequence benefits, through the application of VSL, are estimated to generate a monetized present

On estime que les avantages liés aux conséquences humaines, grâce à l'application de la VVS, génèrent une

[15] Treasury Board of Canada Secretariat. (2007). *Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals.* Government of Canada

[16] TR Miller, N Bergeron, BA Lawrence (2016) Motor Vehicle Injury Valuation for Canada's National Collision Database Economic Analyses - Paper No: 16-6352

[15] Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. (2007). *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Projets de règlement.* Gouvernement du Canada.

[16] TR Miller, N Bergeron, BA Lawrence (2016). « Motor Vehicle Injury Valuation for Canada's National Collision Database Economic Analyses - Paper No: 16-6352 ».

value of $59.1 million dollars assuming a 7% discount rate between 2022 and 2031.

Social consequence benefits

The methodology that is used to estimate social consequences is based on the 2007 *Analysis and Estimation of the Social Cost of Motor Vehicle Collisions in Ontario* model developed by Vodden et al;[17] however, the numbers and values used in this report have been updated with 2019 collision figures. To calculate the costs, the average cost for each social consequence variable (fatality, major and minor injury) is divided by its respective total count. Table 1 provides the estimated average cost of each social consequence variable. These costs are then multiplied by the number of school bus-related fatalities, and major and minor injuries applicable to this analysis. The analysis considers avoided costs related to fatalities and injuries as benefits because the increased safety through the proposed technologies leads to the avoidance of these costs.

Table 1 – Average accident cost for each social consequence variable, 2021 prices

	Fatalities	Major Injury	Minor Injury
Hospital/ Health Care	$3,013	$11,110	$2,259
Ambulance	$1,211	$1,795	$591
Police	$10,637	$847	$847
Courts	$1,565	$125	$125
Fire	$3,185	$1,499	$1,499
Tow Trucks	$883	$527	$527
Out of pocket	$1,102	$1,027	$1,027
Delay Costs[a]	$442,642	$4,664	$4,664

[a] Delays are comprised of social cost as the result of traffic delays due to accidents involving school buses. It includes the value of extra time lost, extra fuel consumed, and pollution emitted as the result of the traffic delay.

The aggregate of the social consequence benefits is estimated to be a combined monetized present value of $3.6 million dollars between 2022 and 2031 at a 7% discount rate.

[17] BC Injury Research Research and Prevention Unit, 2008

valeur actualisée monétisée de 59,1 millions de dollars, en supposant un taux d'actualisation de 7 % entre 2022 et 2031.

Avantages liés aux conséquences sociales

La méthodologie utilisée pour estimer les conséquences sociales est basée sur le modèle *Analyse et estimation du coût social des collisions de la route en Ontario* (2007) élaboré par Vodden et coll.[17]. Toutefois, les chiffres et les valeurs utilisés dans le présent rapport ont été mis à jour avec les chiffres des collisions de 2019. Pour calculer les coûts, le coût moyen de chaque variable de conséquence sociale (décès, blessures majeures et mineures) est divisé par son nombre total respectif. Le tableau 1 fournit le coût moyen estimé de chaque variable de conséquence sociale. Ces coûts sont ensuite multipliés par le nombre de décès, de blessures graves et de blessures mineures liés aux autobus scolaires et applicables à cette analyse. L'analyse tient compte des coûts évités liés aux décès et aux blessures comme des avantages, car l'augmentation de la sécurité grâce aux technologies proposées permet d'éviter ces coûts.

Tableau 1 – Coût moyen d'un accident pour chaque variable de conséquence sociale, prix de 2021

	Décès	Blessure majeure	Blessure mineure
Soins hospitaliers/ de santé	3 013 $	11 110 $	2 259 $
Ambulance	1 211 $	1 795 $	591 $
Services de police	10 637 $	847 $	847 $
Tribunaux	1 565 $	125 $	125 $
Incendie	3 185 $	1 499 $	1 499 $
Dépanneuses	883 $	527 $	527 $
Débours	1 102 $	1 027 $	1 027 $
Frais imputables au retard[a]	442 642 $	4 664 $	4 664 $

[a] Les retards comprennent le coût social résultant des retards de circulation dus aux accidents impliquant des autobus scolaires. Ces frais comprennent la valeur des heures supplémentaires perdues, du carburant supplémentaire consommé et de la pollution émise en raison du retard de circulation.

L'ensemble des avantages liés aux conséquences sociales est estimé à une valeur actuelle monétisée combinée de 3,6 millions de dollars entre 2022 et 2031 à un taux d'actualisation de 7 %.

[17] BC Injury Research Research and Prevention Unit, 2008

Table 2 – Social consequence benefits at 7% discount rate (present value, 2021 prices)

Year	Fatalities	Minor Injuries	Major Injuries
Total	$2,170,218	$1,113,589	$307,738

Tableau 2 – Avantages liés aux conséquences sociales à un taux d'actualisation de 7 % (valeur actuelle, prix de 2021)

Année	Décès	Blessures mineures	Blessures majeures
Total	2 170 218 $	1 113 589 $	307 738 $

Non-monetized benefits

In addition to the monetized benefits, there is a need to emphasize that these added school bus safety features have substantial non-monetized benefits for the injured individuals, the families of the deceased and injured, and the school and broader community as well.

Concerning the injured individuals, there is a psychological trauma that results from experiencing accidents. A study conducted on post-traumatic stress disorder (PTSD) on children in motor-related accidents determined that approximately 25% of children were diagnosed with PTSD for 7 to 12 months after the accident.[18] Another study stated post-traumatic stress was especially evident 2 to 18 months after an incident, with survived or injured individuals suffering from a 42.1% to 77.8% increase in PTSD[19]. Given that childhood and adolescent years are essential for an individual's psychological development, such psychological trauma negatively impacts mental health and has adverse emotional and behavioural consequences not only in the immediate aftermath of an accident, but also in later stages of life as well. A longitudinal study analyzing the long-term effects of a tour school bus crash yielded that the directly affected group of the crash still suffered from some post-traumatic stress symptoms even 20 years after the incident.[20] While it is complex to monetize the long-lasting cognitive consequences of accidents, it is very important to recognize that the increase in safety standards as the result of the amended technologies would reduce the number of accidents and in return mitigate post-traumatic stress resulting from these accidents.

The immediate families and close friends of severely injured or killed individuals also suffer from severe and

[18] Keppel-Benson, J. M., Ollendick, T. H., & Benson, M. J. (2002). Post-traumatic stress in children following motor vehicle accidents. *Journal of Child Psychology and Psychiatry*, 43(2), 203–212

[19] Giannopoulou, I., Richardson, C., & Papadatou, D. (2021). Peer loss: Posttraumatic stress, depression, and grief symptoms in a traumatized adolescent community. Clinical Child Psychology and Psychiatry, 26(2), 556–568

[20] Arnberg, F. K., Rydelius, P.-A., & Lundin, T. (2011). A longitudinal follow-up of posttraumatic stress: from 9 months to 20 years after a major road traffic accident. Child and Adolescent Psychiatry and Mental Health, 5, 8

Avantages non monétisés

En plus des avantages monétisés, il est nécessaire de souligner que ces dispositifs de sécurité ajoutés aux autobus scolaires présentent des avantages non monétaires substantiels pour les personnes blessées, les familles des personnes décédées et blessées, l'école et la communauté en général.

En ce qui concerne les personnes blessées, le fait d'être victime d'un accident entraîne un traumatisme psychologique. Une étude menée sur le trouble de stress post-traumatique (TSPT) chez les enfants victimes d'accidents de la route a révélé qu'environ 25 % des enfants ont été diagnostiqués comme souffrant de TSPT pendant 7 à 12 mois après l'accident[18]. Une autre étude a indiqué que le stress post-traumatique était particulièrement évident 2 à 18 mois après un incident, les personnes survivantes ou blessées souffrant d'une augmentation du TSPT de 42,1 % à 77,8 %[19]. Étant donné que les années d'enfance et d'adolescence sont essentielles pour le développement psychologique d'un individu, un tel traumatisme psychologique a une incidence négative sur la santé mentale et a des conséquences émotionnelles et comportementales néfastes non seulement dans les suites immédiates d'un accident, mais aussi à des stades ultérieurs de la vie. Une étude longitudinale analysant les effets à long terme d'un accident d'autobus scolaire a révélé que le groupe directement touché par l'accident souffrait encore de certains symptômes de stress post-traumatique, même 20 ans après l'incident[20]. Bien qu'il soit complexe de monétiser les conséquences cognitives à long terme des accidents, il est très important de reconnaître que l'augmentation des normes de sécurité résultant des technologies modifiées réduirait le nombre d'accidents et, en retour, atténuerait le stress post-traumatique résultant de ces accidents évitables.

Les familles immédiates et les amis proches des personnes gravement blessées ou tuées souffrent également d'un

[18] Keppel-Benson, J. M., Ollendick, T. H., & Benson, M. J. (2002). « Post-traumatic stress in children following motor vehicle accidents ». *Journal of Child Psychology and Psychiatry*, 43(2), 203–212.

[19] Giannopoulou, I., Richardson, C., & Papadatou, D. (2021). « Peer loss: Posttraumatic stress, depression, and grief symptoms in a traumatized adolescent community ». *Clinical Child Psychology and Psychiatry*, 26(2), 556–568.

[20] Arnberg, F. K., Rydelius, P.-A., & Lundin, T. (2011). « A longitudinal follow-up of posttraumatic stress: from 9 months to 20 years after a major road traffic accident ». *Child and Adolescent Psychiatry and Mental Health*, 5, 8.

long-lasting trauma and emotional hardship. The trauma from losing a loved one and a close friend or witnessing their distress can lead to long-lasting depression. A study by Keppel-Benson et al. (2002) refers to the family and friends of the victims as indirectly involved and asserts that they too suffer hardships such as bus travel anxiety, increased sadness levels, feelings of guilt, and nightmares.[8] The study also claimed many indirectly involved persons suffered from a 48.1% to 77.6% increase in post-traumatic stress over the course of 20 years.[21] In addition, research has found that sudden or lingering feelings of shock, disbelief, depression, loneliness, anger, emptiness, hopelessness, vulnerability, or fear of intimacy can emerge and sometimes lead to interruptions of the grieving process[7]. The added safety from the amended technologies would have the benefit of alleviating the pressure and mental suffering of not only the victims, but the immediate families and close friends of the deceased and injured.

The uncertainty and anxiety from the unpredictability of accidents can impact the broader school and local communities as well. A community must often deal with levels of shock and fear at such an incident close to home, usually leaving schoolmates, teachers, and the broader community in grief. To protect their children, parents within the community may restrict a child's independent mobility in ways that no longer allow children to freely explore the neighbourhood or play on the streets.[22] This mobility restriction may hinder a child's development by limiting feelings of independence and confidence, reducing opportunities to form new experiences, and decreasing physical activity.

Cost-benefit statement

In the central scenario, the total present value of costs is $406.1 million in 2021 dollars. Similarly, the total present value of benefits is $62.7 million. Therefore, the total net cost is -$343.4, which corresponds to a benefit/cost ratio of 0.154.

[21] Giannopoulou, I., Richardson, C., & Papadatou, D. (2021). Peer loss: Posttraumatic stress, depression, and grief symptoms in a traumatized adolescent community. Clinical Child Psychology and Psychiatry, 26(2), 556–568
Arnberg, F. K., Rydelius, P.-A., & Lundin, T. (2011). A longitudinal follow-up of posttraumatic stress: from 9 months to 20 years after a major road traffic accident. Child and Adolescent Psychiatry and Mental Health, 5, 8

[22] Kingham, S., & Ussher, S. (2007). An assessment of the benefits of the walking school bus in Christchurch, New Zealand. *Transportation Research. Part A, Policy and Practice*, 41(6), 502–510

traumatisme grave et à long terme et éprouvent des difficultés émotionnelles. Le traumatisme causé par la perte d'un être cher ou d'un ami proche ou le fait d'être témoin de leur détresse peut entraîner une dépression à long terme. Une étude de Keppel-Benson et coll. de 2002 qualifie les membres de la famille et les amis des victimes de personnes indirectement concernées et fait valoir qu'elles subissent elles aussi des épreuves telles que l'anxiété liée aux déplacements en autobus, l'augmentation des niveaux de tristesse, les sentiments de culpabilité et les cauchemars[8]. L'étude a également conclu que de nombreuses personnes indirectement impliquées souffraient d'une augmentation du stress post-traumatique de 48,1 % à 77,6 % sur une période de 20 ans[21]. En outre, des recherches ont montré que des sentiments soudains ou persistants de choc, d'incrédulité, de dépression, de solitude, de colère, de vide, de désespoir, de vulnérabilité ou de peur de l'intimité peuvent apparaître et parfois conduire à des interruptions du processus de deuil[7]. La sécurité supplémentaire apportée par les technologies modifiées aurait l'avantage d'alléger la pression et la souffrance mentale non seulement des victimes, mais aussi des familles immédiates et des amis proches des personnes décédées et blessées.

L'incertitude et l'anxiété liées à l'imprévisibilité des incidents peuvent également avoir une incidence sur l'école et les communautés locales. Une communauté doit souvent faire face à des niveaux de choc et de peur lorsqu'un incident y survient, laissant généralement les camarades de classe, les enseignants et l'ensemble de la communauté dans le deuil. Pour protéger leurs enfants, les parents de la communauté peuvent restreindre la mobilité indépendante de l'enfant de manière à ce qu'il ne puisse plus explorer librement le quartier ou jouer dans la rue[22]. Cette restriction de la mobilité peut entraver le développement de l'enfant en limitant les sentiments d'indépendance et de confiance, en réduisant les possibilités de faire de nouvelles expériences et en diminuant l'activité physique.

Énoncé des coûts et avantages

Dans le scénario à hypothèse moyenne, la valeur actuelle totale des coûts est de 406,1 millions de dollars en 2021. De même, la valeur actuelle totale des avantages est de 62,7 millions de dollars. Par conséquent, le coût net total est de -343,4 millions de dollars, ce qui correspond à un rapport avantages-coûts de 0,154.

[21] Giannopoulou, I., Richardson, C., & Papadatou, D. (2021). « Peer loss: Posttraumatic stress, depression, and grief symptoms in a traumatized adolescent community ». *Clinical Child Psychology and Psychiatry*, 26(2), 556–568.
Arnberg, F. K., Rydelius, P.-A., & Lundin, T. (2011). « A longitudinal follow-up of posttraumatic stress: from 9 months to 20 years after a major road traffic accident ». *Child and Adolescent Psychiatry and Mental Health*, 5, 8.

[22] Kingham, S., & Ussher, S. (2007). « An assessment of the benefits of the walking school bus in Christchurch, New Zealand ». *Transportation Research. Part A, Policy and Practice*, 41(6), 502–510.

Summary of analytical framework

Number of years: 10 (2022 to 2031)
Base year: 2022
Present value base year: 2021
Discount rate: 7%

Résumé du cadre analytique

Nombre d'années : 10 (de 2022 à 2031)
Année de référence : 2022
Année de base de la valeur actualisée : 2021
Taux d'actualisation : 7 %

Table 3 – Summary of monetized costs (in millions)

Impacted stakeholder	Description of cost	2022	2031	Total (present value)	Annualized value
Direct: School Bus manufacturers Indirect: Provincial Educational Systems and School Transportation Providers	Total purchasing cost of amended technologies in new school bus fleet	$41.4	$31.7	$390.7	$55.6
Direct: School Bus manufacturers Indirect: Provincial Educational Systems and School Transportation Providers	Total maintenance cost of amended technologies in new school bus fleet	$0.39	$4.8	$15.4	$2.2

Tableau 3 – Résumé des coûts monétisés (en millions)

Intervenant concerné	Description du coût	2022	2031	Total (valeur actuelle)	Valeur annualisée
Directement : les fabricants d'autobus scolaires Indirectement : les systèmes d'éducation provinciaux et les fournisseurs de transport scolaire	Coût d'achat total des technologies modifiées dans le nouveau parc d'autobus scolaires	41,4 $	31,7 $	390,7 $	55,6 $
Directement : les fabricants d'autobus scolaires Indirectement : les systèmes d'éducation provinciaux et les fournisseurs de transport scolaire	Coût total de l'entretien des technologies modifiées dans le nouveau parc d'autobus scolaires	0,39 $	4,8 $	15,4 $	2,2 $

Table 4 – Summary of monetized benefits (in millions)

Impacted stakeholder	Description of cost	2022	2031	Total (present value)	Annualized value
Canadians	Avoided fatalities and injuries	$1.4	$8.9	$59.1	$8.4
Social Benefits	Social costs avoided as the result of reduction in number of collisions	$0.08	$0.54	$3.6	$0.51

Tableau 4 – Résumé des avantages monétisés (en millions)

Intervenant concerné	Description du coût	2022	2031	Total (valeur actuelle)	Valeur annualisée
Population canadienne	Décès et blessures évités	1,4 $	8,9 $	59,1 $	8,4 $
Avantages sociaux	Coûts sociaux évités grâce à la réduction du nombre de collisions	0,08 $	0,54 $	3,6 $	0,51 $

Table 5 – Summary of monetized costs and benefits (in millions)

Impacts	2022	2031	Total (present value)	Annualized value
Total costs	$41.8	$36.5	$406.1	$57.8
Total benefits	$1.4	$9.4	$62.7	$8.9
NET IMPACT	-$40.4	-$27	-$343.4	-$48.9

Qualitative benefits

Positive impacts

- Mitigating fear, anxiety, depression, and mental suffering.
- Mitigating post-traumatic stress resulting from accidents.
- Alleviating community fear that could otherwise result in reduced confidence and physical activities for children.

Distributional analysis

It is estimated that the addition of the proposed technologies will on average cost $7,859 per school bus in Canada. As such, as seen in Table 6, provinces such as Ontario and Quebec with the highest number of school buses in Canada will incur a higher share of costs. Conversely, the territories have the lowest number of school buses (as the result of a lower number of school children) and would, consequently, incur the lowest share of the costs.

Table 6 – Estimated regulatory cost in each province and territory

Province and Territories	Estimated Number of School Buses[b]	Estimated Regulatory Cost by Province and Territories
Newfoundland and Labrador	1,009	$7,930,044
Prince Edward Island	323	$2,538,557
Nova Scotia	1,459	$11,466,734
New Brunswick	1,234	$9,698,389
Quebec	10,650	$83,701,658
Ontario	20,833	$163,733,018
Manitoba	2,546	$20,009,805
Saskatchewan	3,083	$24,230,255
Alberta	7,114	$55,911,136

Tableau 5 – Résumé des avantages et coûts monétisés (en millions)

Répercussions	2022	2031	Total (valeur actuelle)	Valeur annualisée
Coûts totaux	41,8 $	36,5 $	406,1 $	57,8 $
Avantages totaux	1,4 $	9,4 $	62,7 $	8,9 $
INCIDENCE NETTE	-40,4 $	-27 $	-343,4 $	-48,9 $

Avantages qualitatifs

Répercussions positives

- Atténuer la peur, l'anxiété, la dépression et la souffrance mentale.
- Atténuer le stress post-traumatique résultant des accidents.
- Atténuer la peur de la communauté qui pourrait autrement entraîner une baisse de la confiance et des activités physiques des enfants.

Analyse de répartition

On estime que l'ajout des technologies proposées coûtera en moyenne 7 859 $ par autobus scolaire au Canada. Ainsi, comme le montre le tableau 6, les provinces comme l'Ontario et le Québec, qui comptent le plus grand nombre d'autobus scolaires au Canada, devront assumer une part plus importante des coûts. À l'inverse, les territoires ont le plus petit nombre d'autobus scolaires (en raison du plus petit nombre d'écoliers) et, par conséquent, devront assumer la plus petite part des coûts.

Tableau 6 – Estimation du coût réglementaire dans chaque province et territoire

Province et territoires	Estimation du nombre d'autobus scolaires[b]	Coût réglementaire estimé par province et territoires
Terre-Neuve-et-Labrador	1 009	7 930 044 $
Île-du-Prince-Édouard	323	2 538 557 $
Nouvelle-Écosse	1 459	11 466 734 $
Nouveau-Brunswick	1 234	9 698 389 $
Québec	10 650	83 701 658 $
Ontario	20 833	163 733 018 $
Manitoba	2 546	20 009 805 $
Saskatchewan	3 083	24 230 255 $
Alberta	7 114	55 911 136 $

Province and Territories	Estimated Number of School Buses[b]	Estimated Regulatory Cost by Province and Territories
British Columbia	3,166	$24,882,577
Yukon	60	$471,559
Northwest Territories	73	$573,730
Nunavut	120	$943,117

[b] Task Force on School Bus Safety. 2020. STRENGTHENING SCHOOL BUS SAFETY IN CANADA. Cat. No. T22-243/2020E-PDF

Sensitivity analysis

Alternative technology costs

Alternative price structure for extended stop signal arm and perimeter visibility technologies

Under this hypothesis, alternative equipment and maintenance prices are used to calculate the costs. Lower and upper price structures relative to the main report are introduced for sensitivity analysis. Based on market research, three different price intervals were determined. The lower scenario represents the least expensive technology costs on the market. The central and upper scenarios respectively represent the technology offerings at the median and upper price levels in the market. It is important to note that there was no change in installation costs for either the lower or upper scenarios. The methodology in deriving the maintenance cost remained unchanged.

Under the lower scenario, the total present value cost is estimated to be $317.5 million dollars. This is a 21.8% decline in costs compared to the central scenario. This leads to a net present value of -$254.8 million dollars.

Similarly, the total present value cost for the upper scenario is estimated to be $474 million dollars. This is a 16.7% increase in regulatory costs compared to the central scenario. The net present value for the upper scenario is -$411.3 million dollars. In both sensitivity scenarios, in line with the central scenario, the technology cost associated with infraction camera technology is set at zero dollars.

Province et territoires	Estimation du nombre d'autobus scolaires[b]	Coût réglementaire estimé par province et territoires
Colombie-Britannique	3 166	24 882 577 $
Yukon	60	471 559 $
Territoires du Nord-Ouest	73	573 730 $
Nunavut	120	943 117 $

[b] Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires. 2020. Renforcement de la sécurité des autobus scolaires au Canada. Cat. No. T22-243/2020E-PDF.

Analyse de sensibilité

Coûts d'option des technologies

Structure de prix de rechange pour les technologies de signal d'arrêt escamotable prolongé et de visibilité périphérique

Dans le cadre de cette hypothèse, des prix de rechange pour l'équipement et l'entretien sont utilisés pour calculer les coûts. Des structures de prix inférieures et supérieures par rapport au rapport principal sont présentées pour l'analyse de sensibilité. Selon les études de marché, trois intervalles de prix différents ont été déterminés. Le scénario à hypothèse basse représente les coûts technologiques les moins chers sur le marché. Les scénarios à hypothèse moyenne et élevée représentent respectivement les offres technologiques aux niveaux de prix médian et supérieur du marché. Il est important de noter que les coûts d'installation n'ont pas changé, que ce soit pour le scénario à hypothèse basse ou élevée. La méthodologie utilisée pour calculer le coût d'entretien est restée inchangée.

Dans le scénario à hypothèse basse, le coût total en valeur actuelle est estimé à 317,5 millions de dollars. Cela représente une baisse de 21,8 % des coûts par rapport au scénario à hypothèse moyenne. Cela conduit à une valeur actuelle nette de -254,8 millions de dollars.

De même, la valeur actuelle totale des coûts pour le scénario à hypothèse élevée est estimée à 474 millions de dollars. Il s'agit d'une augmentation de 16,7 % des coûts réglementaires par rapport au scénario à hypothèse moyenne. La valeur actuelle nette du scénario à hypothèse élevée est de -411,3 millions de dollars. Dans les deux scénarios de sensibilité, conformément au scénario à hypothèse moyenne, le coût technologique associé à la technologie des caméras d'infraction est fixé à zéro dollar.

Table 7 – Alternative technology costs per school bus

	Lower Scenario	Central Scenario	Upper Scenario
Extended Stop Signal Arm			
Capital and Installation Cost	$2,777	$4,488	$5,671
Maintenance Cost	$267	$283	$299
Perimeter Visibility System			
Capital and Installation Cost	$4,614	$5,070	$5,541
Maintenance Cost	$291	$320	$350

Table 8 – Alternative technology costs (7% discount rate, 2021 prices, millions of dollars)

Total Cost Present Value	$317.5	$406.1	$474
Net Present Value	-$254.8	-$343.4	-$411.3

Analytical time frame and alternative discount rates

Analytical time frame

In the central scenario, the analytical time frame is a 10-year planning horizon from 2022 to 2031. Table 8 presents the net present values in 15- and 20-year planning horizons.

Table 9 – Analytical period (7% discount rate, 2021 prices, millions of dollars)

	10 years	15 Years	20 Years
Net Present Value	-$343.4	-$450.8	-$523.3

Discount rates

The central analysis used a 7% discount rate as recommended by TBS. For the purpose of the sensitivity analysis, Table 10 presents the results should a 3% discount rate have been used, as well as a 10% discount rate. Table 10 also presents estimates at no discounting in the sensitivity analysis.

Table 10 – Alternative discount rates (2021 prices, millions of dollars)

	0%	3%	7%	10%
Net Present Value	-$492	-$418.5	-$343.4	-$299.7

Tableau 7 – Coûts d'option des technologies par autobus scolaire

	Scénario à hypothèse basse	Scénario à hypothèse moyenne	Scénario à hypothèse élevée
Signal d'arrêt escamotable prolongé			
Coûts d'investissement et d'installation	2 777 $	4 488 $	5 671 $
Coût d'entretien	267 $	283 $	299 $
Système de visibilité périphérique			
Coûts d'investissement et d'installation	4 614 $	5 070 $	5 541 $
Coût d'entretien	291 $	320 $	350 $

Tableau 8 – Coûts d'option des technologies (taux d'actualisation de 7 %, prix de 2021, millions de dollars)

Coût total, valeur actualisée	317,5 $	406,1 $	474 $
Valeur actualisée nette	-254,8 $	-343,4 $	-583,6 $

Période d'analyse et taux d'actualisation de rechange

Période d'analyse

Dans le scénario à hypothèse moyenne, la période d'analyse est un horizon de planification sur 10 ans, allant de 2022 à 2031. Le tableau 8 présente les valeurs actualisées nettes à des horizons de planification sur 15 et 20 ans.

Tableau 9 – Période d'analyse (taux d'actualisation de 7 %, prix de 2021, millions de dollars)

	10 ans	15 ans	20 ans
Valeur actualisée nette	-343,4 $	-450,8 $	-523,3 $

Taux d'actualisation

Le scénario à hypothèse moyenne repose sur un taux d'actualisation de 7 %, comme recommandé par le SCT. Aux fins de l'analyse de sensibilité, le tableau 10 présente les résultats si des taux d'actualisation de 3 % et de 10 % étaient utilisés. Le tableau 10 présente également des estimations sans actualisation dans l'analyse de sensibilité.

Tableau 10 – Taux d'actualisation de rechange (prix de 2021, millions de dollars)

	0 %	3 %	7 %	10 %
Valeur actualisée nette	-492 $	-418,5 $	-343,4 $	-299,7 $

Small business lens

As previously mentioned, manufacturers would be the regulated parties and would therefore incur the direct cost, however, the burden of the cost would ultimately be passed on to provincial and territorial educational systems as either the purchasers of new school buses or the employer of school transportation services from school transportation providers. Provincial and territorial educational systems are not considered businesses. As such, the small business lens does not apply to the proposed amendments.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply as there would be no incremental change in administrative burden on business.

Regulatory cooperation and alignment

The proposed amendments are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum.

The Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety established a Task Force, comprised of federal, provincial and territorial governments and school bus safety stakeholders in January 2019. The original mandate of the Task Force was to identify areas to further enhance school bus safety both inside and outside the bus. This mandate was achieved through consensus of the Task Force members and included significant input from the full range of involved stakeholders (including provincial and territorial representatives).

School bus safety is a shared responsibility. Federal, provincial and territorial governments, school boards and school bus operators each play a role in making sure our school buses are safe. Transport Canada is responsible for establishing the *Canadian Motor Vehicle Safety Standards* which include specific vehicle safety requirements for school buses. Provinces and territories enforce safety on Canada's roads and highways and set the rules of the road. They are also responsible for licensing of school bus drivers, developing policies for the safe operation of school buses, and for school bus maintenance.

The Minister of Transport announced his intention to mandate technologies identified by the Task Force at a Council of Ministers meeting in February 2020. Provinces and territories indicated their support, with Quebec and Ontario signalling a consideration that since provinces and territories are responsible for enforcing safety on

Lentille des petites entreprises

Comme mentionné précédemment, les fabricants seraient les parties réglementées et assumeraient donc le coût direct, mais le fardeau du coût serait en fin de compte transmis aux systèmes d'éducation provinciaux et territoriaux en tant qu'acheteurs d'autobus scolaires neufs ou de services de transport scolaire auprès des fournisseurs de transport scolaire. Les systèmes d'éducation provinciaux et territoriaux ne sont pas considérés comme des entreprises. À ce titre, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux modifications proposées.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car il n'y aurait pas de changement différentiel dans le fardeau administratif pesant sur les entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les modifications proposées ne sont pas liées à un plan de travail ou à un engagement pris dans le cadre d'un forum officiel de coopération en matière de réglementation.

En janvier 2019, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a créé un groupe de travail, composé des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux et des intervenants en matière de sécurité des autobus scolaires. Le mandat initial du groupe de travail était de déterminer les domaines permettant d'améliorer davantage la sécurité des autobus scolaires à l'intérieur et à l'extérieur de l'autobus. Ce mandat a été réalisé grâce au consensus des membres du groupe de travail et comprenait une contribution importante de l'ensemble des intervenants concernés (y compris les représentants provinciaux et territoriaux).

La sécurité des autobus scolaires est une responsabilité partagée. Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, les conseils scolaires et les exploitants d'autobus scolaires ont tous un rôle à jouer pour assurer la sécurité de nos autobus scolaires. Transports Canada est chargé d'établir les *Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada*, qui comprennent des exigences de sécurité particulières pour les autobus scolaires. Les provinces et les territoires veillent à la sécurité sur les routes et autoroutes du Canada et établissent les règles de la route. Ils sont également responsables de la délivrance des permis aux conducteurs d'autobus scolaires, de l'élaboration de politiques pour l'exploitation sécuritaire des autobus scolaires et de l'entretien des autobus scolaires.

Le ministre des Transports a annoncé son intention de rendre obligatoires les technologies identifiées par le groupe de travail lors d'une réunion du Conseil des ministres en février 2020. Les provinces et les territoires ont manifesté leur soutien, le Québec et l'Ontario indiquant qu'étant donné que les provinces et les territoires

Canada's roads and highways, it should be left to jurisdictions to explore the application of infraction cameras, based on their assessed needs.

sont responsables de l'application de la sécurité sur les routes et autoroutes du Canada, il faudrait leur laisser le soin d'étudier la mise en œuvre des caméras d'infraction, en fonction de leurs besoins évalués.

While developing technical requirements for these technologies, Transport Canada considered whether there existed any potential implications linked to provincial or territorial legislation. With respect to perimeter visibility systems and extended stop signal arms, the proposed regulatory approach was not deemed to interfere with provincial or territorial jurisdiction. However, regarding the requirement for extended stop signal arms, the department did take into consideration that some jurisdictions may have maximum vehicle width requirements and therefore did not set a minimum deployed length for this technology. Transport Canada would require the extended stop signal arm to be able to function and be deployed independently from the stop signal arm currently installed on school buses. This requirement would allow the arms to be deployed independently as appropriate in various situations and would allow jurisdictions to use the safety feature as appropriate for their specific needs and based on the vehicle width rules in their jurisdictions.

Lors de l'élaboration des exigences techniques pour ces technologies, Transports Canada a examiné s'il existait des répercussions potentielles liées à la législation provinciale ou territoriale. En ce qui concerne les systèmes de visibilité périphérique et les signaux d'arrêt escamotables prolongés, l'approche réglementaire proposée n'a pas été jugée comme pouvant interférer avec la compétence provinciale ou territoriale. Toutefois, en ce qui concerne l'exigence relative aux signaux d'arrêt escamotables prolongés, le ministère a tenu compte du fait que certaines provinces et certains territoires peuvent avoir des exigences relatives à la largeur maximale des véhicules et n'a donc pas fixé de longueur minimale de déploiement pour cette technologie. Transports Canada exigerait que le signal d'arrêt escamotable prolongé puisse fonctionner et être déployé indépendamment du signal d'arrêt escamotable prolongé actuellement installé sur les autobus scolaires. Cette exigence permettrait aux signaux d'arrêt escamotables de se déployer indépendamment dans diverses situations et aux provinces et territoires d'utiliser ce dispositif de sécurité en fonction de leurs besoins particuliers et des règles relatives à la largeur des véhicules en vigueur sur leur territoire.

In addition, Transport Canada initially considered mandating infraction camera systems on school buses. The Department, however, reversed its position because enforcement system considerations around the use of this technology are largely within provincial or territorial jurisdiction. With respect to infraction camera requirements, Transport Canada recognized that the effective implementation and use of this technology rest with enforcement by the jurisdictions; therefore, Transport Canada is proposing requirements only if the technology is installed on new or imported school buses in order to avoid impeding individual and varying system requirements that would be set by jurisdictions.

En outre, Transports Canada a d'abord envisagé de rendre obligatoire l'installation de systèmes de caméras d'infraction dans les autobus scolaires. Toutefois, le Ministère est revenu sur sa position parce que les considérations relatives au système d'application de la loi entourant l'utilisation de cette technologie relèvent en grande partie de la compétence provinciale ou territoriale. En ce qui concerne les exigences relatives aux caméras d'infraction, Transports Canada a reconnu que la mise en œuvre et l'utilisation efficaces de cette technologie dépendent de l'application de la loi par les provinces et les territoires. Par conséquent, Transports Canada propose des exigences uniquement si la technologie est installée sur les autobus scolaires neufs ou importés afin d'éviter d'entraver les exigences individuelles et variables des systèmes qui seraient établies par les provinces et les territoires.

School buses are a regulated vehicle type unique to North America. Transport Canada works closely with the US National Traffic Highway Safety Administration to discuss approaches to vehicle and equipment regulations in both markets. Current regulations are aligned with those in the US; however, the requirements in the proposed amendments do not currently have equivalent requirements within the federal US regulatory regime for school buses. Although the proposed amendments do not align with the US, Transport Canada believes that improving the safety of children around school buses justifies proceeding with a unique approach.

Les autobus scolaires sont un type de véhicule réglementé propre à l'Amérique du Nord. Transports Canada travaille en étroite collaboration avec la National Traffic Highway Safety Administration des États-Unis pour discuter des approches en matière de réglementation des véhicules et de l'équipement sur les deux marchés. Les règlements actuels sont alignés sur ceux des États-Unis; cependant, les exigences des modifications proposées n'ont pas actuellement d'équivalents dans le régime réglementaire fédéral américain pour les autobus scolaires. Bien que les modifications proposées ne concordent pas avec le système adopté aux États-Unis, Transports Canada estime que l'amélioration de la sécurité des enfants autour des autobus scolaires justifie l'adoption d'une approche unique.

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 this proposal and a Sustainable Transportation Assessment was completed. No important environmental effects are anticipated as a result of this proposal. The assessment took into account potential effects to the environmental goals and targets of the Federal Sustainable Development Strategy (FSDS).

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes, et la déclaration de politique de TC sur l'évaluation environnementale stratégique (2013), le processus d'évaluation environnementale stratégique (EES) a été suivi pour cette proposition et une évaluation du transport durable (ETD) a été réalisée. Aucun effet important sur l'environnement n'est anticipé à la suite de cette proposition. Les effets potentiels sur les cibles et les objectifs environnementaux de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) ont été pris en compte dans le cadre de l'évaluation.

Gender-based analysis plus

This regulatory proposal is primarily designed to protect school-aged children and youth. The proposal will also benefit VRUs of all ages, such as parents, caregivers or very young children, in and around school bus loading zones.

The Task Force surveyed provincial and territorial school bus safety authorities to collect data on a range of school bus characteristics, including the number of buses in service, age of the fleet, service areas, category/type of buses and the installation of safety features (such as seatbelts, lighting systems, and electronic stability control). With respect to the effects of the proposal on specific regions, of the 36% of jurisdictions who provided information about the routes serviced by their fleets:

- 45% of buses operate in an urban environment;
- 51% commute in a rural setting; and
- 4% travel on urban/rural mixed routes.

Transport Canada does not anticipate any geographic discrepancy in the adoption of the safety features it is mandating as both urban and rural environments are serviced by approximately half of the existing vehicle fleet.

Feedback from stakeholders related to GBA+ was that increases in vehicle purchase price would affect acquisition budgets for school transportation and that increasing purchase price for school buses may reduce the number of school-aged children receiving transportation if fewer buses are available. The increased cost to purchasing a school bus may outweigh the benefits of a reduction of fatalities and injuries to school-aged children. Since school buses are publicly funded, provincial and territorial taxpayers will likely be made to absorb the additional cost of equipping school buses with these features. Either more funds will be required, or funds will have to be diverted from other public services if the same number of

Analyse comparative entre les sexes plus

Ce projet de règlement vise principalement à protéger les enfants et les jeunes d'âge scolaire. La proposition profitera également aux URV de tous âges, comme les parents, les gardiens ou les très jeunes enfants, dans les zones d'embarquement des autobus scolaires et à proximité.

Le groupe de travail a sondé les autorités provinciales et territoriales responsables de la sécurité des autobus scolaires afin de recueillir des données sur une gamme de caractéristiques liées aux autobus scolaires, notamment le nombre d'autobus en service, l'âge du parc, les zones de service, la catégorie et le type d'autobus et l'installation de dispositifs de sécurité (comme les ceintures de sécurité, les systèmes d'éclairage et le contrôle électronique de la stabilité). En ce qui concerne les effets de la proposition sur certaines régions, sur les 36 % de provinces et territoires ayant fourni des renseignements sur les itinéraires desservis par leurs parcs :

- 45 % des autobus circulent dans un environnement urbain;
- 51 % des autobus circulent dans un milieu rural;
- 4 % se déplacent sur des itinéraires mixtes urbains/ruraux.

Transports Canada ne prévoit pas d'écart géographique dans l'adoption des dispositifs de sécurité qu'il rend obligatoires, puisque les milieux urbains et ruraux sont desservis par environ la moitié du parc de véhicules existant.

Les commentaires des intervenants concernant l'ACS+ étaient que l'augmentation du prix d'achat des véhicules nuirait aux budgets d'acquisition pour le transport scolaire et que l'augmentation du prix d'achat des autobus scolaires pourrait réduire le nombre d'enfants d'âge scolaire bénéficiant d'un transport si moins d'autobus sont disponibles. L'augmentation du coût d'achat d'un autobus scolaire pourrait l'emporter sur les avantages d'une réduction des décès et des blessures chez les enfants d'âge scolaire. Étant donné que les autobus scolaires sont financés par des fonds publics, les contribuables provinciaux et territoriaux devront probablement absorber le coût supplémentaire lié à l'équipement des autobus scolaires

children are to be provided with school bus transportation. If purchasing budgets are not increased, negative impacts could apply to children and youth who no longer receive school transportation to and from school by bus. By increasing vehicle costs without increasing the budget for the purchase of school buses, fewer buses may be purchased to provide transportation services. A decrease in the number of available school buses generally would mean an increase in the number of students who would need to find alternative modes of transportation to and from school which may translate to an increase in fatalities and injuries of school-aged children using other modes of transportation.

avec ces caractéristiques. Pour assurer le transport du même nombre d'enfants par autobus scolaire, soit il faudra davantage de fonds, soit il faudra détourner des fonds d'autres services publics. Si les budgets d'achat ne sont pas augmentés, des répercussions négatives pourraient toucher les enfants et les jeunes qui ne bénéficient plus du transport scolaire par autobus. En augmentant le coût des véhicules sans augmenter le budget d'achat des autobus scolaires, moins d'autobus pourraient être achetés pour assurer les services de transport. Une diminution du nombre d'autobus scolaires en circulation signifierait généralement une augmentation du nombre d'élèves qui devraient trouver d'autres moyens de transport pour se rendre à l'école et en revenir, ce qui pourrait se traduire par une augmentation du nombre de décès et de blessures d'enfants d'âge scolaire utilisant d'autres moyens de transport.

Although the exact adoption rate of the proposed technologies on the current school bus fleet is unknown, Transport Canada is aware that school districts and school transportation consortiums have decided, independently, to purchase these technologies for their school buses due to their perceived benefits. 360° camera systems are the only technology which is currently equipped on buses by the OEM. For infraction cameras and extended stop signal arms, currently equipped vehicles have all been modified with this technology through aftermarket installation. Federally regulating these technologies will ensure that they comply to baseline safety standards and mandating perimeter visibility systems and extended stop signal arms will require their installation on all buses by OEMs, generally reducing their cost over time. With infraction cameras, cost mitigation and recovery strategies can be explored at the jurisdictional level through fine collection.

Bien que le taux exact d'adoption des technologies proposées sur le parc d'autobus scolaires actuel soit inconnu, Transports Canada sait que des districts scolaires et des consortiums de transport scolaire ont décidé, de façon indépendante, d'acheter ces technologies pour leurs autobus scolaires en raison de leurs avantages perçus. Les systèmes de caméras à 360° sont la seule technologie dont les autobus sont actuellement équipés par les FEO. En ce qui concerne les caméras d'infraction et les signaux d'arrêt escamotables prolongés, les véhicules actuellement équipés de systèmes de caméras à 360° ont tous été modifiés avec cette technologie par le biais d'une installation sur le marché secondaire. La réglementation fédérale de ces technologies garantira leur conformité aux normes de sécurité de base, et le fait de rendre obligatoires les systèmes de visibilité périphérique et les signaux d'arrêt escamotables prolongés exigera leur installation sur tous les autobus par les FEO, ce qui réduira généralement leur coût au fil du temps. Dans le cas des caméras d'infraction, des stratégies d'atténuation et de recouvrement des coûts peuvent être explorées à l'échelle des provinces et territoires au moyen de la perception des amendes.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

The proposed amendments to the MVSR regarding school bus safety would come into force on the day they are published in the *Canada Gazette*, Part II. Transport Canada understands that manufacturers may require lead time to procure parts and modify systems for these types of regulatory changes and sought stakeholder feedback on the coming-into-force date via its Let's Talk Transportation webpage; however, no stakeholder comments were received on this topic. Having considered the key areas of risk, the Task Force on School Bus Safety comprising bus manufacturers, school boards, fleet operators, safety associations, and federal-provincial-territorial representatives recommended that consideration be given to adding certain safety features to school buses (e.g. 360° cameras, extended stop arms, infraction cameras) and that all

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

Les modifications proposées au RSVA concernant la sécurité des autobus scolaires entreraient en vigueur le jour de leur publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Transports Canada est conscient du fait que les fabricants pourraient avoir besoin d'un délai pour se procurer des pièces et modifier les systèmes en vue de ces types de modifications réglementaires et a sollicité les commentaires des intervenants sur la date d'entrée en vigueur par le biais de sa page Web Parlons transport. Toutefois, aucun commentaire n'a été reçu à ce sujet. Après avoir examiné les principaux secteurs de risque, le Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires, composé de fabricants d'autobus, de conseils scolaires, d'exploitants de parcs de véhicules, d'associations de sécurité et de représentants fédéraux, provinciaux et territoriaux, a

jurisdictions explore the application of these school bus safety measures.

recommandé que l'on envisage d'ajouter certains dispositifs de sécurité aux autobus scolaires (par exemple caméras à 360°, signaux d'arrêt escamotables prolongés, caméras d'infraction) et que toutes les administrations examinent l'application de ces mesures de sécurité pour les autobus scolaires.

Based on Transport Canada's assessment and given the consensus-based development of the recommendations made by the multi-stakeholder Task Force, the coming into force of the proposed amendments upon publication is anticipated to be achievable given that the proposed requirements would apply to new school buses on a go-forward basis and that existing school buses already in use would not need to be retrofitted. On an annual basis, it is estimated that up to 10% of the existing national fleet of school buses would be replaced. This rate of turnover would provide stakeholders with the opportunity to gradually implement the amendments by purchasing new school buses with the already available technology, such as the extended stop arm and 360° perimeter camera.

Selon l'évaluation de Transports Canada et compte tenu de l'élaboration consensuelle des recommandations formulées par le Groupe de travail multilatéral, l'entrée en vigueur des modifications proposées dès leur publication devrait être réalisable, étant donné que les exigences proposées s'appliqueraient aux nouveaux autobus scolaires et qu'il ne serait pas nécessaire de modifier les autobus scolaires existants déjà en service. Sur une base annuelle, on estime que jusqu'à 10 % du parc national d'autobus scolaires existant serait renouvelé. Ce taux de renouvellement donnerait aux intervenants la possibilité d'appliquer progressivement les modifications en achetant de nouveaux autobus scolaires dotés de la technologie déjà disponible, notamment le signal d'arrêt escamotable prolongé et la caméra périphérique à 360°.

Companies are responsible for ensuring compliance with the requirements of the MVSA and the MVSR. Transport Canada will monitor notices of defect and non-compliance to ensure that they contain, at a minimum, the information required by the MVSR, and that companies take action in accordance with timelines specified by the MVSR. In addition, Transport Canada will gather information related to the presence of safety issues through public complaints and other reports, and through vehicle or component inspection, testing and other proven investigative techniques. Under the authority of the MVSA, designated inspectors may also search places believed on reasonable grounds to contain records related to the vehicle or equipment, with a view to ascertain any defect or non-compliance with a product, and request documentation believed to contain information relevant to the enforcement of the MVSA. Any person or company that contravenes a provision of the MVSA the MVSR and is found guilty of an offence would be liable to the applicable penalty set out in the MVSA.

Il incombe aux entreprises de veiller au respect des exigences de la LSA et du RSVA. Transports Canada surveillera les avis de défaut et de non-conformité pour s'assurer qu'ils contiennent, au minimum, les renseignements exigés par le RSVA et que les entreprises prennent des mesures conformément aux délais prévus par le RSVA. Par ailleurs, TC recueillera des renseignements relatifs à la présence de problèmes de sécurité par le biais de plaintes du public et d'autres rapports, ainsi que par l'inspection des véhicules ou des composants, par des essais et par d'autres techniques d'enquête éprouvées. En vertu de la LSA, les inspecteurs désignés peuvent également fouiller des lieux dont on a des motifs raisonnables de penser qu'ils contiennent des documents relatifs au véhicule ou à l'équipement, afin de déterminer tout défaut ou toute non-conformité d'un produit, et demander des documents dont on pense qu'ils contiennent des renseignements liés à l'application de la LSA. Toute personne ou entreprise qui enfreint une disposition de la LSA ou du RSVA et qui est reconnue coupable d'une infraction serait passible de la peine applicable prévue par la MVSA.

Contact

Jean-Michel Roy
Acting Manager, Standards and Regulations
Multi-Modal and Road Safety Programs
Transport Canada
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Email: RegulationsClerk-ASFB-Commisauxreglements@tc.gc.ca

Personne-ressource

Jean-Michel Roy
Gestionnaire intérimaire, Normes et règlements
Programmes de transport multimodal et de sécurité routière
Transports Canada
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : RegulationsClerk-ASFB-Commisauxreglements@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, under subsections 5(1)[a] and 11(1)[b] of the *Motor Vehicle Safety Act*[c], proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (School Buses)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must be submitted online on the *Canada Gazette*, Part I, or, if submitted by email, post or other format, must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Jean-Michel Roy, Acting Manager, Standards and Regulations, Multi-Modal and Road Safety Programs, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, ON, K1A 0N5 (email: RegulationsClerk-ASFB-Commisauxreglements@tc.gc.ca).

Ottawa, June 22, 2022

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu des paragraphes 5(1)[a] et 11(1)[b] de la *Loi sur la sécurité automobile*[c], se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (autobus scolaires)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés de présenter leurs observations sur le site Web de la Partie I de la *Gazette du Canada*, ou s'ils les présentent par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Jean-Michel Roy, gestionnaire par intérim, Normes et règlements, Programmes de transport multimodal et de sécurité routière, ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (courriel : RegulationsClerk-ASFB-Commisauxreglements@tc.gc.ca).

Ottawa, le 22 juin 2022

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (School Buses)

Amendments

1 Subsection 15.1(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*[1] and the heading before it are repealed.

2 Section 17 of the Regulations is repealed.

3 The portion of item 111 to Schedule III of the Regulations in column II is replaced by the following:

Column I	Column II
Item (CMVSS)	**Description**
111	Mirrors and Visibility Systems

[a] S.C. 2014, c. 20, ss. 216(1) and (2)
[b] S.C. 2014, c. 20, s. 223(1)
[c] S.C. 1993, c. 16
[1] C.R.C., c. 1038; SOR/2020-22, s. 1

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (autobus scolaires)

Modifications

1 Le paragraphe 15.1(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*[1] et l'intertitre le précédant sont abrogés.

2 L'article 17 du même règlement est abrogé.

3 Le passage de l'article 111 de l'annexe III du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II
Article (NSVAC)	**Description**
111	Miroirs et systèmes de visibilité

[a] L.C. 2014, ch. 20, par. 216(1) et (2)
[b] L.C. 2014, ch. 20, par. 223(1)
[c] L.C. 1993, ch. 16
[1] C.R.C., ch. 1038; DORS/2020-22, art. 1

4 (1) The heading "Mirrors and Rear Visibility Systems" before section 111 to Schedule IV of the Regulations is replaced by the following:

Mirrors and Visibility Systems

(2) Paragraph 111(25)(f) to Schedule IV of the Regulations is replaced by the following:

(f) all of the still or video camera observations shall be done with the service door of the bus closed and all stop signal arms and extended stop signal arms fully retracted; and

(3) The heading before subsection 111(29) to Schedule IV of the Regulations is replaced by the following:

Visibility Systems

Rear Visibility Systems

(4) Section 111 of Schedule IV of the Regulations is amended by adding the following after subsection (33):

Perimeter Visibility Systems

(34) Every school bus other than a multifunction school activity bus must be equipped with a perimeter visibility system that conforms to the requirements set out in *Document No. 111 — Perimeter Visibility Systems* (Document 111), as amended from time to time.

(35) The perimeter visibility system must include a device that displays to the driver a real-time image of the area that is immediately beyond the perimeter of the school bus and that would be, without the system, difficult or impossible for the driver to see. The boundaries of the area must be determined in accordance with Document 111.

(36) The device must be securely mounted in the driver's line of sight and must not partially or completely obstruct the driver's view through any windows or of any controls or displays.

(37) The device must automatically display the images and must only do so when the school bus is fully stopped or travelling at a speed less than 15 km/h.

(38) The device must not display more than two views to the driver at one time and those views must be automatically selected based on the driver's operation of the school bus.

4 (1) L'intertitre « Miroirs et systèmes de visibilité arrière » précédant l'article 111 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Miroirs et systèmes de visibilité

(2) L'alinéa 111(25)f) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) les prises de vue de l'appareil photographique ou de la caméra vidéo sont faites quand la porte de service de l'autobus est fermée et que tous les signaux d'arrêt escamotables et signaux d'arrêt escamotables prolongés sont complètement rétractés;

(3) L'intertitre précédant le paragraphe 111(29) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Systèmes de visibilité

Systèmes de visibilité arrière

(4) L'article 111 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (33), de ce qui suit :

Systèmes de visibilité périphérique

(34) Les autobus scolaires, à l'exception des autobus multifonctions pour les activités scolaires, doivent être munis d'un système de visibilité périphérique qui est conforme aux exigences du *Document nº 111 — Systèmes de visibilité périphérique* (Document 111), avec ses modifications successives.

(35) Le système de visibilité périphérique est composé d'un dispositif qui affiche à la vue du conducteur une image en temps réel de la zone immédiatement au-delà du périmètre de l'autobus scolaire qui serait, sans le système, non visible ou difficilement visible pour le conducteur. Cette zone est délimitée conformément au Document 111.

(36) Le dispositif est installé solidement et se situe dans le champ de vision du conducteur, de manière à ce qu'il n'obstrue ni complètement ni partiellement le champ de vision du conducteur à travers une fenêtre, vers une commande ou vers un affichage de l'autobus scolaire.

(37) Le dispositif affiche les images automatiquement et les affiche seulement lorsque l'autobus scolaire est immobilisé ou se déplace à une vitesse de moins de 15 km/h.

(38) Le dispositif affiche au plus deux vues à la fois et celles-ci sont déterminées automatiquement selon les manœuvres faites par le conducteur de l'autobus scolaire.

5 Section 131 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

Application

131 (1) This section applies to school buses other than multifunction school activity buses.

Stop Signals

(2) Every school bus must be equipped with one or two stop signal arms and at least one extended stop signal arm, all of which must conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 131, School Bus Pedestrian Safety Devices* (TSD 131), as amended from time to time.

Stop Signals — Cameras

(3) If the school bus is equipped with a still or video camera that is intended to record images of a vehicle that is passing the school bus when one of its stop signal arms or extended stop signals arm is deployed, the camera must

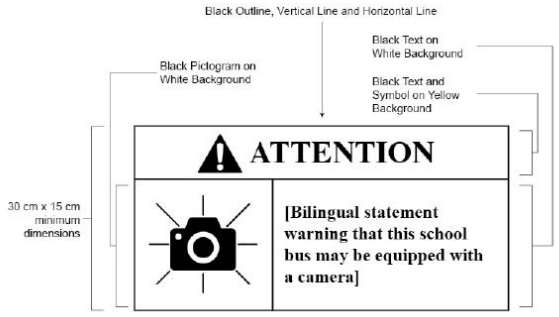
(a) be placed in a manner that allows the camera to record images of the vehicle's front and rear licence plates;

(b) record the images without intervention from the driver of the school bus; and

(c) operate in temperatures from -40°C to 40°C.

(4) Whether or not the school bus is equipped with the camera referred to in subsection (3), the school bus must have a label, as shown in Figure 1, permanently affixed to the school bus so that the label is readily visible to a driver who is behind the school bus.

Figure 1



5 L'article 131 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Champ d'application

131 (1) Le présent article s'applique aux autobus scolaires, à l'exception des autobus multifonctions pour les activités scolaires.

Signaux d'arrêt

(2) Les autobus scolaires doivent être munis d'un ou de deux signaux d'arrêt escamotables et d'au moins un signal d'arrêt escamotable prolongé qui sont tous conformes aux exigences du *Document de normes techniques nº 131 — Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires* (DNT 131), avec ses modifications successives.

Caméra des signaux d'arrêt

(3) Lorsque l'autobus scolaire est muni d'un appareil photographique ou d'une caméra vidéo qui est destiné à l'enregistrement d'images des véhicules qui le dépassent ou le croisent alors que l'un de ses signaux d'arrêt est déployé, cet appareil ou cette caméra doit, à la fois:

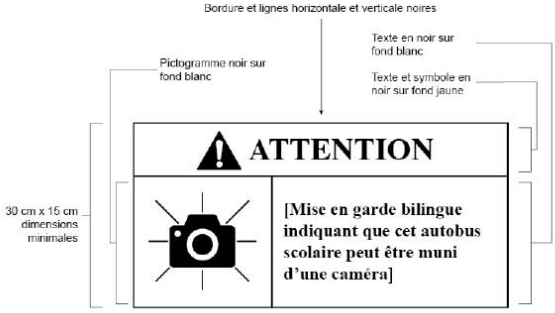
a) être placé afin de pouvoir enregistrer des images des plaques d'immatriculation situées à l'avant et à l'arrière des véhicules;

b) permettre l'enregistrement des images sans l'intervention du conducteur de l'autobus;

c) fonctionner à une température variant de –40 à 40 °C.

(4) Qu'il soit muni ou non de l'appareil ou de la caméra visé au paragraphe (3), l'autobus scolaire doit porter l'étiquette, illustrée à la figure 1, affichée en permanence et de manière à être facilement visible pour les conducteurs derrière l'autobus.

Figure 1



Coming into Force

6 These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Entrée en vigueur

6 Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Regulations Amending the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations

Statutory authority
Railway Safety Act

Sponsoring department
Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations.*)

Executive summary

Issues: There has been a disturbing trend of increased levels of security incidents related to Canada's rail infrastructure in recent years. Unlawful interference with railway property, systems, and infrastructure can have major impacts on public safety, the environment, and the economy. This trend has revealed gaps in terms of existing oversight/enforcement mechanisms. It is important that the Government of Canada (the Government) take measures to address this trend to enhance rail security.

Description: The proposal seeks to amend the *Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations*. These proposed amendments would enable administrative monetary penalties (AMPs) to be imposed in the event of non-compliance with designated provisions of the *Railway Safety Act* (RSA) and the *Passenger Rail Transportation Security Regulations* (PRTSR).

Rationale: Incidents relating to trespassing, sabotage, tampering, vandalism, interference with rail operations, and suspicious activities, are of concern. Due to the serious harm this trend poses, it is critical that the Government take measures to establish additional tools to curb this disturbing trend and uphold the PRTSR.

The proposed amendments would result in a present value cost of $25,015 to the Government between 2022 and 2031. The proposed amendments would contribute to a strengthened rail security regime and support the Government's objective of protecting the public, the environment, and the rail infrastructure from harm.

Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire

Fondement législatif
Loi sur la sécurité ferroviaire

Ministère responsable
Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Au cours des dernières années, on a constaté une tendance inquiétante à l'augmentation du nombre d'incidents de sûreté liés à l'infrastructure ferroviaire du Canada. Des interventions illicites visant les biens, les systèmes et les infrastructures ferroviaires peuvent avoir des répercussions importantes sur la sécurité publique, l'environnement et l'économie. Cette tendance a révélé des lacunes dans les mécanismes de contrôle et d'application de la loi en place. Il est important que le gouvernement du Canada (le gouvernement) prenne des mesures pour freiner cette tendance afin de renforcer la sûreté ferroviaire.

Description : La proposition vise à modifier le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*. Les modifications proposées permettraient d'imposer des sanctions administratives pécuniaires (SAP) en cas de non-conformité à certaines dispositions de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) et du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs* (RSTFV).

Justification : Les incidents liés à l'intrusion, au sabotage, au trafiquage, au vandalisme, à l'interférence dans les opérations ferroviaires, et aux activités suspectes sont préoccupants. En raison du dommage grave que cette tendance représente, il est essentiel que le gouvernement prenne des mesures pour mettre en place des outils supplémentaires afin d'enrayer cette tendance inquiétante et de faire respecter le RSTFV.

Les modifications proposées entraîneraient un coût en valeur actualisée de 25 015 $ pour le gouvernement entre 2022 et 2031. Elles contribueraient à renforcer le régime de sûreté ferroviaire et appuieraient l'objectif du gouvernement de protéger le public, l'environnement et l'infrastructure ferroviaire.

Issues

Securing the rail system in Canada is a difficult yet vital task. The inherent openness, as well as the volume of goods and passengers that it carries, makes it an attractive target for attacks and unlawful interference. Unlawful interference with railway property, systems, and infrastructure can have major impacts on public safety, the environment, and the economy. There has been a disturbing trend of increased levels of security incidents related to Canada's rail infrastructure in recent years.

The rise in incidents relating to trespassing, sabotage, tampering, vandalism, interference with rail operations, and suspicious activities, is of concern. For example, the number of rail security incidents that were reported in 2020, more than doubled those reported in 2019. Data from 2021 shows that the upward trend is continuing. While there have not been fatalities linked to these events, these incidents could create safety risks for the travelling public, critical infrastructure, surrounding neighbourhoods, railway staff and even to those persons committing the infractions.

The Government needs to take necessary measures to implement a robust enforcement regime to deal with the rise in security breaches to the rail transportation system.

Currently, the provisions in the RSA relating to trespassing, interference with railway operations, and cooperation with enforcement officers, are not designated under the existing *Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations* (the Regulations), nor are any of the requirements of the PRTSR which were implemented to increase the likelihood that potential security incidents will be detected and prevented, and the consequences of such incidents will be mitigated. In other words, AMPs are not currently available as an option to enforce any of these provisions. In addition to the *status quo*, which involves prosecuting under the *Criminal Code* summary conviction procedure set out in Part XXVII, current enforcement alternative options to address offences of the RSA and the PRTSR are limited, as laid out below:

- sections 26.1 and 26.2 of the RSA — (i) both having been designated under the *Contraventions Act* ticketing regime (*Contraventions Regulations*, Schedule X, items 1 and 2), issue a contravention ticket with a present fine amount, or (ii) pursue prosecution under the *Criminal Code*, Part XXVII, Summary conviction procedure;
- subsection 40.11(5) of the RSA — (i) pursue prosecution under the *Criminal Code*, Part XXVII, Summary conviction procedure; and

Enjeux

Assurer la sûreté du système ferroviaire au Canada est une tâche difficile, mais essentielle. Son ouverture inhérente, ainsi que le volume de marchandises et de voyageurs qu'il transporte, en fait une cible attrayante pour les attaques et les interventions illicites. Des interventions illicites visant les biens, les systèmes et les infrastructures ferroviaires peuvent avoir des répercussions importantes sur la sécurité publique, l'environnement et l'économie. Au cours des dernières années, on a constaté une tendance inquiétante à l'augmentation du nombre d'incidents de sûreté liés à l'infrastructure ferroviaire du Canada.

L'augmentation des incidents liés à l'intrusion, au sabotage, au trafiquage, au vandalisme, à l'interférence dans les opérations ferroviaires et aux activités suspectes est préoccupante. Par exemple, le nombre d'incidents de sûreté ferroviaire qui ont été signalés en 2020 a plus que doublé par rapport à ceux signalés en 2019. Les données de 2021 montrent que la tendance à la hausse se poursuit. Bien qu'il n'y ait pas eu de décès liés à ces événements, ces incidents pourraient créer des risques pour la sécurité du public voyageur, des infrastructures critiques, des quartiers environnants, du personnel ferroviaire et même des personnes ayant commis les infractions.

Le gouvernement doit prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre un régime d'application de la loi solide afin de faire face à l'augmentation des atteintes à la sûreté du système de transport ferroviaire.

Actuellement, les dispositions de la LSF relatives à l'intrusion, à l'interférence avec les opérations ferroviaires et à la coopération avec les agents d'application de la loi ne sont pas désignées dans le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire* (le Règlement). C'est aussi le cas des exigences du RSTFV qui ont été mises en œuvre pour augmenter la probabilité que les incidents de sûreté potentiels soient détectés et évités, et que les conséquences de ces incidents soient atténuées. En d'autres termes, on ne peut à l'heure actuelle recourir aux SAP pour faire appliquer ces dispositions. En plus de la situation actuelle, qui suppose d'engager des poursuites au titre de la procédure prévue à la partie XXVII du *Code criminel* (Déclarations de culpabilité par procédure sommaire), les mesures de rechange offertes à l'heure actuelle en cas d'infractions à la LSF et au RSTFV sont limitées, comme il est indiqué ci-dessous :

- les articles 26.1 et 26.2 de la LSF — (i) tous deux ayant été désignés dans la *Loi sur les contraventions* (*Règlements sur les contraventions*, annexe X, articles 1 et 2), émettre un procès-verbal pour la contravention sur lequel est inscrit le montant de l'amende, ou (ii) engager des poursuites au titre du *Code criminel*, partie XXVII (Déclarations de culpabilité par procédure sommaire);

- provisions of the PRTSR — (i) issue a warning or (ii) pursue prosecution under the *Criminal Code,* Part XXVII, Summary conviction procedure.

Having only these options can lead to inconsistent results: some offences may be under-enforced while other offences (enforced via prosecution) may appear over-enforced relative to their nature. The *Contraventions Act* ticketing regime, where offences are designated as contraventions under the *Contraventions Regulations*, is designed to deal with regulatory offences that are of a lesser degree of seriousness with preset fine amounts established at a level that is more proportionate and appropriate to the seriousness of the offence, based on the circumstances at hand ($500 and $750 respectively for contraventions of sections 26.1 and 26.2 of the RSA, the maximum of contraventions fine amounts would be $5,000 in light of the parameters set out under the *Contraventions Act*). For more serious cases of non-compliance, there are options to pursue prosecutions under the RSA or the *Criminal Code*. However, going through the court system can be a lengthy and burdensome process and could result in a criminal record or stigma that may not be warranted.

Due to the increased levels of security incidents related to Canada's rail infrastructure in the past years, it has become apparent that additional enforcement options are needed. The *Contraventions Act* ticketing regime with preset fine amounts may not be the most appropriate alternative enforcement option in certain circumstances where, for instance, gradual scales of fines as well as distinctive fines depending on the status of offenders potentially involved are needed (corporations' violations would deserve a higher level of fine), and prosecutions are mainly reserved for the most severe cases, Transport Canada (TC) has identified a need for greater flexibility in the enforcement of the above-mentioned provisions of the RSA and the requirements of the PRTSR. In line with other modes of transportation that TC regulates and TC's rail safety program, AMPs were identified as a suitable complement to TC's current rail security enforcement tools under the RSA and the PRTSR.

- le paragraphe 40.11(5) de la LSF — (i) engager des poursuites au titre du *Code criminel*, partie XXVII (Déclarations de culpabilité par procédure sommaire); et
- les dispositions du RSTFV — (i) émettre un avertissement ou (ii) engager des poursuites au titre du *Code criminel*, partie XXVII (Déclarations de culpabilité par procédure sommaire).

Le fait de ne disposer que de ces options peut conduire à des résultats incohérents. En effet, certaines infractions peuvent être sous-sanctionnées alors que d'autres, sanctionnées au moyen de poursuites, peuvent sembler exagérément sanctionnées par rapport à leur nature. Le régime de contraventions prévu à la *Loi sur les contraventions*, où les infractions sont désignées comme étant des contraventions aux termes du *Règlement sur les contraventions*, est conçu pour traiter les infractions réglementaires de moindre gravité. Le montant des amendes est établi à un niveau davantage proportionné et adapté à la gravité à l'infraction commise, selon les circonstances en cause (respectivement 500 $ et 750 $ pour les infractions aux articles 26.1 et 26.2 de la LSF). Selon les paramètres fixés dans la *Loi sur les contraventions*, le montant maximal d'une amende en cas de contravention s'élève à 5 000 $. Pour les cas plus graves de non-conformité, il est possible d'engager des poursuites au titre de la LSF ou du *Code criminel*. Toutefois, recourir au système judiciaire peut être une procédure longue et onéreuse et peut aboutir à un casier judiciaire ou à un opprobre qui ne sont peut-être pas justifiés.

En raison de l'augmentation du nombre d'incidents de sûreté liés à l'infrastructure ferroviaire canadienne au cours des dernières années, il est devenu évident que des options d'application de la loi supplémentaires sont nécessaires. Le régime de contraventions prévu à la *Loi sur les contraventions*, et ses montants d'amendes prédéfinis, n'est peut-être pas la mesure d'application de la loi la plus appropriée dans certains cas qui nécessitent, par exemple, une gradation des montants ainsi que des amendes adaptées au statut des contrevenants possiblement impliqués (les violations perpétrées par des personnes morales devraient donner lieu à des amendes plus élevées). Les poursuites étant principalement réservées aux cas les plus graves, Transports Canada (TC) a établi qu'il fallait une plus grande flexibilité dans l'application des dispositions de la LSF et des exigences du RSTFV susmentionnées. Conformément aux autres modes de transport que TC réglemente et au Programme de sécurité ferroviaire de TC, les SAP ont été identifiées comme un complément approprié aux outils actuels d'application de la loi en matière de sûreté ferroviaire de TC prévus à la LSF et au RSTFV.

Background

Railway Safety Act

The federal legislation that governs rail safety and security in Canada is the RSA, which applies to railway companies operating over the tracks of a federally regulated railway. The RSA also applies to road authorities and private authorities who share ownership of grade crossings across Canada. One of the objectives of the RSA is to promote and provide for the safety and security of the public, and the protection of property and the environment. In support of this objective, the RSA establishes the principle that railway companies are responsible for the safety and security of their own operations.

TC is responsible for administering the RSA and for developing and implementing related policies and regulations. TC has the mandate to protect people, property, and the environment by ensuring railways operate safely and securely within a national framework. In support of this mandate, TC conducts inspections and audits to verify that companies and road authorities are complying with requirements under the RSA and its associated regulations.

The current enforcement options to deal with non-compliance under the RSA relating to trespassing, interference with railway operations, and cooperation with enforcement officers, are limited to issuing contraventions tickets for only two offences, namely section 26.1 and section 26.2 of the RSA, or to recommending prosecution through the criminal court system. Contraventions tickets do not always serve as an effective deterrent where fine amounts are required at a level higher than those preset under the *Contraventions Regulations* because of their relative low cost; and prosecutions can be lengthy and costly, so they tend to be used only in the most serious cases.

Passenger Rail Transportation Security Regulations

The PRTSR were introduced in fall 2020 to enhance the security of the passenger rail system in Canada. These security regulations apply to passenger companies (a company whose operations include the transport of passengers by railway) and host companies (a railway company that authorizes a passenger company to operate on its railway), and includes requirements to engage in security planning processes and risk management activities that will increase the likelihood that potential security incidents will be detected and prevented, and the consequences of such incidents will be mitigated. All the security requirements of the PRTSR came into force as of

Contexte

Loi sur la sécurité ferroviaire

La LSF régit la sécurité et la sûreté ferroviaires au Canada. Elle s'applique aux compagnies de chemin de fer exerçant leurs activités sur les voies d'une compagnie de chemin de fer de compétence fédérale. La LSF s'applique également aux autorités responsables du service de voirie et aux autorités privées qui partagent la propriété des passages à niveau à travers le Canada. L'un des objectifs de la LSF est de promouvoir et d'assurer la sûreté et la sécurité du public, ainsi que la protection des biens et de l'environnement. À l'appui de cet objectif, la LSF établit le principe selon lequel les entreprises ferroviaires sont responsables de la sécurité et de la sûreté de leurs propres activités d'exploitation.

TC est responsable de l'administration de la LSF et de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques et règlements connexes. TC a pour mandat de protéger les personnes, les biens et l'environnement en veillant à ce que les compagnies de chemin de fer soient exploitées de manière sûre et sécuritaire dans un cadre national. Dans le cadre de ce mandat, TC effectue des inspections et des vérifications pour s'assurer que les compagnies et les autorités responsables du service de voirie se conforment aux exigences de la LSF et de ses règlements d'application.

Les options d'application de la loi en place pour gérer les cas de non-conformité à la LSF concernant l'intrusion, l'interférence avec les opérations ferroviaires et la coopération avec les agents d'application de la loi se limitent à l'émission de procès-verbaux de contravention pour seulement deux infractions, soit les articles 26.1 et 26.2 de la LSF, ou à la recommandation de poursuites devant un tribunal de justice pénale. Les procès-verbaux de contravention n'ont pas toujours un effet dissuasif efficace lorsque le montant des amendes prévues au *Règlement sur les contraventions* n'est pas assez élevé. Les poursuites peuvent être longues et coûteuses, de sorte qu'elles ne sont généralement utilisées que dans les cas les plus graves.

Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs

Le RSTFV a été publié à l'automne 2020 pour renforcer la sûreté du système de transport ferroviaire de voyageurs au Canada. Ce règlement s'applique aux compagnies de transport de voyageurs (une compagnie dont les activités comprennent le transport de voyageurs par train) et aux compagnies hôtes (une compagnie de chemin de fer qui autorise une compagnie de transport de voyageurs à exercer des activités sur son chemin de fer), et comprend des exigences pour s'engager dans des processus de planification de la sûreté et des activités de gestion des risques qui augmenteront la probabilité que les incidents de sûreté potentiels soient détectés et évités, et que les conséquences

January 2022. Currently, TC enforcement officers have two options for enforcing compliance with the PRTSR: (i) issue a warning or (ii) recommend prosecution through the criminal court system. In some cases, warnings would not be sufficient or effective because they can be disregarded, and the court prosecutions could be lengthy and costly. The program is in need of a medium-impact enforcement tool to fill the gap.

de ces incidents soient réduites. Toutes les exigences en matière de sûreté du RSTFV sont entrées en vigueur en janvier 2022. Actuellement, les agents d'application de la loi de TC ont deux options pour faire respecter le RSTFV : (i) émettre un avertissement ou (ii) recommander des poursuites par l'entremise du système judiciaire pénal. Dans certains cas, les avertissements ne seraient pas suffisants ou efficaces, car ils peuvent être ignorés et les poursuites judiciaires pourraient être longues et coûteuses. Le programme a besoin d'un outil d'application de la loi à impact moyen pour combler cette lacune.

Administrative monetary penalties

AMPs offer a flexible tool for enforcing federal offences of a regulatory nature. AMPs use financial penalties to deter non-compliant behaviours and can be issued by a regulator, without court proceedings, for designated legislative and regulatory requirements. AMPs address non-compliance where simple warnings or contravention tickets with preset fine amounts are not appropriate, but where prosecution, seizure, licence suspension or revocation are considered too harsh. AMPs are designed to bring regulated entities and individuals into compliance without entering the judicial forum — the *Contraventions Act* ticketing remaining a prosecution — and the legal ramifications of a criminal record or imprisonment and provide the required margin of maneuver in terms of gradual scales and levels of fine amounts. AMPs are considered an effective medium-impact administrative enforcement tool as they allow for flexibility to consider factors such as recurring violations and the severity of the offence when determining the penalty amount.

Sanctions administratives pécuniaires

Les SAP constituent un outil flexible pour réprimer les infractions fédérales de nature réglementaire. Elles consistent en des pénalités financières pour dissuader les comportements non conformes et peuvent être émises par un organisme de réglementation, sans procédure judiciaire, pour des exigences législatives et réglementaires désignées. Les SAP traitent les cas de non-conformité pour lesquels de simples avertissements ou des procès-verbaux de contravention assortis de montants prédéfinis ne sont pas appropriés, mais pour lesquels les poursuites judiciaires, les saisies, la suspension ou la révocation de permis sont considérées comme trop sévères. Les SAP sont conçues pour rendre les entités et les personnes réglementées conformes sans avoir à recourir au forum judiciaire — l'émission de procès-verbaux au titre de la *Loi sur les contraventions* demeure une forme de poursuite — et à entrer dans les ramifications juridiques associées à un casier judiciaire ou à une peine d'emprisonnement. En outre, elles offrent la marge de manœuvre nécessaire grâce à la gradation et au niveau des montants d'amendes. Elles sont par ailleurs considérées comme un outil administratif efficace à impact moyen, car elles permettent de prendre en compte des facteurs tels que les violations répétées et la gravité de l'infraction lors de la détermination du montant de la pénalité.

The use of AMPs to enforce the RSA and the PRTSR would be consistent with the enforcement approach used by TC in other modes of transportation and in other areas of the rail transportation system.

L'utilisation des SAP pour faire appliquer la LSF et le RSTFV serait conforme à l'approche d'application utilisée par TC dans d'autres modes de transport et dans d'autres secteurs du système de transport ferroviaire.

Objective

The objective of these regulatory amendments is to deter trespassing and other unlawful interferences with the railway network, to promote cooperation with TC enforcement officers, and to ensure the consistent and effective enforcement of Canada's rail security regime.

Objectif

L'objectif de ces modifications réglementaires est de dissuader les intrusions et autres interventions illicites sur le réseau ferroviaire, de promouvoir la coopération avec les agents d'application de la loi de TC et d'assurer l'application cohérente et efficace du régime de sûreté ferroviaire du Canada.

AMPs would serve as an effective deterrent to security incidents against the rail network and an incentive to cooperate with TC enforcement officers.

Les SAP serviraient de moyen de dissuasion efficace contre les incidents de sûreté visant le réseau ferroviaire et un moyen d'incitation à coopérer avec les agents d'application de la loi de TC.

AMPs would fill a gap in the implementation of the PRTSR to enhance passenger rail security as they would provide the Minister of Transport (the Minister) with a tool to address security violations without relying on or burdening the criminal court system. AMPs would allow TC to take a graduated approach to enforcement that aims to match the enforcement response to the severity of the non-compliant behaviour, and the characteristics of the contravener (i.e. compliance history, cooperation, assistance, remediation). A graduated approach provides TC with the flexibility to apply the least intrusive enforcement measures necessary to correct non-compliant behaviour, and to escalate those measures, when needed, to deal with more serious and/or repeated violations.

It is anticipated that these amendments would contribute to a strengthened rail security regime and to the Government's objective of protecting the public, the environment, and the rail infrastructure from harm.

Description

The proposed amendments would amend the Regulations to set out designated provisions of the RSA and the PRTSR, so that the violation of any of these designated provisions may be proceeded with the imposition of a monetary penalty. In total, 81 provisions would be designated through this regulatory initiative.

This proposal aims to amend Schedule 1 of the Regulations by designating:

- three provisions of the RSA (sections 26.1, 26.2 and subsection 40.11(5)) that deal with trespassing, interference with railway operations, and cooperation with enforcement officers; and
- 78 provisions of the newly introduced PRTSR, which set out specific security requirements that must be met by passenger rail and host rail companies.

Schedule 1 of the Regulations prescribes the maximum payable amount for an individual and a company for each violation of a designated provision. There are three distinct maximum payable amounts reflecting the level of significance of each designated provision measured by the seriousness of the consequences or potential consequences of the contravention. The three maximum payable amounts reflect low-risk violations of administrative-type provisions, medium-risk violations, and major violations that pose the highest risk. A range exists for each category of risk and an AMP can be imposed for any amount as long as it does not exceed the maximum designated category. The RSA specifies that violations that continue on more than one day constitute a separate violation for each day.

Les SAP combleraient une lacune dans la mise en œuvre du RSTFV afin d'améliorer la sûreté des trains de voyageurs, car elles fourniraient au ministre des Transports (le ministre) un outil pour traiter les violations de la sûreté sans dépendre du système de tribunaux criminels ou sans l'alourdir. Les SAP permettraient également à TC d'adopter une approche progressive de l'application de la loi visant à adapter la réponse à la gravité du comportement non conforme et aux caractéristiques du contrevenant (c'est-à-dire historique de conformité, coopération, assistance, réparation). Une approche progressive offre à TC la flexibilité d'appliquer les mesures d'application de la loi les moins intrusives nécessaires pour corriger un comportement non conforme, et d'intensifier ces mesures, si nécessaire, pour traiter des infractions plus graves et/ou répétées.

Ces modifications devraient contribuer à renforcer le régime de sûreté ferroviaire et à atteindre l'objectif du gouvernement qui est de protéger le public, l'environnement et l'infrastructure ferroviaire.

Description

Les amendements proposés modifieraient le Règlement pour établir les dispositions désignées de la LSF et du RSTFV, de sorte que la violation de l'une de ces dispositions désignées puisse donner lieu à l'imposition d'une sanction pécuniaire. Au total, 81 dispositions seraient désignées par cette initiative réglementaire.

Cette proposition vise à modifier l'annexe 1 du Règlement en désignant :

- trois dispositions de la LSF [articles 26.1 et 26.2, et paragraphe 40.11(5)] qui traitent de l'intrusion, de l'interférence avec les activités d'exploitation ferroviaire et de la coopération avec les agents d'application de la loi;
- 78 dispositions du RSTFV nouvellement publié, qui définissent les exigences de sûreté auxquelles doivent se conformer les compagnies de chemin de fer hôtes et les compagnies de chemin de fer offrant des services de transport de voyageurs.

L'annexe 1 du Règlement prévoit le montant maximal à payer pour un particulier et une société pour chaque violation d'une disposition désignée. Il y a trois montants maximums distincts payables qui reflètent le niveau d'importance de chaque disposition désignée, établi selon la gravité des conséquences réelles ou potentielles de l'infraction. Les trois montants maximaux payables reflètent les violations à faible risque des dispositions de type administratif, les violations à risque moyen et les violations majeures qui présentent le risque le plus élevé. Il existe une fourchette pour chaque catégorie de risque et une SAP peut être imposée pour n'importe quel montant tant qu'elle ne dépasse pas le maximum de la catégorie désignée. La LSF précise que les violations qui se poursuivent sur plus d'un jour constituent une violation distincte pour chaque jour.

Table 1: Maximum payable amounts for a violation

Level of Risk	Maximum Payable Amount ($) Individual	Maximum Payable Amount ($) Corporation
Category A: If violation is low-level risk	$5,000	$25,000
Category B: If violation is medium-level risk	$25,000	$125,000
Category C: If violation is high-level risk	$50,000	$250,000

Currently, there are several other RSA and regulatory provisions designated in the above-noted categories for rail safety violations. The proposed amendments would be incorporated into this established framework, consistent with how rail safety provisions have been designated in the past, according to the seriousness of the consequences or potential consequences of their contravention. When imposing AMPs, TC enforcement officers determine the penalty amounts based on several factors such as degree of harm caused, degree of negligence or deliberate conduct, compliance history, willingness to cooperate with officials, and detection.

Provisions under the RSA

TC is proposing to designate three RSA provisions under the following risk categories:

1. Category B: Medium-level risk

- Section 26.1: No person shall, without lawful excuse, enter on land on which a line work is situated.
- Subsection 40.11(5): Any person from whom documents or data are requested under subsection (4) shall provide all reasonable assistance in their power to enable the enforcement officer making the request to carry out the enforcement officer's duties and shall furnish any information that the enforcement officer reasonably requires for the purposes of the RSA.

2. Category C: High-level risk

- Section 26.2: The users of a road shall give way to railway equipment at a road crossing if adequate warning of its approach is given.

Provisions under the PRTSR

TC is proposing to designate 78 provisions of the PRTSR which include requirements for security awareness training, security coordination and reporting, security

Tableau 1 : Montants maximums payables selon l'infraction

Niveau de risque	Montant maximal payable ($) Particulier	Montant maximal payable ($) Société
Catégorie A : Si la violation pose un risque faible	5 000 $	25 000 $
Catégorie B : Si la violation pose un risque moyen	25 000 $	125 000 $
Catégorie C : Si la violation pose un risque élevé	50 000 $	250 000 $

Actuellement, il existe plusieurs autres dispositions désignées de la LSF et du règlement dans les catégories susmentionnées pour les violations de la sécurité ferroviaire. Les modifications proposées seraient intégrées dans ce cadre établi, conformément à la manière dont les dispositions relatives à la sécurité ferroviaire ont été désignées dans le passé, en fonction de la gravité des conséquences réelles ou potentielles de leur violation. Lorsqu'ils imposent des SAP, les agents d'application de la loi de TC déterminent le montant des pénalités en fonction de plusieurs facteurs tels que le degré de préjudice causé, le degré de négligence ou de conduite intentionnelle, les antécédents en matière de conformité, la volonté de coopérer avec les fonctionnaires et la détection.

Dispositions de la LSF

TC propose de désigner trois dispositions de la LSF dans les catégories de risque suivantes :

1. Catégorie B : Risque de niveau moyen

- Article 26.1 : Il est interdit de pénétrer, sans excuse légitime, sur l'emprise d'une ligne de chemin de fer.
- Paragraphe 40.11(5) : La personne à qui l'agent demande la communication de documents ou données informatiques en vertu du paragraphe (4) est tenue de lui prêter toute l'assistance possible dans l'exercice de ses fonctions et de lui fournir les renseignements qu'il peut valablement exiger quant à l'application de la présente loi.

2. Catégorie C : Risque de niveau élevé

- Article 26.2 : Les usagers de la route doivent, à tout franchissement routier, céder le passage au train dont l'approche a été adéquatement signalée.

Dispositions du RSTFV

TC propose de désigner 78 dispositions du RSTFV qui comprennent des exigences relatives à la formation sur la sensibilisation à la sûreté, à la coordination et aux rapports

inspections, security risk assessment, security plans, security plan training, and security exercises. As with the RSA provisions, these provisions would be categorized according to the level of seriousness of the non-compliance. In general, violations of an administrative nature would be considered low-risk non-compliance, while violations related to the development and implementation of security procedures would be considered higher-risk non-compliance. Some illustrative examples are provided below:

1. Category A: Low-level risk

- Subsection 3(2): The passenger company and host company must provide the Minister with (a) the name and job title of the rail security coordinator or acting rail security coordinator; and (b) the 24-hour contact information for the rail security coordinator or acting rail security coordinator.
- Subsection 9(3): A passenger company, other than a small passenger company, must give the Minister 45 days' notice of any operations-based security exercise that it plans to carry out.

2. Category B: Medium-level risk

- Subsection 3(1): A passenger company and host company must have, at all times, a rail security coordinator or an acting rail security coordinator.
- Subsection 5(2): A passenger company must establish and document a process with respect to security inspections, including (a) a procedure for conducting security inspections; (b) a method for determining whether security has been compromised; (c) a method for determining whether additional security inspections are necessary if, having regard to the circumstances, security could be compromised; (d) a method for addressing the situation, if security has been compromised, before the train enters into service; and (e) a method for preventing unauthorized interference with the train after the inspection and until passengers board the train.

3. Category C: High-level risk

- Subsection 4(1): A passenger company or host company must report to the TC Situation Centre, by any direct means of communication established and communicated by the Centre, any threat or other security concern that results or may result in an unlawful interference with passenger rail transportation. The report must be made as soon as feasible but no later than 24 hours after the occurrence of the threat or other security concern.
- Subsection 5(3): In order to ensure that there are no security concerns related to passenger rail transportation, a passenger company must ensure that security inspections consist of both a ground-level visual inspection of the exterior of the train and an inspection of the interior of each car and are carried out in accordance with the process set out in subsection (2).

en matière de sûreté, aux inspections de sûreté, à l'évaluation des risques liés à la sûreté, aux plans de sûreté, à la formation relatives aux plans de sûreté et aux exercices de sûreté. Comme pour les dispositions relatives à la LSF, ces dispositions seraient classées en fonction du niveau de gravité de la non-conformité. En général, les violations de nature administrative seraient considérées comme des non-conformités à faible risque, tandis que les violations liées à l'élaboration et à la mise en œuvre de procédures de sûreté seraient considérées comme des non-conformités à plus haut risque. Voici quelques exemples :

1. Catégorie A : Risque faible

- Paragraphe 3(2) : Elles [compagnie de transport de voyageurs et compagnie hôte] fournissent au ministre : a) le nom et le titre du poste du coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou du coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim; b) les coordonnées pour le joindre en tout temps.
- Paragraphe 9(3) : La compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie donne au ministre un préavis de 45 jours avant tout exercice de sûreté fondé sur les activités qu'elle prévoit tenir.

2. Catégorie B : Risque moyen

- Paragraphe 3(1) : Chaque compagnie de transport de voyageurs et chaque compagnie hôte sont tenues d'avoir, en tout temps, un coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou un coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim.
- Paragraphe 5(2) : Chaque compagnie de transport de voyageurs est tenue d'établir et de documenter un processus pour les inspections de sûreté, notamment : a) la procédure pour effectuer les inspections de sûreté; b) la méthode pour établir si la sûreté a été compromise; c) la méthode pour établir si des inspections additionnelles sont nécessaires lorsque, selon les circonstances, la sûreté peut être compromise; d) la méthode pour remédier à la situation avant la mise en service de la rame ferroviaire, si la sûreté a été compromise; e) la méthode pour protéger la rame ferroviaire contre les atteintes non autorisées après l'inspection et jusqu'à l'embarquement des voyageurs.

3. Catégorie C : Risque élevé

- Paragraphe 4(1) : La compagnie de transport de voyageurs ou la compagnie hôte fait rapport au Centre d'intervention de Transports Canada, par tout moyen de communication direct établi et annoncé par celui-ci, de toute menace ou autre préoccupation visant la sûreté qui entraîne ou peut entraîner une atteinte illicite au transport ferroviaire de voyageurs. Le rapport est fait dès que possible, mais au plus tard 24 heures après que la menace ou autre préoccupation visant la sûreté surgit.
- Paragraphe 5(3) : Pour s'assurer de l'absence de préoccupations visant la sûreté du transport ferroviaire de

voyageurs, la compagnie de transport de voyageurs veille à ce que soient effectuées conformément au processus visé au paragraphe (2) des inspections de sûreté consistant en une inspection visuelle au sol de l'extérieur de la rame ferroviaire et une inspection de l'intérieur de chaque voiture

Regulatory development

Consultation

Impacted stakeholders have been consulted on the proposed amendments. Rail stakeholders generally agreed that AMPs would be a more effective tool than ticketing to deal with security incidents and they expressed interest in working with TC on this initiative.

In January, February and March 2022, pre-consultations were held with the Rail Security Working Group, which includes representation from the Railway Association of Canada (RAC), railway and local police, and security representatives from passenger and freight rail companies. The focus of these consultations was on the proposed amendments to designate provisions of the RSA. The working group expressed general support for the regulatory proposal as a means of curbing unlawful interference with the railway system and enquired if railway police would also be able to use AMPs to deal with security incidents against the rail network. TC indicated that only enforcement officers designated by the Minister would be able to issue AMPs; however, it would require a cooperative effort between the railway police and TC enforcement officers to facilitate investigations.

In February 2022, a notice of TC's intentions to pursue the amendments was sent to passenger companies and host companies regulated under the PRTSR, as well as their industry association, RAC. At the same time, a notice was also posted on TC's rail security webpage, which is open to the public. Stakeholders were invited to submit feedback and questions about the proposal to TC. Follow-up consultations were held with stakeholders in March 2022. Stakeholders did not express concerns with the methodology used to categorize penalties by risk (low, medium, and high). However, stakeholders did express concerns that, by designating provisions of the PRTSR, TC seemed to be moving away from the collaborative approach to improving passenger rail security that industry was accustomed to. Under the PRTSR, TC and the rail industry work together to develop proactive risk-based practices (including security inspections, training, and security reporting) to identify, prevent and mitigate security threats, and help to minimize the consequences (loss of life, property damage, environmental damage and reduced international

Élaboration de la réglementation

Consultation

Les intervenants concernés ont été consultés en ce qui concerne les modifications proposées. Les intervenants du secteur ferroviaire admettent généralement que les SAP seraient un outil plus efficace que les procès-verbaux de contraventions pour ce qui est de gérer les incidents liés à la sûreté. Ils se sont dits intéressés à travailler avec TC sur cette initiative.

En janvier, février et mars 2022, des consultations préalables ont eu lieu avec le Groupe de travail sur la sûreté ferroviaire, qui comprend des représentants de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), de la police des chemins de fer et de la police locale, ainsi que des représentants de la sûreté des compagnies de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises. Ces consultations se sont concentrées sur les modifications proposées en vue de désigner des dispositions de la LSF. Le Groupe de travail a exprimé son soutien général au projet de règlement comme moyen de réduire les interventions illicites sur le réseau ferroviaire et a demandé si la police des chemins de fer serait également en mesure d'utiliser les SAP pour traiter les incidents de sûreté contre le réseau ferroviaire. TC a indiqué que seuls les agents d'application de la loi désignés par le ministre seraient en mesure d'imposer des SAP. Cependant, un effort de collaboration est nécessaire entre la police des chemins de fer et les agents d'application de la loi de TC pour faciliter les enquêtes.

En février 2022, un avis sur les intentions de TC d'aller de l'avant avec les modifications a été envoyé aux compagnies de transport de voyageurs et aux compagnies hôtes assujetties au RSTFV, ainsi qu'à leur association industrielle, l'ACFC. Parallèlement, un avis a également été publié sur la page Web de TC consacrée à la sûreté ferroviaire, qui est ouverte au public. Les intervenants ont été invités à soumettre leurs commentaires et leurs questions sur la proposition à TC. Des consultations de suivi ont été organisées avec les intervenants en mars 2022. Les intervenants n'ont pas exprimé d'inquiétude quant à la méthodologie utilisée pour classer les sanctions en fonction du risque (faible, moyen et élevé). Toutefois, les intervenants ont exprimé des préoccupations quant au fait qu'en désignant des dispositions du RSTFV, TC semblait s'éloigner de l'approche collaborative à l'amélioration de la sûreté des trains de voyageurs à laquelle l'industrie était habituée. Dans le cadre du RSTVF, TC et l'industrie ferroviaire travaillent ensemble pour établir des pratiques proactives fondées sur le risque (y compris des inspections de sûreté,

trade flows) should an incident occur. As well, some stakeholders raised concerns about the potential for inconsistent application and overuse of the AMPs. TC reassured stakeholders that while AMPs are being added to the enforcement toolbox, TC would continue to work with railway companies to develop and improve processes and procedures to proactively identify, prevent and mitigate threats. TC inspectors would continue to provide ongoing oversight, guidance and education to railway companies, and TC enforcement officers would take a graduated approach to the use of AMPs in accordance with existing TC policy to ensure that penalties are applied in a fair, impartial, predictable, and nationally consistent manner.

de la formation et des rapports sur la sûreté) dans le but de cerner, de prévenir et d'atténuer les menaces visant la sûreté, et d'aider à réduire au minimum les conséquences (pertes de vie, dégâts matériels, dommages à l'environnement et diminution des échanges commerciaux internationaux) advenant un incident. De plus, certains intervenants ont exprimé des inquiétudes quant à la possibilité d'une application incohérente et d'une surutilisation des SAP. TC a rassuré les intervenants en indiquant que, bien que les SAP soient ajoutées à la boîte à outils d'application de la loi, TC continuerait à travailler avec les compagnies de chemin de fer pour concevoir et améliorer les processus et les procédures afin de cerner, de prévenir et d'atténuer les menaces. Les inspecteurs de TC continueraient à assurer une surveillance, une orientation et une formation continues aux compagnies de chemin de fer, et les agents de TC chargés de l'application de la loi adopteraient une approche progressive concernant l'utilisation des SAP conformément à la politique actuelle de TC afin de veiller à ce que les sanctions soient appliquées de manière équitable, impartiale, prévisible et uniforme à l'échelle nationale.

All consultation sessions referred to above were held virtually.

Toutes les séances de consultation mentionnées ci-dessus ont eu lieu virtuellement.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an analysis was undertaken to determine whether the proposal is likely to give rise to modern treaty obligations. The assessment examined the geographic scope and subject matter of the proposal in relation to modern treaties in effect and after examination, no implications or impacts on modern treaties are identified.

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 est susceptible de donner lieu à des obligations découlant des traités modernes. L'évaluation a permis d'examiner la portée géographique et le sujet de la proposition par rapport aux traités modernes en vigueur, et elle n'a révélé aucune implication et aucun impact sur les traités modernes.

Instrument choice

The rail security program lacks a medium-impact administrative enforcement tool to address rail security violations. All violations under the RSA and the PRTSR cannot realistically be prosecuted. The resource costs and time frames for a prosecution would not be in the public interest for many instances of non-compliance. Likewise, contravention tickets may not be the most appropriate enforcement tool in certain situations where for instance gradual scales of fines as well as distinctive fines depending on the status of offenders potentially involved are needed. In the absence of an enforcement tool to address offences that would not warrant a prosecution, but for which a warning or a contravention ticket is not a sufficient response, under-enforcement of the RSA and the PRTSR would continue without the proposed amendments.

Choix de l'instrument

Le programme de sûreté ferroviaire ne dispose pas d'un outil administratif d'application de la loi à impact moyen pour traiter les violations de la sûreté ferroviaire. Il n'est pas réaliste de penser que toutes les violations de la LSF et du RSTFV peuvent toutes être poursuivies. Les coûts en ressources et les délais d'une poursuite ne seraient pas dans l'intérêt public pour de nombreux cas de non-conformité. De même, les procès-verbaux de contraventions ne sont peut-être pas le moyen le plus approprié dans certains cas qui nécessitent, par exemple, une gradation des montants ainsi que des amendes adaptées au statut des contrevenants possiblement impliqués. En l'absence d'un outil d'application de la loi permettant de traiter les infractions qui ne justifieraient pas de poursuites, mais pour lesquelles un avertissement ou un procès-verbal de contravention ne constituent pas une réponse suffisante, la sous-application de la LSF et du RSTFV se poursuivrait si les modifications proposées n'étaient pas adoptées.

An AMPs regime would be an effective option to improve the enforcement of the RSA and the PRTSR. To achieve this, TC must pursue regulatory action. Regulations are the prescribed instrument for designating provisions of the RSA and any regulations under the RSA for the purpose of issuing AMPs; this is set out in section 40.1 of the RSA. No non-regulatory options were considered.

Un régime de SAP serait une option efficace pour améliorer l'application de la LSF et du RSTFV. Pour y parvenir, TC doit prendre des mesures réglementaires. Les règlements sont l'instrument prévu pour désigner les dispositions de la LSF et tout règlement pris en vertu de la LSF dans le but d'émettre des SAP; c'est ce qui est énoncé à l'article 40.1 de la LSF. Aucune option non réglementaire n'a été envisagée.

Regulatory analysis

Analytical framework

The costs and benefits for the proposed amendments have been assessed in accordance with the Treasury Board Secretariat (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 proposed amendments 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 does not implement the proposed amendments. The regulatory scenario provides information on the intended outcomes because of the proposed amendments.

Taxes, fees, levies, and other charges constitute transfers from one group to another and are therefore not considered to be compliance or administrative costs, whether they are intended as incentives to foster compliance and change behaviour or whether their purpose is to recover the costs of providing a service. The costs to pay for AMPs, as well as the revenue to the Government generated through AMPs, are not considered costs nor benefits within the scope of the regulatory analysis since they are outside the normal course of business, occurring only in instances of non-compliance.

The analysis estimated the impact of the proposed amendments over a 10-year period from 2022 to 2031, with the year 2022 being when the Regulations are expected to be registered. Unless otherwise stated, all costs are expressed in present value in 2021 Canadian dollars, discounted to the year of 2022 at a 7% discount rate.

Affected stakeholders

The proposed amendments would impact the Government, specifically 24 existing railway inspectors at TC who would be required to complete training to familiarize with new monetary penalties. The number of railway inspectors is not expected to grow over the analytical time frame.

Analyse de la réglementation

Cadre analytique

Les coûts et les avantages des modifications proposées ont été évalués conformément à la Politique sur l'analyse coûts-avantages du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT). Dans la mesure du possible, les impacts sont quantifiés et monétisés, et seuls les coûts et avantages directs pour les intervenants sont pris en compte dans l'analyse coûts-avantages.

Les avantages et les coûts associés aux modifications proposées sont évalués en comparant le scénario de référence au 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 les amendements proposés. Le scénario réglementaire fournit des informations sur les résultats escomptés en raison des modifications proposées.

Les taxes, frais, prélèvements et autres dépenses constituent des transferts d'un groupe à un autre et ne sont donc pas considérés comme des coûts de conformité ou d'administration, qu'ils soient conçus comme des incitations à la conformité et au changement de comportement ou qu'ils aient pour but de recouvrer les coûts de fourniture d'un service. Les coûts pour payer les SAP, ainsi que les revenus pour le gouvernement générés par les SAP, ne sont pas considérés comme des coûts ou des avantages dans le cadre de l'analyse réglementaire, car ils sortent du cadre normal des activités, se produisant uniquement dans les cas de non-conformité.

L'analyse a estimé l'impact des modifications proposées sur une période de 10 ans allant de 2022 à 2031, l'année 2022 étant celle où le Règlement devrait être enregistré. Sauf indication contraire, tous les coûts sont exprimés en valeur actualisée en dollars canadiens de 2021, réduite jusqu'à l'année 2022 à un taux d'actualisation de 7 %.

Intervenants touchés

Les modifications proposées auraient un impact sur le gouvernement, en particulier sur 24 inspecteurs du transport ferroviaire actuels de TC qui devraient suivre une formation pour se familiariser avec les nouvelles sanctions pécuniaires. Le nombre d'inspecteurs du transport ferroviaire ne devrait pas augmenter au cours de la période d'analyse.

Individuals, rail passenger companies and host companies who contravene the designated provisions would be subject to the AMPs regime. The proposed amendments would incentivize these stakeholders to change non-compliant behaviour.

Baseline and regulatory scenarios

Under the baseline scenario, railway inspectors do not have the option to use AMPs as an enforcement tool when encountering non-compliance with provisions of the RSA and the PRTSR.

Under the regulatory scenario, the proposed amendments would designate provisions of the RSA and the PRTSR. The AMPs regime would provide railway inspectors the ability to issue proportional penalties for non-compliance.

Under the regulatory scenario, railway inspectors would need to complete initial and refresher trainings to familiarize themselves with the proposed monetary penalties.

Benefits and costs

The proposed amendments would designate provisions of the RSA and the PRTSR, so that contravention of these provisions may be proceeded with as a violation, and consequently, a monetary penalty. Designating these provisions would impose $25,015 in costs on the Government, between 2022 and 2031.

Benefits

The proposed amendments would contribute to a strengthened rail security regime and assist in the Government's efforts to deal with the rise in dangerous and unlawful conduct and curb the trend without burdening the criminal court system, by offering an additional enforcement tool to enforce these provisions.

Specifically, designating section 26.1 would deter trespassing and follow-on incidents such as tampering; designating section 26.2 would deter interference with railway operations; and designating subsection 40.11(5) would ensure cooperation with enforcement officers. Further, the monetary penalties proposed would be a productive enforcement tool that would deter non-compliance without the possible legal ramifications of a criminal record. This would ensure that offenders would be subject to a process that can be more appropriate and proportionate to the nature of the offence. Ultimately, it is anticipated that AMPs would deter violations or repeated violations to promote compliance with the Act and the PRTSR.

Les particuliers, les compagnies de transport ferroviaire de voyageurs et les compagnies hôtes qui enfreignent les dispositions désignées seraient soumis au régime des SAP. Les modifications proposées inciteraient ces intervenants à modifier leur comportement non conforme.

Scénarios de référence et scénarios réglementaires

Dans le scénario de référence, les inspecteurs du transport ferroviaire n'ont pas l'option d'utiliser les SAP comme outil d'application lorsqu'ils rencontrent des cas de non-conformité aux dispositions de la LSF et du RSTFV.

Dans le scénario réglementaire, les modifications proposées désigneraient des dispositions de la LSF et du RSTFV. Le régime des SAP donnerait aux inspecteurs du transport ferroviaire la possibilité d'imposer des sanctions proportionnelles à la non-conformité.

Dans le cadre du scénario réglementaire, les inspecteurs du transport ferroviaire devraient suivre une formation initiale et une formation d'appoint pour se familiariser avec les sanctions pécuniaires proposées.

Avantages et coûts

Les modifications proposées désigneraient des dispositions de la LSF et du RSTFV, de sorte que l'infraction à ces dispositions puisse être traitée comme une violation et, par conséquent, comme une sanction pécuniaire. La désignation de ces dispositions exigerait des coûts de 25 015 $ au gouvernement, entre 2022 et 2031.

Avantages

Les modifications proposées contribueraient à renforcer le régime de sûreté ferroviaire et aideraient le gouvernement dans ses efforts pour faire face à l'augmentation des comportements dangereux et illégaux et freiner la tendance sans alourdir le système de justice pénale, en offrant un outil d'application de la loi supplémentaire pour faire appliquer ces dispositions.

Plus précisément, la désignation de l'article 26.1 dissuaderait l'intrusion et les incidents qui s'ensuivent, comme l'altération; la désignation de l'article 26.2 dissuaderait l'interférence avec les activités ferroviaires; et la désignation du paragraphe 40.11(5) assurerait la coopération avec les agents d'application de la loi. En outre, les sanctions pécuniaires proposées constitueraient un outil d'application productif qui dissuaderait la non-conformité sans les éventuelles ramifications juridiques d'un casier judiciaire. Ainsi, les délinquants seraient soumis à une procédure plus appropriée et proportionnée à la nature de l'infraction. En fin de compte, on s'attend à ce que les SAP découragent les violations ou les violations répétées afin de promouvoir la conformité à la loi et au RSTFV.

While there is a lack of data to monetize these benefits, it is believed the benefits would outweigh the costs associated with the proposed amendments.

Costs

The costs of the proposed amendments are associated with existing rail security inspectors taking an initial AMPs training course and refresher training to familiarize themselves with new violations and penalty amounts. This analysis estimated the opportunity cost, defined as the value of reduced productivity of TC inspectors due to their absence from work to take part in such trainings. The opportunity cost is estimated by multiplying TC inspectors' hourly wage rate and the hours of training.

Initial training

Twenty-four existing TC inspectors[1] would participate in a one-day (7.5 hours) training, in the first year of implementation (2022). The training would outline how to determine and properly administer AMPs for non-compliance under the Regulations. This would result in an incremental cost of $12,425 to the Government in 2022.

Refresher training

The 24 inspectors would also need to participate in a half-day (3.75 hours) refresher training once every three years, following the initial training in 2022. This would result in an incremental cost of $12,590 to the Government, between 2023 and 2031.

Cost-benefit statement

Number of years: 10 (2022–2031)
Base year for costing: 2021
Present value base year: 2022
Discount rate: 7%

Bien qu'il n'y ait pas de données permettant de monétiser ces avantages, on estime que les avantages l'emporteraient sur les coûts associés aux modifications proposées.

Coûts

Les coûts des modifications proposées sont associés au fait que les inspecteurs de la sûreté ferroviaire actuels suivent un cours de formation initiale sur les SAP et une formation de recyclage pour se familiariser avec les nouvelles violations et les montants des pénalités. Cette analyse a estimé le coût d'opportunité, défini comme la valeur de la productivité réduite des inspecteurs de TC en raison de leur absence du travail pour participer à ces formations. Le coût d'opportunité est estimé en multipliant le taux de salaire horaire des inspecteurs de TC et les heures de formation.

Formation initiale

Vingt-quatre inspecteurs de TC déjà en poste[1] participeraient à une formation d'une journée (7,5 heures), au cours de la première année de mise en œuvre (2022). La formation décrira comment déterminer et administrer correctement les SAP pour non-conformité selon le Règlement. La formation se traduirait par un coût supplémentaire de 12 425 $ pour le gouvernement en 2022.

Formation de recyclage

Les 24 inspecteurs devront également participer à une formation de recyclage d'une demi-journée (3,75 heures) une fois tous les trois ans, après la formation initiale en 2022. Cela se traduirait par un coût supplémentaire de 12 590 $ pour le gouvernement, entre 2023 et 2031.

Déclaration coûts-avantages

Nombre d'années : 10 (2022-2031)
Année de référence pour le calcul des coûts : 2021
Valeur actualisée de l'année de référence : 2022
Taux d'actualisation : 7 %

Table 2: Monetized costs

Impacted stakeholder	Description of cost	Base year (2022)	Other relevant years (2023–2030)	Final year (2031)	Total (present value)	Annualized value
Government	Initial training	$12,425	$0	$0	$12,425	$1,769
	Refresher training	$ 0	$9,211	$3,379	$12,590	$1,793
All stakeholders	**Total costs**	**$12,425**	**$9,211**	**$3,379**	**$25,015**	**$3,562**

[1] It is assumed that five of the 24 railway inspectors are at the TI-07 level, while the rest are TI-06s, where the hourly wage rates are $73.91/hour and $67.74 respectively. The salaries used are based on TBS's Rates of pay for public service employees and include a 30% overhead rate.

[1] On suppose que cinq des 24 inspecteurs du transport ferroviaire sont au niveau TI-07, tandis que les autres sont au niveau TI-06, où les taux de salaire horaire sont respectivement de 73,91 $/heure et de 67,74 $/heure. Les salaires utilisés sont basés sur les taux de rémunération des employés de la fonction publique du SCT et comprennent un taux de frais généraux de 30 %.

Tableau 2 : Coûts monétisés

Intervenant touché	Description du coût	Année de référence (2022)	Autres années pertinentes (2023-2030)	Dernière année (2031)	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Gouvernement	Formation initiale	12 425 $	0 $	0 $	12 425 $	1 769 $
	Formation de recyclage	0 $	9 211 $	3 379 $	12 590 $	1 793 $
Tous les intervenants	**Total des coûts**	**12 425 $**	**9 211 $**	**3 379 $**	**25 015 $**	**3 562 $**

Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the proposed amendments would not impact Canadian small businesses. Furthermore, AMPs are not considered compliance burden for the purposes of the small business lens.

Lentille des petites entreprises

L'analyse prévue en ce qui concerne la lentille des petites entreprises a permis de conclure que les modifications proposées n'auraient pas d'incidence sur les petites entreprises canadiennes. En outre, les SAP ne sont pas considérées comme une charge de conformité relativement à la lentille des petites entreprises.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply as the proposed amendments would not result in an incremental change in administrative burden. AMPs are not considered to be an administrative or compliance burden as per the *Policy on Limiting Regulatory Burden on Business*.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car les modifications proposées n'entraîneraient pas de changement progressif de la charge administrative. Les SAP ne sont pas considérées comme une charge administrative ou de conformité, conformément à la *Politique sur la limitation du fardeau réglementaire sur les entreprises*.

Regulatory cooperation and alignment

This regulatory proposal is not being introduced to comply with an international agreement or obligation, nor does it have any impacts related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum. There is no indication of any direct or indirect discrimination or competitive advantages provided to Canadian versus foreign entities, and it is very unlikely to trigger the disciplines in our trade agreements.

AMPs regimes are common in the Canadian federal regulatory landscape, and several AMPs regimes are already in place at TC. The decision-making processes contained in TC's oversight policy and associated operating procedures are aligned with those in place within other modes at TC. The United States also uses monetary penalties to enforce requirements related to rail security.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Cette proposition de réglementation n'est pas introduite pour la conformité à un accord ou à une obligation internationale, et n'a pas non plus d'incidence liée à un plan de travail ou à un engagement dans le cadre d'un forum officiel de coopération réglementaire. Il n'y a aucune indication d'une quelconque discrimination directe ou indirecte ou d'avantages concurrentiels accordés aux entités canadiennes par rapport aux entités étrangères, et il est très peu probable que cela déclenche les mesures disciplinaires prévues dans nos accords commerciaux.

Les régimes de SAP sont courants dans le paysage réglementaire fédéral canadien, et plusieurs régimes de SAP sont déjà en place à TC. Les processus décisionnels contenus dans la politique de surveillance de TC et les procédures opérationnelles associées sont alignés sur ceux mis en place dans d'autres modes par TC. Les États-Unis ont également recours à des sanctions pécuniaires pour faire respecter les exigences liées à la sûreté ferroviaire.

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.

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.

Gender-based analysis plus

TC determined that the proposed amendments are not expected to negatively or disproportionately impact any group of persons based on identity factors such as gender, race, ethnicity, sexuality, religion, age, etc. Moreover, during consultations with stakeholders, no concerns were raised about disproportionate impacts based on identity factors.

By enhancing rail security in Canada, this proposal is expected to benefit the rail sector (including those working in the rail industry, rail passengers, and rail infrastructure), people living in communities near rail infrastructure, and Canadians in general.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

The proposed amendments do not add any new requirements; they simply create an additional regime for enforcing the RSA and the PRTSR by designating existing provisions and setting out maximum penalties for each designated provision. Companies and persons that comply with the requirements of the RSA and the PRTSR would not be impacted by the proposed amendments.

The proposed amendments would come into force upon their publication in the *Canada Gazette*, Part II, which is anticipated for fall 2022. It is expected that the development of both the initial and refresher training would take place prior to the coming-into-force date of the proposed amendments. As such, these costs were not included in the analysis.

In accordance with TC's Enforcement Policy, TC would take a graduated and proportionate enforcement approach to educate, deter, and, when necessary, penalize those who contravene the RSA and its associated regulations.

To ensure that the regulatory amendments are applied in a fair, impartial, predictable, and nationally consistent manner, training would be provided to TC rail security officials. Having the training would ensure that departmental officials will take a standard approach under similar circumstances to achieve consistent results.

With respect to non-compliance with the RSA provisions, cooperation and coordination between TC rail security officials and railway and local police will be maintained to ensure an effective and consistent implementation of the AMPs regime.

Analyse comparative entre les sexes plus

TC a déterminé que les modifications proposées ne devraient pas avoir d'impact négatif ou disproportionné sur un groupe de personnes fondé sur des facteurs d'identité tels que le sexe, la race, l'origine ethnique, la sexualité, la religion, l'âge, etc. De plus, lors des consultations avec les intervenants, aucune préoccupation n'a été soulevée quant aux impacts disproportionnés fondés sur des facteurs d'identité.

En renforçant la sûreté ferroviaire au Canada, cette proposition devrait bénéficier au secteur ferroviaire (y compris les personnes travaillant dans l'industrie, les voyageurs et l'infrastructure ferroviaires), aux personnes vivant dans les communautés à proximité de l'infrastructure ferroviaire et aux Canadiens en général.

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

Les modifications proposées n'ajoutent aucune nouvelle exigence; elles créent simplement un régime supplémentaire pour l'application de la LSF et du RSTFV en désignant les dispositions existantes et en fixant des sanctions maximales pour chaque disposition désignée. Les compagnies et les personnes qui se conforment aux exigences de la LSF et du RSTFV ne seraient pas touchées par les modifications proposées.

Les modifications proposées entreraient en vigueur dès leur publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, ce qui est prévu pour l'automne 2022. Il est prévu que l'élaboration de la formation initiale et de la formation de recyclage ait lieu avant la date d'entrée en vigueur des modifications proposées. Par conséquent, ces coûts n'ont pas été inclus dans l'analyse.

Conformément à la politique d'application de la loi de TC, TC adoptera une approche progressive et proportionnée pour éduquer, dissuader et, si nécessaire, pénaliser ceux qui enfreignent la LSF et ses règlements d'application.

Afin de s'assurer que les modifications réglementaires sont appliquées d'une manière équitable, impartiale, prévisible et cohérente à l'échelle nationale, une formation serait offerte aux responsables de la sûreté ferroviaire de TC. Cette formation permettrait aux responsables du Ministère d'adopter une approche standard dans des circonstances similaires afin d'obtenir des résultats cohérents.

En ce qui concerne la non-conformité aux dispositions de la LSF, la coopération et la coordination entre les responsables de la sûreté ferroviaire de TC et la police des chemins de fer et la police locale seront maintenues afin d'assurer une mise en œuvre efficace et cohérente du régime des SAP.

In the event of non-compliance with the PRTSR, TC would consider the company's previous compliance history and willingness to comply before taking appropriate enforcement action, which could range from a verbal or written letter of warning to an AMP of up to $250,000.

No service standards are planned for the proposed AMPs. In accordance with section 40.22 of the RSA, TC must issue an AMP no later than 12 months after the time when the subject matter of the proceedings arose.

Payment of penalties, which must be made by credit card, or a certified cheque or money order made payable to the Receiver General for Canada, would need to be made within 30 days after the day on which a notice of violation is served.

Review mechanism

Under the RSA and regulations pursuant to the RSA, any person served with a notice of violation may request from the Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC) a review of an alleged violation or the amount of the penalty. The Minister or the person served with a notice of violation may appeal the results of the determination to the TATC for final determination. As a quasi-judicial body, the TATC review process is less formal than court proceedings. Thus, an AMP regime is relatively inexpensive to administer within an existing compliance and enforcement program, and it normally results in more timely and effective enforcement than prosecution.

Contact

Shelley Wang
Chief
Surface Security Policy
Intermodal Surface, Security and Emergency Preparedness
Transport Canada
Tower B, 112 Kent Street, 14th floor
Ottawa, Ontario
K1A 0W8
Email: tc.simsregulations-reglementsstti.tc@tc.gc.ca

En cas de non-conformité au RSTFV, TC prendra en compte les antécédents de la compagnie en matière de conformité et sa volonté de se conformer avant de prendre les mesures d'application appropriées, qui peuvent aller d'une lettre d'avertissement verbale ou écrite à une SAP pouvant atteindre 250 000 $.

Aucune norme de service n'est prévue pour les SAP proposées. Conformément à l'article 40.22 de la LSF, TC doit émettre une SAP au plus tard 12 mois après le moment où l'objet de la procédure a pris naissance.

Le paiement des pénalités, qui doit être effectué par carte de crédit, par chèque certifié ou par mandat à l'ordre du Receveur général du Canada, devra être effectué dans les 30 jours suivant la date de signification de l'avis de violation.

Mécanisme de révision

En vertu de la LSF et de ses règlements d'application, toute personne qui reçoit un avis de violation peut demander au Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) une révision de la violation alléguée ou du montant de la pénalité. Le ministre ou la personne ayant reçu un avis de violation peut faire appel des résultats de la détermination auprès du TATC pour une décision finale. En tant qu'organe quasi judiciaire, TATC a recours à un processus de révision moins formel que les procédures judiciaires. Ainsi, un régime de sanctions administratives pécuniaires est relativement peu coûteux à administrer dans le cadre d'un programme de conformité et d'application de la loi existant, et il permet normalement une application plus rapide et plus efficace que les poursuites judiciaires.

Personne-ressource

Shelley Wang
Chef
Politique de la sûreté du transport terrestre
Sûreté du transport terrestre intermodal et préparatifs d'urgence
Transports Canada
Tour B, 112, rue Kent, 14e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0W8
Courriel : tc.simsregulations-reglementsstti.tc@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, under section 40.1[a] of the *Railway Safety Act*[b], proposes to make the annexed *Regulations Amending the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be submitted online on the *Canada Gazette*, Part I, or, if submitted by email, post or other format, must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Shelley Wang, Chief, Policy, Surface and Intermodal Security Policy, Safety and Security Group, Transport Canada, 112 Kent Street, Tower B, Ottawa, Ontario K1A 0W8 (email: tc.simsregulations-reglementsstti.tc@tc.gc.ca).

Ottawa, June 22, 2022

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations

Amendments

1 Part 1 of Schedule 1 to the *Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations*[1] is amended by adding the following after item 11:

	Column 1	Column 2	Column 3
		Maximum Amount Payable ($)	Maximum Amount Payable ($)
Item	Designated Provision	Individual	Corporation
11.1	Section 26.1	25,000	125,000
11.2	Section 26.2	50,000	250,000

[a] S.C. 2012, c. 7, s. 31
[b] R.S., c. 32 (4th Supp.)
[1] SOR/2014-233

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 40.1[a] de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*[b], se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés de présenter leurs observations sur le site Web de la Partie I de la *Gazette du Canada*, ou s'ils les présentent par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Shelley Wang, chef, politique, Transport terrestre intermodal, groupe Sécurité et sûreté, Transports Canada, 112, rue Kent, tour B, Ottawa (Ontario) K1A 0W8 (courriel : tc.simsregulations-reglementsstti.tc@tc.gc.ca).

Ottawa, le 22 juin 2022

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire

Modifications

1 La partie 1 de l'annexe 1 du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*[1] est modifiée par adjonction, après l'article 11, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
		Montant maximal à payer ($)	Montant maximal à payer ($)
Article	Texte désigné	Personne physique	Personne morale
11.1	Article 26.1	25 000	125 000
11.2	Article 26.2	50 000	250 000

[a] L.C. 2012, ch. 7, art. 31
[b] L.R., ch. 32 (4e suppl.)
[1] DORS/2014-233

2 Part 1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 21:

Item	Column 1 Designated Provision	Column 2 Maximum Amount Payable ($) Individual	Column 3 Maximum Amount Payable ($) Corporation
21.1	Subsection 40.11(5)	25,000	125,000

3 Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after Part 5:

PART 6

Designated Provisions of the Passenger Rail Transportation Security Regulations

Item	Column 1 Designated Provision	Column 2 Maximum Amount Payable ($) Individual	Column 3 Maximum Amount Payable ($) Corporation
1	Subsections 2(1) and (2)	50,000	250,000
2	Subsection 2(3)	25,000	125,000
3	Paragraph 2(4)(a)	50,000	250,000
4	Paragraph 2(4)(b)	50,000	250,000
5	Paragraph 2(4)(c)	50,000	250,000
6	Subsection 2(5)	25,000	125,000
7	Subsection 2(6)	5,000	25,000
8	Subsection 2(7)	5,000	25,000
9	Subsection 3(1)	25,000	125,000
10	Subsection 3(2)	5,000	25,000
11	Subsection 3(3)	25,000	125,000
12	Subsection 3(4)	25,000	125,000
13	Subsection 4(1)	50,000	250,000
14	Subsection 4(3)	50,000	250,000
15	Subsection 4(4)	50,000	250,000
16	Subsection 4(6)	25,000	125,000
17	Subsection 4(7)	25,000	125,000
18	Subsection 5(2)	25,000	125,000

2 La partie 1 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 21, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2 Montant maximal à payer ($) Personne physique	Colonne 3 Montant maximal à payer ($) Personne morale
21.1	Paragraphe 40.11(5)	25 000	125 000

3 L'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après la partie 5, de ce qui suit :

PARTIE 6

Textes désignés du Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs

Article	Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2 Montant maximal à payer ($) Personne physique	Colonne 3 Montant maximal à payer ($) Personne morale
1	Paragraphes 2(1) et (2)	50 000	250 000
2	Paragraphe 2(3)	25 000	125 000
3	Alinéa 2(4)a)	50 000	250 000
4	Alinéa 2(4)b)	50 000	250 000
5	Alinéa 2(4)c)	50 000	250 000
6	Paragraphe 2(5)	25 000	125 000
7	Paragraphe 2(6)	5 000	25 000
8	Paragraphe 2(7)	5 000	25 000
9	Paragraphe 3(1)	25 000	125 000
10	Paragraphe 3(2)	5 000	25 000
11	Paragraphe 3(3)	25 000	125 000
12	Paragraphe 3(4)	25 000	125 000
13	Paragraphe 4(1)	50 000	250 000
14	Paragraphe 4(3)	50 000	250 000
15	Paragraphe 4(4)	50 000	250 000
16	Paragraphe 4(6)	25 000	125 000
17	Paragraphe 4(7)	25 000	125 000
18	Paragraphe 5(2)	25 000	125 000

Item	Column 1 Designated Provision	Column 2 Maximum Amount Payable ($) Individual	Column 3 Maximum Amount Payable ($) Corporation
19	Subsections 5(3) and (4)	50,000	250,000
20	Subsection 5(5)	25,000	125,000
21	Subsection 5(6)	50,000	250,000
22	Subsection 5(7)	50,000	250,000
23	Subsection 5(8)	50,000	250,000
24	Subsection 5(9)	5,000	25,000
25	Subsection 5(10)	5,000	25,000
26	Paragraph 6(1)(a)	50,000	250,000
27	Paragraph 6(1)(b)	50,000	250,000
28	Paragraph 6(1)(c)	50,000	250,000
29	Subsection 6(2)	25,000	125,000
30	Subsection 6(3)	50,000	250,000
31	Subsection 6(4)	25,000	125,000
32	Subsection 6(5)	25,000	125,000
33	Subsection 6(6)	25,000	125,000
34	Subsections 7(1) and (2)	50,000	250,000
35	Paragraph 7(3)(a)	50,000	250,000
36	Paragraph 7(3)(b)	50,000	250,000
37	Paragraph 7(3)(c)	50,000	250,000
38	Paragraph 7(3)(d)	50,000	250,000
39	Paragraph 7(3)(e)	50,000	250,000
40	Paragraph 7(3)(f)	50,000	250,000
41	Paragraph 7(3)(g)	50,000	250,000
42	Paragraph 7(3)(h)	50,000	250,000
43	Paragraph 7(3)(i)	50,000	250,000
44	Paragraph 7(3)(j)	50,000	250,000
45	Paragraph 7(3)(k)	50,000	250,000
46	Paragraph 7(3)(l)	50,000	250,000
47	Paragraph 7(3)(m)	50,000	250,000
48	Paragraph 7(3)(n)	50,000	250,000
49	Paragraph 7(3)(o)	50,000	250,000
50	Paragraph 7(3)(p)	50,000	250,000
51	Paragraph 7(3)(q)	50,000	250,000
52	Subsection 7(4)	50,000	250,000
53	Subsection 7(5)	25,000	125,000
54	Subsection 7(6)	25,000	125,000

Article	Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2 Montant maximal à payer ($) Personne physique	Colonne 3 Montant maximal à payer ($) Personne morale
19	Paragraphes 5(3) et (4)	50 000	250 000
20	Paragraphe 5(5)	25 000	125 000
21	Paragraphe 5(6)	50 000	250 000
22	Paragraphe 5(7)	50 000	250 000
23	Paragraphe 5(8)	50 000	250 000
24	Paragraphe 5(9)	5 000	25 000
25	Paragraphe 5(10)	5 000	25 000
26	Alinéa 6(1)a)	50 000	250 000
27	Alinéa 6(1)b)	50 000	250 000
28	Alinéa 6(1)c)	50 000	250 000
29	Paragraphe 6(2)	25 000	125 000
30	Paragraphe 6(3)	50 000	250 000
31	Paragraphe 6(4)	25 000	125 000
32	Paragraphe 6(5)	25 000	125 000
33	Paragraphe 6(6)	25 000	125 000
34	Paragraphes 7(1) et (2)	50 000	250 000
35	Alinéa 7(3)a)	50 000	250 000
36	Alinéa 7(3)b)	50 000	250 000
37	Alinéa 7(3)c)	50 000	250 000
38	Alinéa 7(3)d)	50 000	250 000
39	Alinéa 7(3)e)	50 000	250 000
40	Alinéa 7(3)f)	50 000	250 000
41	Alinéa 7(3)g)	50 000	250 000
42	Alinéa 7(3)h)	50 000	250 000
43	Alinéa 7(3)i)	50 000	250 000
44	Alinéa 7(3)j)	50 000	250 000
45	Alinéa 7(3)k)	50 000	250 000
46	Alinéa 7(3)l)	50 000	250 000
47	Alinéa 7(3)m)	50 000	250 000
48	Alinéa 7(3)n)	50 000	250 000
49	Alinéa 7(3)o)	50 000	250 000
50	Alinéa 7(3)p)	50 000	250 000
51	Alinéa 7(3)q)	50 000	250 000
52	Paragraphe 7(4)	50 000	250 000
53	Paragraphe 7(5)	25 000	125 000
54	Paragraphe 7(6)	25 000	125 000

Item	Column 1 Designated Provision	Column 2 Maximum Amount Payable ($) Individual	Column 3 Maximum Amount Payable ($) Corporation
55	Subsection 7(7)	25,000	125,000
56	Paragraph 7(8)(a)	25,000	125,000
57	Paragraph 7(8)(b)	25,000	125,000
58	Paragraph 7(8)(c)	25,000	125,000
59	Paragraph 7(8)(d)	25,000	125,000
60	Paragraph 7(8)(e)	25,000	125,000
61	Paragraph 7(8)(f)	25,000	125,000
62	Paragraph 7(8)(g)	5,000	25,000
63	Subsection 8(1)	50,000	250,000
64	Paragraph 8(2)(a)	50,000	250,000
65	Paragraph 8(2)(b)	50,000	250,000
66	Paragraph 8(2)(c)	50,000	250,000
67	Subsection 8(3)	25,000	125,000
68	Subsection 8(4)	25,000	125,000
69	Subsection 8(5)	25,000	125,000
70	Subsection 8(6)	5,000	25,000
71	Subsection 8(7)	5,000	25,000
72	Subsection 9(1)	50,000	250,000
73	Subsection 9(3)	5,000	25,000
74	Subsection 9(4)	25,000	125,000
75	Subsection 9(5)	5,000	25,000
76	Subsection 9(7)	5,000	25,000
77	Subsection 9(8)	5,000	25,000
78	Subsection 9(9)	5,000	25,000
79	Subsection 9(10)	50,000	250,000

Article	Colonne 1 Texte désigné	Colonne 2 Montant maximal à payer ($) Personne physique	Colonne 3 Montant maximal à payer ($) Personne morale
55	Paragraphe 7(7)	25 000	125 000
56	Alinéa 7(8)a)	25 000	125 000
57	Alinéa 7(8)b)	25 000	125 000
58	Alinéa 7(8)c)	25 000	125 000
59	Alinéa 7(8)d)	25 000	125 000
60	Alinéa 7(8)e)	25 000	125 000
61	Alinéa 7(8)f)	25 000	125 000
62	Alinéa 7(8)g)	5 000	25 000
63	Paragraphe 8(1)	50 000	250 000
64	Alinéa 8(2)a)	50 000	250 000
65	Alinéa 8(2)b)	50 000	250 000
66	Alinéa 8(2)c)	50 000	250 000
67	Paragraphe 8(3)	25 000	125 000
68	Paragraphe 8(4)	25 000	125 000
69	Paragraphe 8(5)	25 000	125 000
70	Paragraphe 8(6)	5 000	25 000
71	Paragraphe 8(7)	5 000	25 000
72	Paragraphe 9(1)	50 000	250 000
73	Paragraphe 9(3)	5 000	25 000
74	Paragraphe 9(4)	25 000	125 000
75	Paragraphe 9(5)	5 000	25 000
76	Paragraphe 9(7)	5 000	25 000
77	Paragraphe 9(8)	5 000	25 000
78	Paragraphe 9(9)	5 000	25 000
79	Paragraphe 9(10)	50 000	250 000

Coming into Force

4 These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Entrée en vigueur

4 Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

INDEX

COMMISSIONS

Canada Revenue Agency
Income Tax Act
Revocation of registration of charities [Voluntary, 119268472RR0001] 4089

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission
Decisions 4090
* Notice to interested parties 4089
Orders 4090
Part 1 applications 4090

Parks Canada Agency
Species at Risk Act
Description of critical habitat of Bank Swallow in Banff National Park of Canada, Cape Breton Highlands National Park of Canada, Jasper National Park of Canada, Kejimkujik National Park and National Historic Site, Kluane National Park and National Park Reserve of Canada, Kootenay National Park of Canada, Kouchibouguac National Park of Canada, Prince Edward Island National Park of Canada, Rouge National Urban Park of Canada and Wapusk National Park of Canada 4091

Public Service Commission
Public Service Employment Act
Permission and leave granted (Fortin, Pierre-Benoît) 4092

GOVERNMENT HOUSE

Awards to Canadians 4050

GOVERNMENT NOTICES

Bank of Canada
Statement
Statement of financial position as at May 31, 2022 4056

GOVERNMENT NOTICES — *Continued*

Environment and Climate Change Canada
Species at Risk Act
Description of Bank Swallow critical habitat in the Baie de L'Isle-Verte National Wildlife Area, Big Creek National Wildlife Area, Columbia National Wildlife Area, Îles de Contrecœur National Wildlife Area, Long Point National Wildlife Area, Pointe de l'Est National Wildlife Area, Tintamarre National Wildlife Area, Wellers Bay National Wildlife Area, Black Pond Bird Sanctuary, Bonaventure Island and Percé Rock Bird Sanctuary, Inglewood Bird Sanctuary, L'Isle-Verte Bird Sanctuary, Montmagny Bird Sanctuary, Red Deer Bird Sanctuary, and Saint-Vallier Bird Sanctuary 4083

Health, Dept. of
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Guidelines for Canadian Recreational Water Quality: Physical, Aesthetic and Chemical Characteristics 4058

Industry, Dept. of
Appointments 4061

Privy Council Office
Appointment opportunities 4084

Transport, Dept. of
Canada Marine Act
Hamilton-Oshawa Port Authority — Supplementary letters patent 4063
Canada Shipping Act, 2001
Interim Order Respecting Cruise Ship Restrictions and Vaccination Requirements Due to the Coronavirus Disease 2019 (COVID-19) 4069

* This notice was previously published.

MISCELLANEOUS NOTICES

* Intact Insurance Company and Ascentus Insurance Ltd.
Letters patent of amalgamation 4094

PARLIAMENT

House of Commons
* Filing applications for private bills (First Session, 44th Parliament) 4088

PROPOSED REGULATIONS

Employment and Social Development, Dept. of
Canada Labour Code
Regulations Amending the Canada Labour Standards Regulations (Employees Under 18 Years of Age) 4096

PROPOSED REGULATIONS — *Continued*

Transport, Dept. of
Motor Vehicle Safety Act
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (School Buses) 4113
Railway Safety Act
Regulations Amending the Railway Safety Administrative Monetary Penalties Regulations 4156

SUPPLEMENTS

Chief Electoral Officer, Office of the
Electoral districts — Proposal of the Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of New Brunswick

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DIVERS

* Intact Compagnie d'assurance et Ascentus Insurance Ltd.
Lettres patentes de fusion 4094

AVIS DU GOUVERNEMENT

Banque du Canada
Bilan
État de la situation financière au 31 mai 2022 4056

Conseil privé, Bureau du
Possibilités de nominations 4084

Environnement et Changement climatique Canada
Loi sur les espèces en péril
Description de l'habitat essentiel de l'Hirondelle de rivage dans la réserve nationale de faune de la Baie-de-L'Isle-Verte, la réserve nationale de faune Columbia, la réserve nationale de faune des Îles-de-Contrecœur, la réserve nationale de faune de Long Point, la réserve nationale de faune de la Pointe-de-l'Est, la réserve nationale de faune du Ruisseau-Big, la réserve nationale de faune Tintamarre, la réserve nationale de faune de la Wellers Bay, le refuge d'oiseaux de Black Pond, le refuge d'oiseaux de l'Île Bonaventure et du Rocher Percé, le refuge d'oiseaux d'Inglewood, le refuge d'oiseaux de L'Isle-Verte, le refuge d'oiseaux de Montmagny, le refuge d'oiseaux de Red-Deer et le refuge d'oiseaux de Saint-Vallier 4083

Industrie , min. de l'
Nominations 4061

Santé, min. de la
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Recommandations au sujet de la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives au Canada : Caractéristiques physiques, esthétiques et chimiques 4058

AVIS DU GOUVERNEMENT (*suite*)

Transports, min. des
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
Arrêté d'urgence imposant certaines restrictions et exigences de vaccination aux navires de croisière en raison de la maladie à coronavirus 2019 (COVID-19) 4069
Loi maritime du Canada
Administration portuaire de Hamilton-Oshawa — Lettres patentes supplémentaires 4063

COMMISSIONS

Agence du revenu du Canada
Loi de l'impôt sur le revenu
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance [Volontaire, 119268472RR0001] 4089

Agence Parcs Canada
Loi sur les espèces en péril
Description de l'habitat essentiel de l'hirondelle de rivage dans le parc national Banff du Canada, le parc national des Hautes-Terres-du-Cap-Breton du Canada, le parc national Jasper du Canada, le parc national et lieu historique national Kejimkujik du Canada, le parc national et réserve de parc national Kluane du Canada, le parc national Kootenay du Canada, le parc national Kouchibouguac du Canada, le parc national de l'Île-du-Prince-Édouard du Canada, le parc urbain national de la Rouge du Canada et le parc national Wapusk du Canada 4091

Commission de la fonction publique
Loi sur l'emploi dans la fonction publique
Permission et congé accordés (Fortin, Pierre-Benoît) 4092

* Cet avis a déjà été publié.

COMMISSIONS (*suite*)

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
* Avis aux intéressés 4089
Décisions 4090
Demandes de la partie 1 4090
Ordonnances 4090

PARLEMENT

Chambre des communes
* Demandes introductives de projets de loi d'intérêt privé (Première session, 44e législature) 4088

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Emploi et du Développement social, min. de l'
Code canadien du travail
Règlement modifiant le Règlement du Canada sur les normes du travail (employés de moins de dix-huit ans) 4096

RÈGLEMENTS PROJETÉS (*suite*)

Transports, min. des
Loi sur la sécurité automobile
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (autobus scolaires) 4113
Loi sur la sécurité ferroviaire
Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire 4156

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Décorations à des Canadiens 4050

SUPPLÉMENTS

Directeur général des élections, Bureau du
Circonscriptions électorales — Proposition de la Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour la province du Nouveau-Brunswick

* Cet avis a déjà été publié.

SUPPLEMENT Vol. 156, No. 27

SUPPLÉMENT Vol. 156, nº 27

Canada Gazette
Part I

Gazette du Canada
Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JULY 2, 2022

OTTAWA, LE SAMEDI 2 JUILLET 2022

Electoral districts

Circonscriptions électorales

Proposal of the Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of New Brunswick

Proposition de la Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour la province du Nouveau-Brunswick

Published pursuant to the *Electoral Boundaries Readjustment Act*

Publiée conformément à la *Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales*

FEDERAL ELECTORAL BOUNDARIES COMMISSION FOR THE PROVINCE OF NEW BRUNSWICK

Proposal of the Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of New Brunswick

Part I: Introduction and Overview

After each decennial census, an independent electoral boundaries commission is established for each province. Its task is to revise or, more properly stated, to readjust the boundaries of the federal electoral districts (sometimes called ridings) to reflect changes and movements in the province's population. The *Electoral Boundaries Readjustment Act*, R.S.C. 1985, c. E-3 ("the Act") sets out the procedure for the review.

The Federal Electoral Boundaries Commission for New Brunswick ("the Commission") was established on November 1, 2021. The Chair of the Commission, appointed by the Chief Justice of New Brunswick, is Madam Justice Lucie A. LaVigne, of the Court of Appeal of New Brunswick. The other members of the Commission, appointed by the Speaker of the House of Commons, are Dr. Conde Grondin, a retired professor of political science from the University of New Brunswick, and the Honourable Thomas Riordon, a retired justice of the Court of Queen's Bench of New Brunswick and Deputy Chair of the Commission. Mr. Riordon served as a member of the previous Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of New Brunswick in 2012–2013, while Dr. Grondin was a member of the 2012 Provincial Electoral Boundaries and Representation Commission for New Brunswick.

The Commission must propose a new electoral map for the Province of New Brunswick; consult with New Brunswickers through public hearings and review written submissions; submit a report on its considerations and propose an electoral map to the House of Commons; consider objections from members of the House of Commons; and prepare a final report outlining the electoral boundaries for the province.

The Commission will consider the input received from the public and from members of the House of Commons when determining the boundaries. However, as an independent body, the Commission makes all final decisions as to where these boundaries will lie.

The Starting Point — The 2021 Census

The 2021 Census established the total population for the province at 775,610. New Brunswick's representation in the House of Commons is 10 members and the province is

COMMISSION DE DÉLIMITATION DES CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALES FÉDÉRALES POUR LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Proposition de la Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour la province du Nouveau-Brunswick

Partie I : Introduction et aperçu

Après chaque recensement décennal, une commission indépendante de délimitation des circonscriptions électorales est formée dans chaque province. Elle est chargée d'établir, ou plus précisément de réviser, les limites des circonscriptions fédérales afin de refléter les changements et les mouvements de la population de la province. La procédure de révision est détaillée dans la *Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales*, L.R.C. 1985, ch. E-3 (la *Loi*).

La Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour la province du Nouveau-Brunswick a été constituée le 1er novembre 2021. La présidente de la Commission, la juge Lucie A. LaVigne de la Cour d'appel du Nouveau-Brunswick, a été nommée par le juge en chef du Nouveau-Brunswick. Les autres membres, nommés par le président de la Chambre des communes, sont M. Condé Grondin, docteur et professeur retraité en science politique à l'Université du Nouveau-Brunswick, et l'honorable Thomas Riordon, juge retraité à la Cour du Banc de la Reine du Nouveau-Brunswick et vice-président de la Commission. M. Riordon était membre de la précédente Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour le Nouveau-Brunswick en 2012-2013. M. Grondin était membre de la Commission sur la délimitation des circonscriptions électorales et la représentation du Nouveau-Brunswick de 2012.

La Commission doit proposer une nouvelle carte électorale pour la province du Nouveau-Brunswick, consulter les Néo-Brunswickois au moyen d'audiences publiques et examiner les observations écrites. Elle doit ensuite présenter un rapport exposant ses réflexions et proposer une carte électorale à la Chambre des communes. De plus, la Commission doit étudier les oppositions des députés et rédiger un rapport définitif qui présente les limites des circonscriptions de la province.

Au moment de déterminer les limites, la Commission tiendra compte des commentaires reçus de la part du public et des députés. Toutefois, en tant qu'entité indépendante, elle prend toutes les décisions définitives concernant les nouvelles limites des circonscriptions.

Le point de départ — le recensement de 2021

Selon le recensement de 2021, la population de la province s'élève à 775 610 habitants. Le Nouveau-Brunswick est représenté à la Chambre des communes par 10 députés, et

accordingly divided into 10 electoral districts. The population of the province divided by 10 gives a provincial electoral quota of 77,561 residents per electoral district. From 2011 to 2021, the population of the province increased from 751,171 to 775,610, which is an increase of 24,439 or 3.25%. Some areas of the province grew faster than others, with Moncton and Dieppe being the province's fastest-growing cities, showing increases of 10.5% and 10.8% respectively.

Table 1 below shows the current electoral districts with their population counts from the 2021 Census and displays their current variances from the provincial electoral quota of 77,561 if no adjustments were to be made to their electoral boundaries.

Table 1 – Populations and Variances for Current Electoral Districts Electoral Quota of 77,561

Federal Electoral District	Population 2021	Variance (%)
Acadie—Bathurst	77,594	0.04
Beauséjour	88,797	14.49
Fredericton	87,436	12.73
Fundy Royal	83,721	7.94
Madawaska—Restigouche	60,184	-22.40
Miramichi—Grand Lake	57,520	-25.84
Moncton—Riverview—Dieppe	101,237	30.53
New Brunswick Southwest	67,781	-12.61
Saint John—Rothesay	81,996	5.72
Tobique—Mactaquac	69,344	-10.59

Voter Parity and Effective Representation

Section 15 of the Act directs that the population of each electoral district shall correspond as closely as reasonably possible to the electoral quota. The Act, however, also requires the Commission to consider several other factors and permits the Commission to depart from the quota in any case where it considers it necessary or desirable:

(a) in order to respect the community of interest or community of identity in or the historical pattern of an electoral district in the province, or

(b) in order to maintain a manageable geographic size for districts in sparsely populated, rural or northern regions of the province.

doit donc être divisé en 10 circonscriptions. La division de la population totale par 10 donne un quotient électoral de la province de 77 561 habitants pour chaque circonscription. De 2011 à 2021, la province a connu une augmentation démographique; elle est passée de 751 171 à 775 610 résidents; il s'agit là d'une hausse de 24 439 personnes ou de 3,25 %. La croissance a été plus rapide dans certaines régions que dans d'autres : Moncton et Dieppe ont affiché les plus fortes croissances, enregistrant une hausse de 10,5 % et 10,8 % respectivement.

Le tableau 1 ci-dessous présente les circonscriptions actuelles ainsi que leur chiffre de population tiré du recensement de 2021 et indique les écarts actuels par rapport au quotient électoral de la province (de 77 561) si aucune modification ne devait être apportée aux limites des circonscriptions.

Tableau 1 – Populations des circonscriptions actuelles et écarts par rapport au quotient électoral de la province de 77 561

Circonscription fédérale	Population en 2021	Écart (%)
Acadie—Bathurst	77 594	0,04
Beauséjour	88 797	14,49
Fredericton	87 436	12,73
Fundy Royal	83 721	7,94
Madawaska—Restigouche	60 184	-22,40
Miramichi—Grand Lake	57 520	-25,84
Moncton—Riverview—Dieppe	101 237	30,53
Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest	67 781	-12,61
Saint John—Rothesay	81 996	5,72
Tobique—Mactaquac	69 344	-10,59

Parité électorale et représentation effective

Aux termes de l'article 15 de la *Loi*, le chiffre de la population de chacune des circonscriptions doit correspondre au quotient électoral de la province dans la mesure du possible. La *Loi* exige que la Commission tienne compte de plusieurs autres facteurs, mais elle lui permet aussi de déroger du quotient chaque fois que l'écart lui paraît nécessaire ou souhaitable :

(a) pour respecter la communauté d'intérêts ou la spécificité d'une circonscription de la province ou son évolution historique;

(b) dans le souci de faire en sorte que la superficie des circonscriptions dans les régions peu peuplées, rurales ou septentrionales de la province ne soit pas trop vaste.

When considering these factors, the Commission must make every effort to ensure that, except in circumstances it views as extraordinary, the population of each electoral district in the province remain within ±25% of the electoral quota.

Tout en tenant compte de ces facteurs, la Commission doit veiller à ce que, sauf dans des circonstances qu'elle considère extraordinaires, l'écart entre la population de chaque circonscription de la province et le quotient n'excède pas ±25 %.

In conjunction with the provisions of the Act, the Commission's decisions must be guided by the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*, which guarantees Canadian citizens the right to vote in federal and provincial elections. In *Reference re Provincial Electoral Boundaries (Sask.)* [1991] 2 S.C.R. 158 ("Carter"), the Supreme Court of Canada held that the purpose of the right to vote, as guaranteed by section 3 of the Charter, "is not equality of voting power but the right to 'effective representation'" (p. 182). At issue was a Saskatchewan provincial electoral map that displayed large deviations from representation by population to the benefit of rural voters and at the expense of urban ones. Effective representation was understood by the Court to entail voter parity as the primary concern, but to permit deviations for reasons such as "geography, community history, community interests and minority representation," in order to "effectively represent the diversity of our social mosaic" (p. 184).

Les décisions de la Commission doivent également être guidées par la *Charte canadienne des droits et libertés*, qui garantit aux Canadiens le droit de voter aux élections fédérales et provinciales. Dans l'affaire *Renvoi : Circonscriptions électorales provinciales (Sask.)* [1991] 2 R.C.S., 158 (arrêt *Carter*), la Cour suprême du Canada a déterminé que l'objet du droit de vote garanti à l'article 3 de la *Charte* « n'est pas l'égalité du pouvoir de vote, mais le droit à une "représentation effective" » (p. 182). L'affaire portait sur une carte électorale de la province de la Saskatchewan qui présentait d'importants écarts par rapport à la représentation selon la population au profit des électeurs ruraux et au détriment des électeurs urbains. La Cour a déterminé que la représentation effective suppose la parité électorale comme principal objectif, mais autorise des dérogations pour des raisons telles que « la géographie, l'histoire et les intérêts de la collectivité et la représentation des groupes minoritaires [...] afin de représente[r] réellement la diversité de notre mosaïque sociale » (p. 184).

Each of these factors can, like the size of the population in the riding, have an impact on the ability of a member of Parliament to effectively represent the people he or she was elected to represent. Departures from voter parity are permitted where they can be justified as contributing to better government of the populace as a whole. The concept of effective representation is a key consideration for the proper operation of Canadian democracy.

Chacun de ces facteurs peut en effet, tout comme la population de la circonscription, influer sur la capacité du député de représenter effectivement les habitants de sa circonscription. La dérogation à la parité électorale est admise si elle permet de mieux gouverner l'ensemble de la population. Le concept de la représentation effective est essentiel au bon fonctionnement de la démocratie canadienne.

The Commission, being a federal institution, has certain duties pertaining to the Government of Canada's commitment to promote the development and vitality of the English and French linguistic minority communities in Canada. Therefore, the Commission must take into account the impact of its decisions on the official-language minority community; in New Brunswick, this refers to the French-language community. There is a strong Francophone and Acadian presence in the Province of New Brunswick; effective representation for this linguistic minority is an important goal, especially in New Brunswick, Canada's only officially bilingual province.

Étant donné que la Commission est une institution fédérale, elle doit s'acquitter de certaines obligations liées à l'engagement du gouvernement du Canada de favoriser le développement et l'épanouissement des minorités linguistiques francophones et anglophones du Canada. La Commission doit donc tenir compte des répercussions de ses décisions sur la communauté de langue officielle en situation minoritaire; au Nouveau-Brunswick, cela correspond à la communauté francophone. La province du Nouveau-Brunswick a une forte présence de francophones et d'Acadiens; la représentation effective de cette minorité linguistique est un objectif important, surtout au Nouveau-Brunswick qui est la seule province canadienne officiellement bilingue.

The Commission has endeavoured to achieve the effective representation of New Brunswickers in Parliament. The sparsely populated northern regions of the province, the topography of certain ridings and New Brunswick's linguistic profile presented a few challenges in the configuration of appropriate electoral districts.

La Commission s'est efforcée de parvenir à une représentation effective des Néo-Brunswickois au Parlement. En raison des régions peu peuplées du nord de la province, de la topographie de certaines circonscriptions et du profil linguistique du Nouveau-Brunswick, le découpage des circonscriptions a présenté un certain nombre de défis.

Public Participation

The Commission invited the public to participate in the creation of its initial redistribution proposal by providing their written suggestions or comments. We received several submissions and refer to some of them in the following two paragraphs and in Part II of this document. The Commission wishes to thank everyone who provided comments for our review and consideration during this advance public consultation process. These comments identified many issues that we discussed and considered. Some were in direct contradiction to each other. The Commission could not accommodate the wishes of all. However, many of the suggestions were incorporated in this redistribution proposal, some in their entirety, others in part.

We received a brief from the Société de l'Acadie du Nouveau-Brunswick. It summarized its view of the applicable principles as well as the Commission's obligations and duties according to the Act, the Charter and the jurisprudence. It noted that New Brunswick presently has three predominantly French-speaking electoral districts (Acadie—Bathurst, Beauséjour and Madawaska—Restigouche), one bilingual district (Moncton—Riverview—Dieppe) and six mainly English-speaking districts (Fredericton, Fundy Royal, Miramichi—Grand Lake, New Brunswick Southwest, Saint John—Rothesay and Tobique—Mactaquac), and expressed the hope that this will also be the case at the end of this redistribution process. The Commission is of the view that its redistribution proposal maintains the status quo concerning the linguistic profile of the electoral districts.

Local governance reform is now underway in New Brunswick. However, the new local government boundaries are not expected to come into effect before January 1, 2023. Therefore, as indicated in the Appendix, when describing the electoral districts, "wherever a word or expression is used to denote a territorial division, such word or expression shall indicate the territorial division as it existed or was bounded on the first day of January 2021, unless otherwise stated." We have made only one departure from the general rule. At the request of the City of Fredericton, when drawing the proposed electoral district of Fredericton—Oromocto, we have included in that riding all of the territory that is expected to be included within the limits of the City of Fredericton after the completion of the local governance reform process. The Commission reserves the right to readjust territorial divisions to take into account some or all of the local governance reform, should we conclude that there is a need to do so before submitting our final report.

The Initial Redistribution Proposal

As shown in Table 1, the current electoral district of Moncton—Riverview—Dieppe exceeds the electoral quota by

Participation du public

La Commission a demandé au public de participer à l'élaboration de son projet de redécoupage initial en l'invitant à lui faire part de commentaires et suggestions par écrit. Nous avons reçu plusieurs observations, dont certaines sont mentionnées dans les deux paragraphes qui suivent et dans la partie II du présent document. La Commission tient à remercier toutes les personnes qui ont présenté des observations aux fins d'examen lors des consultations préliminaires. Les observations ont mis en lumière bon nombre de questions sur lesquelles la Commission s'est penchée. Certains propos se contredisaient. La Commission n'a pas pu satisfaire toutes les demandes. Toutefois, de nombreuses suggestions ont été intégrées à la présente proposition, certaines dans leur intégralité et d'autres en partie.

Nous avons reçu un mémoire de la Société de l'Acadie du Nouveau-Brunswick qui résume son point de vue des principes applicables en plus des obligations et des responsabilités de la Commission conformément à la *Loi*, à la *Charte* et à la jurisprudence. La Société a souligné que le Nouveau-Brunswick compte actuellement trois circonscriptions majoritairement francophones (Acadie—Bathurst, Beauséjour et Madawaska—Restigouche), une circonscription bilingue (Moncton—Riverview—Dieppe) et six circonscriptions majoritairement anglophones (Fredericton, Fundy Royal, Miramichi—Grand Lake, Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, Saint John—Rothesay et Tobique—Mactaquac) et dit espérer que ce sera toujours le cas au terme du processus de redécoupage. La Commission est d'avis que sa proposition préserve le statu quo quant au profil linguistique des circonscriptions.

La réforme de la gouvernance locale est en cours au Nouveau-Brunswick. Cependant, les nouvelles limites des administrations locales ne sont pas censées entrer en vigueur avant le 1er janvier 2023. Par conséquent, comme il est indiqué à l'annexe à la description des circonscriptions : « partout où il est fait usage d'un mot ou d'une expression pour désigner une division territoriale, ce mot ou cette expression indique la division territoriale telle qu'elle existait ou était délimitée le premier jour de janvier 2021, à moins d'indication contraire ». Nous avons fait une seule exception à la règle générale. À la demande de la Ville de Fredericton, nous avons ajouté, dans la circonscription proposée de Fredericton—Oromocto, l'ensemble du territoire qui devrait être inclus dans les limites de la ville de Fredericton au terme du processus de réforme de la gouvernance locale. La Commission se réserve le droit de réviser les divisions territoriales afin de tenir compte de l'intégralité ou d'une partie de la réforme de la gouvernance locale si elle conclut qu'il est nécessaire de le faire avant de soumettre son rapport définitif.

Proposition initiale

Comme le montre le tableau 1, on constate que la circonscription actuelle de Moncton—Riverview—Dieppe affiche

30.53%, while Miramichi—Grand Lake falls short of it by 25.84%. The Commission is of the view that there are no extraordinary circumstances that would justify allowing any electoral district in New Brunswick to deviate by more than 25% or less than 25% of the electoral quota. In view of the above, it is obvious that changes to the electoral map of the province are required.

The Commission agrees that change should not be made just for change's sake. Therefore, we set out to make the adjustments with a minimum of disturbance to the current boundaries, while at the same time considering the principles set out in section 15 of the Act, the Charter and the jurisprudence. However, when one adjusts the boundary or boundaries of one electoral district, it necessitates the adjustment of adjoining ridings, which can have a domino effect on other ridings. In the proposal, all electoral districts in New Brunswick have been altered—some more substantially than others—to better promote relative voter parity while maintaining effective representation.

As part of its mandate, the Commission reviewed the names of all 10 electoral districts. Because of the proposed changes to the boundaries, the Commission considers it appropriate to make changes to the names of five of the proposed districts, to better describe their geographic locations. The names of electoral districts in New Brunswick have usually reflected geographic features and historically significant place names. Names such as Madawaska—Restigouche and Tobique—Mactaquac have tremendous historical and cultural significance to the people of those ridings, and therefore we are not suggesting any name change notwithstanding the proposed changes to the boundaries of these districts.

After careful review, the Commission proposes maps and boundaries that reflect the names and population numbers found in Table 2 below.

Table 2 – Populations and Variances for Proposed Electoral Districts Electoral Quota of 77,561

Federal Electoral District	Population 2021	Variance (%)
Acadie—Bathurst	79,581	2.60
Beauséjour	88,490	14.09
Fredericton—Oromocto	85,540	10.29
Fundy Royal—Riverview	74,261	-4.25
Madawaska—Restigouche	71,099	-8.33

une population qui excède de 30,53 % le quotient électoral de la province, alors que Miramichi—Grand Lake enregistre un écart de -25,84 %. La Commission est d'avis qu'aucune circonstance extraordinaire ne justifie un écart de ±25 % par rapport au quotient électoral dans une circonscription du Nouveau-Brunswick. Compte tenu de ce qui précède, il est clair que des changements à la carte électorale de la province sont nécessaires.

Par ailleurs, la Commission reconnaît qu'elle ne doit pas effectuer de changements pour le simple plaisir de la chose. Elle s'est donc attelée à la tâche dans le but de réduire au minimum les répercussions sur les limites actuelles, tout en tenant compte des principes énoncés dans la *Charte*, la jurisprudence et l'article 15 de la *Loi*. Cela dit, des changements apportés à une ou plusieurs limites d'une circonscription entraînent nécessairement des modifications aux limites des circonscriptions voisines, ce qui peut déclencher une réaction en chaîne. Dans cette proposition, toutes les circonscriptions du Nouveau-Brunswick ont été modifiées — certaines plus que d'autres — pour favoriser la parité électorale relative tout en préservant la représentation effective.

Dans le cadre de son mandat, la Commission a examiné le nom des dix circonscriptions. En raison des changements proposés aux limites, la Commission a également jugé bon de modifier le nom de cinq circonscriptions pour mieux décrire leur situation géographique. Au Nouveau-Brunswick, les noms des circonscriptions correspondent habituellement à des caractéristiques géographiques et à des noms de lieux revêtant une importance historique. En effet, l'importance historique et culturelle de noms comme Madawaska—Restigouche et Tobique—Mactaquac est énorme pour les résidents de ces circonscriptions. C'est pourquoi nous ne recommandons pas de changer de nom malgré des modifications proposées aux limites de ces circonscriptions.

À la suite d'un examen approfondi, la Commission propose d'établir les circonscriptions ayant les noms et les chiffres de population suivants (tableau 2).

Tableau 2 – Populations des circonscriptions proposées et écarts par rapport au quotient électoral de la province de 77 561

Circonscription fédérale	Population en 2021	Écart (%)
Acadie—Bathurst	79 581	2,60
Beauséjour	88 490	14,09
Fredericton—Oromocto	85 540	10,29
Fundy Royal—Riverview	74 261	-4,25
Madawaska—Restigouche	71 099	-8,33

Federal Electoral District	Population 2021	Variance (%)
Miramichi—Grand Lake	59,725	-23.00
Moncton—Dieppe	91,333	17.76
Saint John—Kennebecasis	81,954	5.66
Saint John—St. Croix	78,963	1.81
Tobique—Mactaquac	64,664	-16.63

Two of the current electoral districts were beyond the allowable variance of ±25% and another was very close. With its proposal, the Commission effects a redistribution that brings most of the electoral districts closer to the provincial electoral quota and improves relative voter parity, in the sense that no riding is now outside the 25% limit and most of the ridings have a 10.29% variance or less. The Commission is satisfied that effective representation can occur within the proposed boundaries.

Although Part I of this document gives the general reasons for our proposed redistribution plan, Part II provides narrative descriptions of all proposed electoral districts, an overview of the changes proposed for each electoral district and additional reasons for these specific changes.

The Act calls for public hearings so that the Commission can hear representations from interested persons concerning its proposed redistribution plan before submitting its final report to the Chief Electoral Officer of Canada. The times and places of these public hearings are set out in Part III of this document. The Commission has adopted rules for the conduct of the public hearings and the making of representations. These rules are set out in Parts IV and V. The Appendix contains legal descriptions and maps of the proposed electoral districts.

We look forward to hearing from interested parties, either in person during our public hearings or in writing. The Commission recognizes that matters such as community of interest or identity, historical patterns and manageable geographic size are open to differing interpretations as they apply generally or to particular electoral districts. We welcome submissions on these matters.

Simultaneous translation will be available in both official languages at all public hearings.

Circonscription fédérale	Population en 2021	Écart (%)
Miramichi—Grand Lake	59 725	-23,00
Moncton—Dieppe	91 333	17,76
Saint John—Kennebecasis	81 954	5,66
Saint John—St. Croix	78 963	1,81
Tobique—Mactaquac	64 664	-16,63

Deux circonscriptions existantes dépassaient l'écart maximal permis de ±25 %, et une autre s'en approchait. Dans sa proposition, la Commission a effectué un redécoupage qui rapproche la plupart des circonscriptions du quotient électoral de la province et améliore la parité électorale relative, dans la mesure où aucune circonscription ne dépasse désormais l'écart maximal permis de ±25 % et l'écart par rapport au quotient électoral de la majorité des circonscriptions se situe à 10,29 % ou moins. La Commission est convaincue que les limites proposées permettront une représentation effective.

La partie I du présent document expose les raisons générales de son plan de redécoupage proposé, alors que la partie II contient une description narrative de toutes les circonscriptions proposées, un aperçu des changements proposés de chaque circonscription et des raisons des changements précis qui ont été apportés.

Conformément à la *Loi*, la Commission doit tenir des audiences publiques en vue d'entendre les observations que les personnes désirent formuler à l'égard de son plan de redécoupage proposé avant de soumettre son rapport définitif au directeur général des élections du Canada. La date et le lieu de ces audiences se trouvent à la partie III. Les règles adoptées par la Commission en vue de ces audiences et de la présentation des observations sont énoncées aux parties IV et V de la présente proposition. La description légale et les cartes géographiques des circonscriptions proposées sont fournies à l'annexe.

Nous espérons que toutes les parties intéressées nous présenteront leurs observations par écrit, ou en personne lors des audiences publiques. La Commission est consciente que les questions telles que la communauté d'intérêts, la spécificité, l'évolution historique et la superficie d'une circonscription sont sujettes à diverses interprétations, qu'elles soient prises au sens large ou abordées dans le contexte d'une circonscription en particulier. La Commission encourage les observations sur ces questions.

Des services d'interprétation simultanée seront offerts dans les deux langues officielles à toutes les audiences.

Part II: Overview of the Changes Proposed for Each Electoral District and Additional Reasons for these Changes

Acadie—Bathurst

The Commission proposes that the electoral district of Acadie—Bathurst comprise the current electoral district **PLUS** that part of the Regional Municipality of Tracadie (which includes the communities of Rivière-du-Portage, Haut-Rivière-du-Portage and Brantville) that is situated in the current electoral district of Miramichi—Grand Lake. The proposed electoral district of Acadie—Bathurst has a population of 79,581 and is 2.60% above the provincial electoral quota.

At the beginning of this redistribution process, the Commission did not believe that this electoral district required any restructuring. However, during our pre-proposal consultation, we received a written submission from Mr. Keith Chiasson, the MLA for Tracadie-Sheila, bringing to our attention the fact that a small section of the Regional Municipality of Tracadie, more specifically the communities of Rivière-du-Portage, Haut-Rivière-du-Portage and Brantville (consisting of approximately 1,990 people), is included in the electoral district of Miramichi—Grand Lake, while the much larger section of the regional municipality is located in the electoral district of Acadie—Bathurst.

Mr. Chiasson submitted that the populations of these communities are predominantly Francophone and Acadian and that their linguistic profile and sense of belonging align with the Acadian Peninsula and the electoral district of Acadie—Bathurst, where they go for services and daily needs, such as schools, health services, shops, businesses, financial and legal services, and provincial and federal government offices. We note that the entirety of the Regional Municipality of Tracadie is included in the Acadian Peninsula Regional Service Commission. We were also copied on a letter sent to the Minister of Local Government and Local Governance Reform by a citizen of Rivière-du-Portage, asking that these communities become part of Acadie—Bathurst, so that its citizens would be represented by the member of Parliament for Acadie—Bathurst.

The Commission believes that these communities can be more effectively represented as part of the electoral district of Acadie—Bathurst, with which they share a community of interest as well as a community of identity based on language and culture. Although the proposed Miramichi—Grand Lake riding has the highest negative variance from the provincial electoral quota, we view this as a case where the need for effective representation clearly trumps the lack of voter parity.

Partie II : Aperçu des changements proposés de chaque circonscription et raisons de ces changements

Acadie—Bathurst

La Commission propose que la circonscription d'Acadie—Bathurst soit formée de la circonscription actuelle **PLUS** la partie de la municipalité régionale de Tracadie (y compris les collectivités de Rivière-du-Portage, Haut-Rivière-du-Portage et de Brantville) qui se trouvent dans la circonscription actuelle de Miramichi—Grand Lake. La circonscription proposée d'Acadie—Bathurst compte 79 581 habitants et présente un écart de 2,60 % au-dessus du quotient électoral de la province.

Au début du processus de redécoupage, la Commission ne croyait pas que cette circonscription nécessitait une restructuration. Toutefois, lors des consultations précédant la proposition, nous avons reçu des observations écrites de la part de M. Keith Chiasson, député de Tracadie—Sheila, qui a attiré notre attention sur le fait qu'une petite partie de la municipalité régionale de Tracadie, plus précisément les collectivités de Rivière-du-Portage, Haut-Rivière-du-Portage et de Brantville (soit environ 1 990 personnes) se trouve dans la circonscription de Miramichi—Grand Lake, alors que la plus grande partie de la municipalité régionale se trouve dans la circonscription d'Acadie—Bathurst.

M. Chiasson a fait valoir que la population de ces collectivités est majoritairement francophone et acadienne, et qu'en raison de leur profil linguistique et de leur sentiment d'appartenance, ces résidents sont attachés à la péninsule acadienne et à la circonscription d'Acadie—Bathurst, car c'est là où ils se rendent pour obtenir des services et pour exercer leurs activités quotidiennes (p. ex. écoles, services de soins de santé, magasins, entreprises, services financiers et juridiques et bureaux des gouvernements provinciaux et fédéral). Nous constatons que la totalité de la municipalité régionale de Tracadie relève de la Commission de services régionaux Péninsule acadienne. Une citoyenne de Rivière-du-Portage nous a fait parvenir une lettre qu'elle a également envoyée au ministre des Gouvernements locaux et de la Réforme de la gouvernance locale. Dans cette lettre, elle demande que ces collectivités soient intégrées à la circonscription d'Acadie—Bathurst pour que les citoyens soient représentés par le député d'Acadie—Bathurst.

La Commission estime que ces collectivités bénéficieraient d'une représentation plus effective dans la circonscription d'Acadie—Bathurst, car elles ont en commun une communauté d'intérêts ainsi que la spécificité linguistique et culturelle. Même si la circonscription proposée de Miramichi—Grand Lake présente l'écart négatif le plus marqué par rapport au quotient électoral de la province, nous estimons que dans ce cas-ci, la nécessité d'assurer une représentation effective l'emporte clairement sur le manque de parité électorale.

Beauséjour

The Commission is proposing a minor change to the electoral district of Beauséjour, assigning that very small part of the City of Moncton that is currently in the riding of Beauséjour to the proposed riding of Moncton—Dieppe. The proposed electoral district of Beauséjour has a population of 88,490 and is 14.09% above the provincial electoral quota.

We received a submission from the Kent Regional Service Commission suggesting far-reaching changes to several of the current districts, which would require a major restructuring of New Brunswick's electoral map, including the disappearance of Miramichi—Grand Lake, Fundy Royal, Tobique—Mactaquac, and New Brunswick Southwest; and the creation of Central NB, Albert—Tantramar, Western Valley—Charlotte and Kings—York.

The submission suggested that all communities that are part of the Kent Regional Service Commission be assigned to the proposed electoral district of Beauséjour. Several of these communities (mostly in Kent County but also some in Northumberland County) are in the current and proposed electoral district of Miramichi—Grand Lake, a district that is underpopulated. It further suggested that the southern part of the riding, including the communities of Sackville, Dorchester, Port Elgin, and surrounding areas, be removed from Beauséjour and assigned to the riding that is now called Fundy Royal. Similar suggestions for Beauséjour were made by a citizen of Miramichi—Grand Lake, calling for the transfer from Miramichi—Grand Lake to Beauséjour of communities that are situated in Kent County and the transfer of the southern part of the riding to Fundy Royal.

The removal of the suggested communities from Miramichi—Grand Lake would require further additions to that electoral district, if it is to stay within 25% of the electoral quota. Transferring the suggested communities from Beauséjour to Fundy Royal would mean that some inhabitants and the member of Parliament for Fundy Royal would have to travel through the ridings of Beauséjour and Moncton—Dieppe to reach each other. The Regional Commission also noted that the suggested changes would mean that Beauséjour, along with the two districts of the north, would represent mainly French-speaking communities. As previously noted, our redistribution plan maintains the status quo.

The Commission does not believe that the electoral map of the province or the electoral district of Beauséjour requires fundamental restructuring as suggested. Although the population of Beauséjour has increased, the Commission

Beauséjour

La Commission propose un changement mineur à la circonscription de Beauséjour, celui d'attribuer à la circonscription proposée de Moncton—Dieppe la toute petite partie de la ville de Moncton qui se trouve actuellement dans la circonscription de Beauséjour. La circonscription proposée de Beauséjour compte 88 490 habitants et présente un écart de 14,09 % au-dessus du quotient électoral de la province.

Nous avons reçu des observations de la Commission des services régionaux de Kent proposant des changements en profondeur à plusieurs des circonscriptions actuelles, ce qui entraînerait une importante révision de la carte électorale du Nouveau-Brunswick, notamment la suppression de Miramichi—Grand Lake, de Fundy Royal, de Tobique—Mactaquac et de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest; et la création de Central NB, Albert—Tantramar, Western Valley—Charlotte et de Kings—York.

Les observations indiquent que toutes les collectivités qui relèvent de la Commission des services régionaux de Kent seraient attribuées à la circonscription proposée de Beauséjour. Plusieurs de ces collectivités (pour la plupart dans le comté de Kent, mais certaines dans le comté de Northumberland) sont situées dans la circonscription proposée de Miramichi—Grand Lake, une circonscription qui est sous-peuplée. De plus, il était proposé que la partie sud de la circonscription, y compris les collectivités de Sackville, de Dorchester, de Port Elgin et des régions avoisinantes, soit retranchée de Beauséjour et attribuée à l'actuelle circonscription de Fundy Royal. Un citoyen de Miramichi—Grand Lake a présenté des observations similaires pour Beauséjour : il a demandé que les collectivités situées dans le comté de Kent soient retranchées de Miramichi—Grand Lake et transférées à Beauséjour et que la partie sud de la circonscription soit transférée à Fundy Royal.

Si le retrait proposé des collectivités de Miramichi—Grand Lake devait avoir lieu, il faudrait ajouter d'autres collectivités à cette circonscription afin de respecter l'écart permis de 25 % par rapport au quotient électoral. Le transfert des collectivités proposées de Beauséjour à Fundy Royal signifierait que certains habitants de la circonscription et le député de Fundy Royal devraient traverser les circonscriptions de Beauséjour et de Moncton—Dieppe pour se rencontrer. La Commission des services régionaux de Kent a également noté que les changements proposés feraient en sorte que Beauséjour, ainsi que deux districts du nord, représenteraient des communautés principalement francophones. Comme il a été mentionné précédemment, la proposition préserve le statu quo.

Selon la Commission, il n'est pas nécessaire de modifier en profondeur la carte électorale de la province ou la circonscription de Beauséjour, comme il a été suggéré. Même si la population de Beauséjour a connu une augmentation,

is of the view that the increase does not warrant a change of its boundaries. Its relatively high population compared to the other rural electoral districts is justified, given that it is geographically the smallest rural electoral district (approximately 4,080 km^2). This district has a strong community of interest and, in our view, it is appropriate in both size and character. Although Beauséjour would have a population count closer to the electoral quota if these suggestions were adopted, the Commission did not deem that this would contribute to more effective representation.

Fredericton (suggested name: Fredericton—Oromocto)

The Commission proposes that the electoral district of Fredericton be renamed Fredericton—Oromocto. It would comprise the current existing district **PLUS** those parts situated in the current district of Tobique—Mactaquac that are included within the new proposed limit of the City of Fredericton, as of April 8, 2022; **LESS** the Parish of Burton assigned to the proposed electoral district of Saint John—St. Croix; and **LESS** the Parish of Sheffield and those parts of the parishes of Maugerville and Canning that are in the current riding of Fredericton, assigned to Miramichi—Grand Lake. The proposed electoral district of Fredericton—Oromocto has a population of 85,540 and is 10.29% above the provincial electoral quota.

The Commission received a submission from the City of Fredericton, as well as from two members of the public who live within the city limits but are part of the current district of Tobique—Mactaquac, asking that the entirety of the City of Fredericton be included in one district instead of two as it now stands.

The City of Fredericton is the urban centre of New Brunswick's Capital Region. The City is of the view that the community of interest shared by the urban electorate is best advanced by combining in one electoral district: the entirety of the City of Fredericton (per the new proposed city limits), the Town of Oromocto, the Village of New Maryland, the St. Mary's First Nation, and the Oromocto First Nation. There is no doubt that a strong community of interest and historical ties exist among these communities.

The adoption of the City's suggestions would permit the transfer of the Parish of Sheffield and those parts of the parishes of Maugerville and Canning that are in the current riding of Fredericton to the proposed riding of Miramichi—Grand Lake, which is chronically underpopulated. This factor also militates in favour of accepting the suggestions we received concerning the readjustment of the boundaries of this riding.

la Commission n'est pas d'avis qu'un remaniement de ses limites est justifié. Le chiffre de population relativement élevé de cette circonscription est fondé parce qu'il s'agit de la plus petite circonscription rurale au niveau de la superficie (environ 4 080 km^2). Comme la circonscription a une forte communauté d'intérêts, elle est d'une superficie et d'une nature acceptables, à notre avis. La Commission estime que cette mesure ne contribuerait pas à une représentation plus efficace même si le chiffre de la population de Beauséjour se rapprocherait du quotient électoral si les suggestions étaient adoptées.

Fredericton (nom suggéré : Fredericton—Oromocto)

La Commission propose que la circonscription de Fredericton soit renommée Fredericton—Oromocto. Cette nouvelle circonscription serait formée de la circonscription actuelle, **PLUS** les parties de la circonscription actuelle de Tobique—Mactaquac incluses dans la nouvelle limite proposée de la ville de Fredericton, au 8 avril 2022; **MOINS** la paroisse de Burton qui serait attribuée à la circonscription proposée de Saint John—St. Croix; et **MOINS** la paroisse de Sheffield et les parties des paroisses de Maugerville et de Canning se trouvant actuellement dans la circonscription de Fredericton, attribuées à Miramichi—Grand Lake. La circonscription proposée de Fredericton—Oromocto compte 85 540 habitants et présente un écart de +10,29 % par rapport au quotient électoral de la province.

La Commission a reçu des observations de la Ville de Fredericton, ainsi que de deux citoyens qui vivent dans les limites de la ville, mais qui se trouvent dans la circonscription actuelle de Tobique—Mactaquac. Ils demandent d'intégrer toute la ville de Fredericton en une seule circonscription plutôt que de conserver deux circonscriptions, comme c'est le cas à l'heure actuelle.

La ville de Fredericton est le centre urbain de la région de la capitale du Nouveau-Brunswick. La Ville de Fredericton est d'avis que les électeurs urbains, vu leur communauté d'intérêts, bénéficieraient d'un regroupement en une seule circonscription : soit la totalité de la ville de Fredericton (conformément aux limites de la ville proposées), la ville d'Oromocto, le village de New Maryland, la Première Nation de St. Mary's et la Première Nation d'Oromocto. Il ne fait aucun doute que ces collectivités partagent une importante communauté d'intérêts et de solides liens historiques.

L'adoption des suggestions de la Ville de Fredericton permettrait que la paroisse de Sheffield et les parties des paroisses de Maugerville et de Canning se trouvant dans la circonscription actuelle de Fredericton soient transférées à la circonscription proposée de Miramichi—Grand Lake, qui est continuellement sous-peuplée. Ce facteur milite également en faveur de l'acceptation des suggestions que nous avons reçues concernant la révision des limites de cette circonscription.

The Commission concludes that the arguments made in favour of the suggested changes are reasonable and we are proposing to go along with them. However, we are of the opinion that the proposed electoral district should be renamed Fredericton—Oromocto, to give a better description of the new geography of the district.

Fundy Royal (suggested name: Fundy Royal—Riverview)

The Commission proposes that the electoral district of Fundy Royal be renamed Fundy Royal—Riverview. It would comprise the current electoral district **PLUS** that part of the Town of Riverview that is in the current electoral district of Moncton—Riverview—Dieppe; **LESS** the Parish of Waterborough assigned to the proposed electoral district of Miramichi—Grand Lake; and **LESS** the Town of Quispamsis, which would be assigned to the proposed electoral district of Saint John—Kennebecasis. The proposed electoral district of Fundy Royal—Riverview has a population of 74,261 and is 4.25% below the provincial electoral quota.

There exists a community of interest as well as historical ties between the Town of Riverview and the riding of Fundy Royal, because approximately 50% of the population of Riverview is already part of the riding of Fundy Royal. In fact, the Commission received comments from a resident of the Town of Riverview expressing her frustration with the fact that the Town of Riverview was divided between two ridings and commenting that many did not seem to know where the dividing line between the districts was situated. The community of identity is obvious, as the riding of Fundy Royal and the Town of Riverview are both heavily populated with majority-Anglophone communities.

The transfer of the remainder of the Town of Riverview to Fundy Royal is also driven by the fact that the current district of Moncton—Riverview—Dieppe, with a variance of 30.53% over the electoral quota, is beyond the allowable variance; therefore, a part of this riding must be transferred to another district. Obviously, similar arguments to those made above could also be used, at least in part, to justify transferring the remainder of Dieppe to the district of Beauséjour. Therefore, in the section dealing with the proposed electoral district of Moncton—Dieppe, we explain further why the Commission is proposing to transfer the remainder of the Town of Riverview to Fundy Royal, instead of transferring the remainder of the City of Dieppe to Beauséjour.

The community of Waterborough adjoins the community of Chipman. We assigned Waterborough to Miramichi—Grand Lake, because of its geographic proximity to the communities of Canning, Minto and Chipman, which are all part of the proposed electoral district of

La Commission a déterminé que les arguments avancés à l'appui des changements mis de l'avant sont raisonnables. Nous proposons de les adopter. Cependant, nous sommes d'avis que la circonscription électorale proposée soit renommée Fredericton—Oromocto afin de mieux décrire sa situation géographique.

Fundy Royal (nom suggéré : Fundy Royal—Riverview)

La Commission propose que la circonscription de Fundy Royal soit renommée Fundy Royal—Riverview. La circonscription comprendrait la circonscription actuelle **PLUS** la partie de la ville de Riverview qui se trouve actuellement dans la circonscription de Moncton—Riverview—Dieppe; **MOINS** la paroisse de Waterborough qui serait attribuée à la circonscription proposée de Miramichi—Grand Lake; et **MOINS** la ville de Quispamsis qui serait attribuée à la circonscription proposée de Saint John—Kennebecasis. La circonscription proposée de Fundy Royal—Riverview compte 74 261 habitants et présente un écart de 4,25 % sous le quotient électoral de la province.

La ville de Riverview et la circonscription de Fundy Royal ont en commun une communauté d'intérêts ainsi que des liens historiques étant donné qu'environ 50 % de la population de Riverview fait déjà partie de la circonscription de Fundy Royal. En fait, la Commission a reçu des commentaires d'une résidente de la ville de Riverview, qui exprime sa frustration parce que la ville de Riverview est divisée en deux circonscriptions. Elle indique qu'un grand nombre de résidents ne savent même pas où se trouve la ligne de partage entre les circonscriptions. La spécificité de la circonscription est évidente, car on y trouve bon nombre de communautés majoritairement anglophones dans la circonscription de Fundy Royal et la ville de Riverview.

Le transfert du reste de la ville de Riverview à Fundy Royal se justifie également parce que la circonscription actuelle de Moncton—Riverview—Dieppe affiche un écart de 30,53 % au-dessus du quotient électoral, ce qui dépasse l'écart permis. C'est pourquoi une partie de cette circonscription doit être transférée à une autre circonscription. Il est clair que nous pourrions également invoquer les mêmes arguments que dans le cas précédent pour justifier, du moins en partie, le transfert du reste de Dieppe dans la circonscription de Beauséjour. Par conséquent, dans la section portant sur la circonscription proposée de Moncton—Dieppe, nous précisons les raisons qui incitent la Commission à proposer le transfert du reste de la ville de Riverview à Fundy Royal plutôt que le transfert du reste de la ville de Dieppe à Beauséjour.

La collectivité de Waterborough est adjacente à la collectivité de Chipman. Nous attribuons Waterborough à Miramichi—Grand Lake parce que cette collectivité est rapprochée géographiquement des collectivités de Canning, Minto et de Chipman, toutes situées dans la

Miramichi—Grand Lake. Its addition to Miramichi—Grand Lake will help increase the population count of that riding. The Commission is also of the view that Waterborough has a community of interest and identity with the communities in the proposed riding of Miramichi—Grand Lake.

Bearing in mind relative voter parity, the Commission has assigned the Town of Quispamsis to the proposed electoral district of Saint John—Kennebecasis. We have more to say about this proposed move in discussing the proposed district of Saint John—Kennebecasis.

The proposed district of Fundy Royal—Riverview, while mostly rural, has a landmass that is less than half the size of the two geographically largest electoral districts, Miramichi—Grand Lake and Tobique—Mactaquac. Therefore, a higher population is justified.

As the entirety of the Town of Riverview will be included in this proposed riding, the Commission proposes that the name of the electoral district be changed to Fundy Royal—Riverview. The new boundary changes dictate a change of name to better reflect the new geographic boundary.

Madawaska—Restigouche

The Commission proposes that the electoral district of Madawaska—Restigouche, whose population is 22.40% below the provincial quota, comprise the current electoral district **PLUS** the Parish of Grand Falls, the Town of Grand Falls, the Parish of Drummond, the Village of Drummond, and the Rural Community of Saint-André, which are in the current electoral district of Tobique—Mactaquac. We are also proposing a small adjustment concerning the boundaries around the Mount Carleton Provincial Park and the Nepisiguit Protected Natural Area, so that the entirety of the Park and Protected Area will be in the proposed district of Madawaska—Restigouche, rather than leaving a very small part of it (which has a population count of zero) in the proposed district of Miramichi—Grand Lake. The proposed electoral district of Madawaska—Restigouche has a population of 71,099 and is 8.33% below the provincial electoral quota.

Travelling from the west to the east of this riding, and vice versa, is challenging, due to the distance and a poor transportation system. More than 300 kilometres separate Connors in Madawaska from Colborne in Restigouche, and it takes more than three and a half hours to travel this distance by car. We believe that the geographical challenges justify it having a population that is 8.33% below the provincial electoral quota.

circonscription proposée de Miramichi—Grand Lake. Son ajout à Miramichi—Grand Lake permettra d'accroître les chiffres de la population de celle-ci. Par ailleurs, la Commission est d'avis que la communauté d'intérêts et la spécificité de Waterborough rejoignent celles de la circonscription proposée de Miramichi—Grand Lake.

La Commission, qui tient compte de la parité électorale relative, a attribué la ville de Quispamsis à la circonscription proposée de Saint John—Kennebecasis. Ce sujet sera abordé plus en détail dans la section consacrée à la circonscription proposée de Saint John—Kennebecasis.

La superficie de la circonscription proposée de Fundy Royal—Riverview, qui est essentiellement rurale, représente moins de la moitié de celle des deux plus vastes circonscriptions : Miramichi—Grand Lake et Tobique—Mactaquac. Par conséquent, on peut justifier une population plus élevée.

Étant donné que l'ensemble de la ville de Riverview sera intégré à la circonscription proposée, la Commission propose que la circonscription soit renommée Fundy Royal—Riverview. Il convient de changer de nom afin de mieux tenir compte des nouvelles limites géographiques qui résultent des modifications des limites.

Madawaska—Restigouche

La Commission propose que la circonscription de Madawaska—Restigouche, dont le chiffre de la population est de 22,40 % inférieur au quotient électoral provincial, comprenne le territoire de l'actuelle circonscription **PLUS** la paroisse de Grand-Sault, la ville de Grand-Sault, la paroisse de Drummond, le village de Drummond et la communauté rurale de Saint-André, qui font actuellement partie de la circonscription de Tobique—Mactaquac. Elle propose également de modifier légèrement les limites afin que la totalité du parc provincial Mont-Carleton et de la zone naturelle protégée de Nepisiguit soit incluse dans la circonscription proposée de Madawaska—Restigouche, ce qui évitera qu'une très petite portion (dont le chiffre de la population est de zéro) de leur territoire fasse partie de la circonscription proposée de Miramichi—Grand Lake. La circonscription proposée de Madawaska—Restigouche compte 71 099 personnes, soit 8,33 % sous le quotient électoral de la province.

Dans cette circonscription, il est difficile de passer de l'ouest à l'est (et vice-versa) en raison de la distance et d'un système de transport déficient. Plus de 300 kilomètres séparent Connors, dans Madawaska, et Colborne, dans Restigouche, et il faut plus de trois heures et demie en voiture pour aller de l'une à l'autre. Nous croyons que les défis géographiques qui existent dans cette circonscription justifient que le chiffre de sa population soit de 8,33 % inférieur au quotient électoral provincial.

The Commission received three different submissions making suggestions that would affect the electoral district of Madawaska—Restigouche. None of these submissions seemed to be from residents of the communities being transferred, and the Commission did not retain any of these submissions in their totality. However, all three suggested that the regions of Saint-André, Grand Falls, and Drummond should be in the same riding as Madawaska County. Although this region will add landmass to the riding, it will not increase the distance from the west to the east.

These communities have historical ties, as well as a community of interest, with communities in both Madawaska—Restigouche and Tobique—Mactaquac. From 1966 to 1996, they were in the same riding as the communities of Madawaska County; the riding was then known as Madawaska—Victoria. In fact, the line that separates the two counties runs through the Town of Grand Falls. It is also noted that these communities are included in the Northwest Regional Service Commission, along with the rest of the communities of Madawaska County.

They have a stronger community of identity with the riding of Madawaska—Restigouche than with Tobique—Mactaquac, due to language and culture. The population of this region is predominantly Francophone. More than 78% of the people of the current district of Madawaska—Restigouche are Francophones, while less than 17% of the people of the current district of Tobique—Mactaquac are Francophones.

Furthermore, this readjustment contributes to an increase in the population of the current electoral district of Madawaska—Restigouche, which has a variance that is very close to the allowable limit, at 22.40% below the provincial quota. Extending the boundary of Madawaska—Restigouche to include the Francophone communities that are situated in the northern part of the adjoining riding of Tobique—Mactaquac brings the population of Madawaska—Restigouche closer to the electoral quota, with a variance of -8.33%. We realize that this move will bring the population count of the proposed district of Tobique—Mactaquac further from the electoral quota, from -10.59% to -16.63%, notwithstanding the additions that we are proposing for that district. One district has moved closer to the electoral quota by gaining 14.07%, while the other has lost 6.04%. Therefore, this readjustment promotes relative voter parity in the overall electoral map of the province.

The Commission concludes that, when the factors of relative voter parity, community of interest, community of identity and historical pattern are taken as a whole, the communities being transferred can be more effectively represented as part of the proposed electoral district of Madawaska—Restigouche.

La Commission a reçu trois suggestions de modifications pour la circonscription de Madawaska—Restigouche. Ces suggestions ne semblent pas émaner de résidents des communautés concernées et n'ont pas été intégralement retenues par la Commission. Toutefois, dans les trois cas, il est suggéré que les régions de Saint-André, Grand-Sault et Drummond fassent partie de la même circonscription que le comté de Madawaska. Bien que ces régions viendraient ajouter à la superficie de la circonscription, elles n'allongeraient pas l'axe est-ouest.

Ces communautés partagent des liens historiques et une communauté d'intérêts tant avec les communautés de Madawaska—Restigouche qu'avec celles de Tobique—Mactaquac. De 1966 à 1996, elles étaient dans la même circonscription que les communautés du comté de Madawaska. La circonscription s'appelait alors Madawaska—Victoria. De fait, la frontière entre les deux comtés traverse la ville de Grand-Sault. De plus, ces communautés font partie de la Commission de services régionaux Nord-Ouest, tout comme les communautés du comté de Madawaska.

La spécificité linguistique et culturelle de ces communautés les rapproche davantage de la circonscription de Madawaska—Restigouche que de celle de Tobique—Mactaquac. En effet, la population de cette région est à prédominance francophone. Or, plus de 78 % des habitants de la circonscription actuelle de Madawaska—Restigouche sont francophones alors que moins de 17 % des habitants de la circonscription actuelle de Tobique—Mactaquac le sont.

De plus, ce redécoupage augmente la population de l'actuelle circonscription de Madawaska—Restigouche, dont l'écart par rapport au quotient électoral provincial est très près du seuil inférieur permis, à -22,40 %. L'intégration des communautés francophones de la partie nord de la circonscription adjacente de Tobique—Mactaquac rapproche le chiffre de la population de Madawaska—Restigouche du quotient électoral, l'écart étant réduit à -8,33 %. Nous sommes conscients qu'avec cette modification, le chiffre de la population de la circonscription proposée de Tobique—Mactaquac s'écartera encore plus du quotient électoral (de -10,59 % à -16,63 %) malgré les ajouts que nous proposons pour cette circonscription. En somme, la modification rapproche l'une des circonscriptions du quotient électoral de 14,07 % et en éloigne une autre de 6,04 %. C'est donc dire qu'elle favorise une parité électorale relative pour l'ensemble de la carte électorale de la province.

La Commission conclut que compte tenu de la parité électorale relative, de la communauté d'intérêts, de la spécificité et de l'évolution historique, les communautés transférées seront mieux représentées dans la circonscription proposée de Madawaska—Restigouche.

Miramichi—Grand Lake

The Commission proposes that the electoral district of Miramichi—Grand Lake comprise the current electoral district **PLUS** that part added by extending the district southward to include the Parish of Sheffield and those parts of the parishes of Maugerville and Canning that are in the current electoral district of Fredericton; **PLUS** the Parish of Waterborough that is in the current electoral district of Fundy Royal; **LESS** that part of the Regional Municipality of Tracadie currently located in this riding (which includes the communities of Rivière-du-Portage, Haut-Rivière-du-Portage and Brantville) assigned to the proposed electoral district of Acadie—Bathurst; and **LESS** a very small area within the Mount Carleton Provincial Park and Nepisiguit Protected Natural Area (which has a population count of zero), assigned to the proposed electoral district of Madawaska—Restigouche. The proposed electoral district of Miramichi—Grand Lake has a population of 59,725 and is 23.00% below the provincial electoral quota.

It covers a land area of approximately 18,500 square kilometres, or 25% of the province's landmass, making it the largest riding in New Brunswick. Tobique—Mactaquac comes in second, at approximately 15,500 square kilometres.

The population of the current electoral district now stands at 57,520, which is 25.84% below the provincial electoral quota. With the transfer to Acadie—Bathurst of that small part of the Regional Municipality of Tracadie that was in Miramichi—Grand Lake (approximately 1,990 residents), this variance increases to approximately 28% under the provincial electoral quota. A variance of more than 25% of the electoral quota is not allowed by the Act, as the Commission concluded that there were no extraordinary circumstances that would justify allowing any electoral district in New Brunswick to deviate by more or less than 25% of the electoral quota. Therefore, additions must be made to this riding to keep it within the allowable variance.

Water is an impediment to expansion on its eastern boundary. Adding to the challenges of the reconfiguration of an appropriate electoral district is the fact that this district is surrounded by the three predominantly Francophone ridings and has large, very sparsely populated areas. Its neighbour to the west, the proposed electoral district of Tobique—Mactaquac, is also substantially underpopulated, with a variance of 16.63% below the provincial quota.

In addition to comments received from the public relevant to this riding (alluded to in the discussion of the riding of Beauséjour), the Commission also received a written submission from Mr. Jake Stewart, the member of Parliament for Miramichi—Grand Lake. He encouraged

Miramichi—Grand Lake

La Commission propose que la circonscription de Miramichi—Grand Lake comprenne le territoire de l'actuelle circonscription **PLUS** le territoire ajouté par l'extension de la circonscription vers le sud, soit la paroisse de Sheffield et les parties des paroisses de Maugerville et Canning qui font actuellement partie de la circonscription de Fredericton; **PLUS** la paroisse de Waterborough, qui est dans l'actuelle circonscription de Fundy Royal; **MOINS** la partie de la municipalité régionale de Tracadie qui est actuellement incluse dans cette circonscription (soit les communautés de Rivière-du-Portage, Haut-Rivière-du-Portage et Brantville) et qui serait intégrée à la circonscription proposée d'Acadie—Bathurst; **MOINS** une très petite portion du parc provincial Mont-Carleton et de la zone naturelle protégée de Nepisiguit (dont le chiffre de la population est de zéro), qui seraient intégrées à la circonscription proposée de Madawaska—Restigouche. La circonscription proposée de Miramichi—Grand Lake compte 59 725 personnes, soit 23,00 % sous le quotient électoral de la province.

Cette circonscription, qui compte environ 18 500 kilomètres carrés ou 25 % du territoire du Nouveau-Brunswick, est la plus grande de la province. Avec environ 15 500 kilomètres carrés, Tobique—Mactaquac arrive au deuxième rang.

La population de l'actuelle circonscription est en ce moment de 57 520 personnes, soit 25,84 % de moins que le quotient électoral de la province. Avec le transfert à Acadie—Bathurst de la petite partie de la municipalité régionale de Tracadie qui était dans Miramichi—Grand Lake (environ 1 990 habitants), cet écart augmente à environ -28 %. La *Loi* ne permet pas un écart de plus de 25 % par rapport au quotient électoral dans la mesure où la Commission a conclu qu'aucune circonstance extraordinaire ne justifiait que le chiffre de la population de l'une ou l'autre des circonscriptions du Nouveau-Brunswick ne soit à plus de 25 % au-dessus ou en dessous du quotient électoral. Par conséquent, des ajouts doivent être faits pour que l'écart demeure dans les limites permises.

L'eau empêche une extension vers l'est. En plus, la circonscription est entourée des trois circonscriptions à prédominance francophone et elle a de vastes secteurs très peu peuplés, ce qui ajoute à la difficulté de former une circonscription adéquate. À 16,63 % sous le quotient électoral provincial, sa voisine du côté ouest, la circonscription proposée de Tobique—Mactaquac, est elle aussi sensiblement sous-peuplée.

En plus des commentaires formulés par le public au sujet de cette circonscription (commentaires dont il est fait mention dans la section sur la circonscription de Beauséjour), la Commission a aussi reçu des observations écrites de M. Jake Stewart, le député de Miramichi—Grand Lake.

the Commission to maintain the current riding as is. As explained above, this is not allowed. As an alternative, he suggested that we consider extending the district westerly and assign to it the communities of Juniper, Stanley and other smaller rural communities nearby. As noted, the riding to the west is Tobique—Mactaquac, which is also substantially underpopulated.

M. Stewart a invité la Commission à ne pas apporter de modifications à la circonscription. Comme cela a déjà été expliqué, cela n'est pas possible. Comme autre possibilité, M. Stewart a suggéré qu'on étende la circonscription vers l'ouest en y intégrant les communautés de Juniper et Stanley ainsi que de petites communautés rurales situées à proximité. Comme noté précédemment, la circonscription à l'ouest, Tobique—Mactaquac, est elle aussi considérablement sous-peuplée.

It is in part these reasons that prompted the Commission to propose an extension toward the south, where the communities of interest and identity better align and there is more population.

C'est entre autres pour ces raisons que la Commission propose une extension vers le sud, où les communautés d'intérêts et la spécificité correspondent mieux et où la population est plus nombreuse.

Considering that the parishes of Maugerville and Canning are already partly in the current riding of Miramichi—Grand Lake, the Commission is of the view that the remaining part of the parishes of Maugerville and Canning and the parishes of Sheffield and Waterborough are well suited additions to this riding, because of their character as rural communities, their economic community of interest and their linguistic profile.

Les paroisses de Maugerville et Canning étant déjà en partie dans l'actuelle circonscription de Miramichi—Grand Lake, la Commission croit que les parties de ces paroisses qui n'y sont pas ainsi que les paroisses de Sheffield et Waterborough sont des ajouts appropriés en raison de leur caractère rural, de leur communauté d'intérêts économiques et de leur profil linguistique.

Notwithstanding our efforts to increase the population of this district, the deviation from the electoral quota (-23.00%) is still very high. It is the highest in the province, nearing the lower tolerance level. Bearing in mind the main objective of effective representation, the Commission concludes that it is more important to conserve this electoral district with a small population than to create a riding with a population closer to the electoral quota, whose residents feel that they do not belong, by reason of the community of interest or identity binding them to an adjacent riding.

Malgré nos efforts visant à augmenter la population de cette circonscription, l'écart par rapport au quotient électoral (-23,00 %) demeure très grand. Cet écart, le plus important dans la province, s'approche du seuil inférieur de tolérance. L'objectif primordial étant la représentation effective, la Commission conclut néanmoins qu'il vaut mieux conserver cette circonscription peu peuplée que de créer une circonscription peut-être plus près du quotient électoral, mais envers laquelle les habitants n'ont pas de sentiment d'appartenance parce que leurs intérêts ou leur spécificité les rapprochent d'une circonscription adjacente.

This decision is consistent with the provisions of the Act, which permit the Commission to look beyond the principle of representation by population to consider manageable geographic size for sparsely populated, rural, or northern regions of a province. It is generally recognized that it is more difficult to represent large rural districts than small urban districts. The problems of representing a vast, sparsely populated territory warrants a lower population count in this district.

Cette décision est conforme aux dispositions de la *Loi*, lesquelles permettent à la Commission d'aller au-delà du principe de la représentation selon la population pour éviter que la superficie des circonscriptions des régions peu peuplées, rurales ou septentrionales de la province ne soit pas trop vaste. Il est généralement reconnu qu'assurer une représentation dans les grandes circonscriptions rurales est plus difficile que dans les petites circonscriptions urbaines. Les problèmes qu'il faut surmonter pour représenter un territoire peu densément peuplé justifient que le chiffre de la population de cette circonscription soit plus bas.

Notwithstanding its large geographic size, the shared interests of its population makes this electoral district viable. Technological advancement continues to ease communication challenges formerly experienced in large geographic areas. Thus, despite its size, the Commission is of the view this electoral district can be effectively represented.

Malgré sa vaste étendue, cette circonscription est viable en raison de la communauté d'intérêts de sa population. Les communications, qui étaient auparavant problématiques dans les régions à grande superficie, sont de plus en plus faciles grâce aux progrès technologiques. Par conséquent, la Commission est d'avis que la taille de cette circonscription n'est pas un obstacle à une représentation effective.

Moncton—Riverview—Dieppe (suggested name: Moncton—Dieppe)

The Commission proposes that the electoral district of Moncton—Riverview—Dieppe be renamed Moncton—Dieppe and comprise the current electoral district **PLUS** that very small part of the City of Moncton that is in the current electoral district of Beauséjour; **LESS** that part of the Town of Riverview that is in the current district of Moncton—Riverview—Dieppe, assigned to the proposed electoral district of Fundy Royal—Riverview. The proposed electoral district of Moncton—Dieppe has a population of 91,333 and is 17.76% above the provincial electoral quota.

The Commission recognizes the ties that bind the three communities that form the current riding. These militated strongly thus far in favour of keeping all of them together within one electoral district. However, we are of the view that keeping them together while continuing to chip away parts of Dieppe and Riverview is no longer the most appropriate configuration for this riding when considering the available alternatives for creating an electoral map for New Brunswick.

The population of the current electoral district of Moncton—Riverview—Dieppe grew from 89,484 in 2011 to 101,237 in 2021. Thus, its population is 30.53% over the provincial electoral quota and adjustments are therefore required.

The Commission received a submission from the City of Moncton recognizing that changes to the boundaries of this riding were inevitable, to comply with the Act. It noted that the population count of the City of Moncton is now at 79,470, which is 2.46% above the electoral quota. It stated: “Previous Commissions have drawn our federal electoral district boundaries with a goal of respecting the community of interest and identity that is present [...] in the greater Moncton area. Although the merit of this approach is undeniable, our desire to continue to collaborate and share with our regional partners to deliver the best possible services to our combined citizens will continue regardless of the boundaries chosen.” In conclusion, it stated that “the City of Moncton’s preferred option is a Moncton riding that coincides with [the] City’s current municipal boundaries.” We seriously considered this option but, for reasons explained below, the Commission concluded that the part of the City of Dieppe that is currently in this riding and the City of Moncton should be kept together in the proposed district of Moncton—Dieppe.

Transferring both the remainder of the City of Dieppe and the Town of Riverview to other ridings, as suggested, would require major changes to several other ridings. Transferring the remainder of Dieppe (a population of

Moncton—Riverview—Dieppe (nom suggéré : Moncton—Dieppe)

La Commission propose que la circonscription de Moncton—Riverview—Dieppe soit renommée Moncton—Dieppe et qu’elle comprenne le territoire de la circonscription actuelle, **PLUS** la très petite partie de la ville de Moncton qui se trouve dans l’actuelle circonscription de Beauséjour; **MOINS** la partie de la ville de Riverview qui est actuellement dans l’actuelle circonscription et qui serait intégrée à la circonscription proposée de Fundy Royal—Riverview. La circonscription proposée de Moncton—Dieppe compte 91 333 personnes, soit 17,76 % de plus que le quotient électoral de la province.

La Commission est consciente des liens qui unissent les trois communautés de l’actuelle circonscription. Jusqu’à présent, ces liens ont fortement milité pour qu’elles demeurent dans une même circonscription. Toutefois, nous sommes d’avis que les garder ensemble tout en continuant de retrancher de petites parties de Dieppe et de Riverview n’est plus la configuration qui convient le mieux à cette circonscription compte tenu des solutions de rechange disponibles pour établir la carte électorale du Nouveau-Brunswick.

La population de l’actuelle circonscription de Moncton—Riverview—Dieppe est passée de 89 484 en 2011 à 101 237 en 2021. Cela signifie que la population actuelle excède de 30,53 % le quotient électoral de la province. Par conséquent, des modifications s’imposent.

La Ville de Moncton a reconnu dans des observations envoyées à la Commission que le respect de la *Loi* exigeait des modifications aux limites de la circonscription. La Ville a mentionné que sa population est maintenant de 79 470 personnes, soit 2,46 % de plus que le quotient électoral et a ajouté : « Les précédentes commissions ont tracé les limites de notre circonscription électorale fédérale afin de respecter la communauté d’intérêts et l’identité de la région du Grand Moncton. Même s’il ne fait aucun doute que cette approche est bien fondée, nous serons toujours, sans égard aux limites retenues, animés de la volonté de continuer de collaborer et d’échanger avec nos partenaires régionaux afin d’offrir les meilleurs services qui soient à l’ensemble des citoyens. » La Ville de Moncton écrit en conclusion qu’elle « préfère l’option d’une circonscription électorale qui correspond à son périmètre municipal actuel. » Nous avons sérieusement examiné cette possibilité, mais pour les raisons expliquées ci-dessous, nous avons conclu que la partie de la ville de Dieppe actuellement dans Moncton—Riverview—Dieppe et la ville de Moncton devraient rester ensemble dans la circonscription proposée de Moncton—Dieppe.

Transférer dans d’autres circonscriptions la partie de la ville de Dieppe et la partie de la ville de Riverview actuellement dans Moncton—Riverview—Dieppe, comme cela est suggéré, exigerait des modifications majeures à

11,863) to Beauséjour would increase the population of Beauséjour to 100,353, thus bringing it beyond the allowable limit of 25%, at 29.39% above the electoral quota. As previously explained, we are basically proposing that the electoral district of Beauséjour remain as is, because we found it appropriate in both size and character.

plusieurs autres circonscriptions. Le transfert de la partie de Dieppe (population de 11 863 personnes) dans Beauséjour augmenterait la population de cette circonscription à 100 353, soit 29,39 % au-dessus du quotient électoral alors que la limite permise est de 25 %. Comme nous l'avons expliqué, nous proposons essentiellement que la circonscription de Beauséjour demeure telle quelle, car nous croyons qu'elle convient tant sur le plan de la taille que sur celui de la spécificité.

As noted earlier, we also received a submission from the Société de l'Acadie du Nouveau-Brunswick expressing its wish that the riding currently known as Moncton—Riverview—Dieppe remain bilingual after the redistribution process. The Commission is of the view that it is desirable that the riding encompassing the City of Moncton remain bilingual, provided that this can be done within the confines of the law and jurisprudence that govern us.

Nous avons également reçu des observations de la Société de l'Acadie du Nouveau-Brunswick, qui souhaite que la circonscription actuellement appelée Moncton—Riverview—Dieppe demeure bilingue à l'issue du redécoupage. La Commission trouve souhaitable que la circonscription qui comprend la ville de Moncton demeure bilingue dans la mesure où la loi et la jurisprudence le permettent.

Statistics Canada will release the data concerning the linguistic diversity and use of English and French in Canada on August 17, 2022. In the meantime, we are using the 2016 data. For that part of Dieppe that remains in the proposed district, this data shows that 60.6% of its population indicate French as the language spoken most often at home, while 66.6% indicate that their mother tongue is French. For the City of Moncton, this data shows that 23% of its population indicate French as the language spoken most often at home, while 30.7% indicate that their mother tongue is French. By keeping part of the City of Dieppe within the same electoral district as the City of Moncton, these percentages increase to 27.8% and 35.4% respectively. At the end of the last redistribution, these percentages for the current electoral district of Moncton—Riverview—Dieppe were 28.95% and approximately 34.5% respectively.

Statistique Canada publiera les données concernant la diversité linguistique et l'usage de l'anglais et du français au Canada le 17 août 2022. Entre-temps, nous utilisons les données de 2016. Ces données montrent que dans la partie de Dieppe qui demeure dans la circonscription proposée, 60,6 % de la population affirme que le français est la langue la plus souvent parlée à la maison alors que 66,6 % affirment que sa langue maternelle est le français. En ce qui concerne la ville de Moncton, ces données montrent que 23 % de sa population affirme que le français est la langue la plus souvent parlée à la maison alors que 30,7 % affirment que sa langue maternelle est le français. En laissant une partie de la ville de Dieppe dans la même circonscription que la ville de Moncton, ces pourcentages augmentent respectivement à 27,8 % et 35,4 %. À l'issue du dernier redécoupage, ces pourcentages dans la circonscription actuelle de Moncton—Riverview—Dieppe étaient respectivement à 28,95 % et à environ 34,5 %.

Notwithstanding the bilingual status of the City of Moncton, the Commission is of the opinion that the dilution of the Francophone critical mass and the loss of a Francophone municipality (Dieppe) would endanger the effective representation of the Francophone minority in the suggested new riding, in that it would weaken that minority's political influence and diminish its ability to voice its concerns effectively.

Malgré le statut bilingue de la ville de Moncton, la Commission croit que la dilution de la masse critique francophone et la perte d'une municipalité francophone (Dieppe) mettraient en péril la représentation effective de la minorité francophone dans la nouvelle circonscription suggérée, car elles affaibliraient l'influence politique de cette minorité et diminueraient sa capacité à exprimer ses préoccupations efficacement.

Furthermore, the Acadians and Francophones of Dieppe and Moncton (in the proposed electoral district of Moncton—Dieppe) represent a community of interest, in that their interests are intrinsically tied in with the substantial Francophone institutional network found in the Moncton area. Keeping Moncton and Dieppe together in the proposed district of Moncton—Dieppe makes it possible to preserve the integrity of the community of interest formed by the Francophone population of Dieppe and Moncton toward the Francophone institutional network located therein, and to preserve a Francophone critical mass in the proposed district of Moncton—Dieppe.

Par ailleurs, les Acadiens et les francophones de Dieppe et de Moncton (dans la circonscription proposée de Moncton—Dieppe) forment une communauté d'intérêts intimement liée à l'important réseau institutionnel francophone de la région de Moncton. Le fait de garder Moncton et Dieppe ensemble dans la circonscription de Moncton—Dieppe maintiendrait la communauté d'intérêts de la population francophone de Dieppe et Moncton à l'égard du réseau institutionnel francophone de cette circonscription, et maintiendrait une masse critique de francophones.

Because the proposed electoral district of Moncton—Dieppe is at most one twenty-fifth the geographic area of the Beauséjour riding, a larger population is to be expected. The variance from the electoral quota for Moncton—Dieppe is high (+17.76%) but, considering the density of the population in a very small area, it should not jeopardize the member of Parliament's ability to represent the people of the riding effectively. We note that, at the end of the previous redistribution process in 2013, this riding was 19.3% above the provincial quota. Urban electoral districts, by virtue of their smaller geographic size and representative accessibility, are justified in having higher positive variances from the electoral quota.

The 2021 Census revealed that Moncton and Dieppe are the province's fastest-growing cities; therefore, it is important to leave some room for both to grow. The proposed changes leave both the electoral districts of Moncton-Dieppe (+17.76%) and Beauséjour (+14.09%) well within the 25% range of deviation permitted by the Act.

In our analysis, we concluded that the factors found in section 15 of the Act, especially the community of interest factor, as well as fair representation for New Brunswick's linguistic minority, militate in favour of keeping part of the City of Dieppe in the same riding as the City of Moncton.

The Commission believes that those factors are, in this case, more important than voter parity is to ensuring effective representation. As stated by the Supreme Court of Canada in Carter, "to insist on voter parity might deprive citizens with distinct interests of an effective voice in the legislative process as well as of effective assistance from their representatives in their 'ombudsman' role" (p. 188).

With the removal of Riverview from the Moncton—Riverview—Dieppe riding, it is incumbent on the Commission to rename the riding Moncton—Dieppe to reflect the changes in the boundary of the riding.

New Brunswick Southwest (suggested name: Saint John—St. Croix)

The Commission proposes that the electoral district of New Brunswick Southwest be renamed Saint John—St. Croix. It would comprise the current electoral district **PLUS** that part of the current electoral district of Saint John—Rothesay lying west of the Saint John River and Saint John Harbour; **PLUS** the Parish of Burton, which is in the current electoral district of Fredericton; **LESS** the villages of Harvey and McAdam, the parishes of Dumfries, Kingsclear, McAdam, Manners Sutton and Prince William, the Rural Community of Hanwell, and the

Étant donné que la superficie de la circonscription proposée de Moncton—Dieppe est tout au plus un vingt cinquième la superficie de la circonscription de Beauséjour, une population plus nombreuse est à prévoir. L'écart par rapport au quotient électoral dans Moncton—Dieppe est élevé (+17,76 %), mais puisque la population est dense et occupe un très petit territoire, le député devrait être en mesure de représenter effectivement les habitants. On notera qu'à l'issue du redécoupage précédent, en 2013, le chiffre de la population de cette circonscription était de 19,3 % au-dessus du quotient provincial. Des écarts positifs par rapport au quotient électoral sont justifiés dans les circonscriptions électorales urbaines en raison de leur petite superficie et de l'accessibilité de leur représentant.

Le recensement de 2021 a révélé que Moncton et Dieppe sont les villes dont la population augmente le plus rapidement dans la province. Il est donc important de leur laisser une marge de croissance. Avec les modifications proposées, Moncton—Dieppe (+17,76 %) et Beauséjour (+14,09 %) respectent amplement l'écart limite de 25 % prescrit par la *Loi*.

Nous avons conclu de notre analyse que les facteurs énoncés à l'article 15 de la *Loi*, en particulier la communauté d'intérêts, et la juste représentation de la minorité linguistique du Nouveau-Brunswick militent en faveur du maintien d'une partie de la ville de Dieppe dans la même circonscription que la ville de Moncton.

La Commission estime que ces facteurs sont, dans ce cas-ci, plus importants pour la représentation effective que la parité des nombres. Comme l'écrit la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *Carter*, « ...en insistant sur la parité des nombres, on pourrait priver des citoyens, ayant des intérêts distincts, d'une voix effective au sein du processus législatif aussi bien que d'une aide réelle de la part de leurs représentants dans leur rôle d'"ombudsman" » (p. 188).

Compte tenu du redécoupage entraîné par le retrait de Riverview de la circonscription de Moncton—Riverview—Dieppe, il revient à la Commission de renommer celle-ci « Moncton—Dieppe ».

Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest (nom suggéré : Saint John—St. Croix)

La Commission propose que la circonscription de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest soit renommée Saint John—St. Croix. La circonscription comprendrait le territoire de la circonscription actuelle **PLUS** la partie de la circonscription actuelle de Saint John—Rothesay située à l'ouest de la rivière Saint-Jean et du havre Saint-Jean; **PLUS** la paroisse de Burton, qui fait actuellement partie de la circonscription de Fredericton; **MOINS** les villages de Harvey et McAdam, les paroisses de Dumfries, Kingsclear, McAdam, Manners Sutton et Prince William, la

Kingsclear Indian Reserve No. 6, assigned to the proposed electoral district of Tobique—Mactaquac. The proposed electoral district of Saint John—St. Croix has a population of 78,963 and is 1.81% above the provincial electoral quota.

The current riding covers approximately 11,800 square kilometres and includes constituents living on three islands, a situation that presents unique travel and representation challenges. With the proposed new boundaries, the size of the riding will decrease to approximately 8,600 square kilometres, making it more manageable.

Concerning the Parish of Burton, as previously explained, the Commission accepted the suggestions from the City of Fredericton, and therefore Burton had to be transferred to its only other adjoining riding, the proposed electoral district of Saint John—St. Croix. We believe that it is better suited to this riding than to the proposed district of Fredericton—Oromocto.

The Commission has given additional reasons for transferring the above-listed communities to the proposed electoral district of Tobique—Mactaquac in the section dealing with that riding. With the transfer of these communities to Tobique—Mactaquac, the addition of part of the City of Saint John to this riding effects a desirable population adjustment between this riding and the current riding of Saint John—Rothesay, to which we have assigned the Town of Quispamsis, increasing its population. However, this means that the City of Saint John will be divided between two ridings.

At the request of the City of Fredericton and the City of Moncton, the Commission proposes that these cities be reunited so that the entirety of the city be in one riding, as was the situation with all other cities in the province, except for Dieppe. In stark contrast to this, we are now proposing that the City of Saint John be divided, by using the Saint John River and Saint John Harbour as a natural topographical division, and transferring the part lying west of this dividing line to the proposed electoral district of Saint John—St. Croix.

The Commission recognizes that, in addition to dividing one city into two electoral districts, this proposal also attaches a small part of the City of Saint John to a largely rural electoral district.

Hybrid electoral districts are sometimes necessary, or desirable, to bring population numbers more in line with the provincial quota or to deal with natural topographical divisions. In the past, Saint John was, in fact, a mixed urban-rural electoral district known as Saint John—Albert. Boundaries can be drawn in many ways, but each case must be determined with regard to its particular facts, the statutory criteria, the population count and the

communauté rurale de Hanwell et la réserve indienne de Kingsclear n° 6, qui seraient intégrés à la circonscription proposée de Tobique—Mactaquac. La circonscription proposée de Saint John—St. Croix compte 78 963 personnes, soit 1,81 % de plus que le quotient électoral de la province.

La circonscription actuelle compte environ 11 800 kilomètres carrés et trois îles habitées, une situation qui présente des difficultés uniques en matière de transport et de représentation. Les limites proposées permettront d'atténuer ces difficultés en réduisant la superficie de la circonscription à environ 8 600 kilomètres carrés.

En ce qui concerne la paroisse de Burton, comme cela a déjà été expliqué, la Commission a accepté les suggestions de la Ville de Fredericton. Par conséquent, il fallait intégrer cette paroisse à sa seule autre circonscription adjacente, c'est-à-dire la circonscription proposée de Saint John—St. Croix. Nous croyons que la paroisse de Burton a davantage de liens avec cette circonscription qu'avec la circonscription proposée de Fredericton—Oromocto.

La Commission donne d'autres raisons pour expliquer le transfert des communautés susmentionnées dans la circonscription proposée de Tobique—Mactaquac dans la section qui porte sur cette circonscription. Avec le retrait de ces communautés, l'ajout d'une partie de la ville de Saint John dans cette circonscription permet un rééquilibrage souhaitable entre sa population et celle de l'actuelle circonscription de Saint John—Rothesay, qui augmentera en raison de l'ajout de la ville de Quispamsis. Toutefois, cela veut dire que la ville de Saint John sera divisée entre deux circonscriptions.

À la demande de la Ville de Fredericton et de la Ville de Moncton, la Commission propose de réunir ces deux municipalités dans une seule circonscription chacune, comme l'étaient jusqu'ici les autres villes de la province à l'exception de Dieppe. Dans une démarche diamétralement opposée, nous proposons que la ville de Saint John soit séparée par la division topographique naturelle de la rivière et du havre Saint-Jean, et que la portion ouest soit intégrée à la circonscription proposée de Saint John—St. Croix.

La Commission est consciente du fait qu'en plus de séparer une ville dans deux circonscriptions, cette proposition rattache une petite partie de la ville de Saint John à une circonscription en grande partie rurale.

Des circonscriptions hybrides sont parfois nécessaires ou souhaitables pour rapprocher le chiffre de la population du quotient établi pour la province ou pour tenir compte de divisions topographiques naturelles. Or, Saint John était auparavant une circonscription à la fois urbaine et rurale appelée Saint John—Albert. Il existe de nombreuses façons de délimiter des circonscriptions, mais chaque situation doit être examinée selon les circonstances qui lui

available alternatives for creating an electoral map for the province and a workable electoral district that can be effectively represented.

We are aware that an option similar to what we are proposing for the City of Saint John was suggested in the past and considered by at least one previous commission, in 2003. However, the option was not part of the commission's original redistribution proposal submitted for public input. Therefore, awareness of the proposal was not widespread and there was little opportunity for public intervention and feedback. That commission was of the view that further public consultation was advisable. By suggesting these changes at the proposal stage this time, we hope to allow for proper public input and debate during the public consultation phase, including the public hearings.

There is an obvious and shared community of interest between the population of the proposed electoral districts of Saint John—St. Croix and Saint John—Kennebecasis. Some would say that they are one and the same community of interest, with common challenges and concerns and historical ties. The community of identity of the proposed ridings of Saint John—St. Croix and Saint John—Kennebecasis is significant, with over 90% of the population of these ridings having English as their first language. Both districts border the Bay of Fundy.

The City of Saint John will remain the major business, economic and service centre for most of the population of this proposed riding, especially the residents from the counties of Charlotte and Saint John.

Finally, the Commission recommends that the name for the electoral district of New Brunswick Southwest be changed to Saint John—St. Croix because of the addition of part of west Saint John to the current district of New Brunswick Southwest. The redistribution proposal of the 2002 Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of New Brunswick contains an extensive review of the names proposed for the electoral districts. In relation to the significance of the Island of St. Croix, which is referred to as "the birthplace of Acadie and of Canada" (page 8), the last paragraph reads: "The name St. Croix is eminently suitable for a federal electoral district that can legitimately claim to be the birthplace of the nation. It should also be borne in mind that the St. Croix River forms a portion of Canada's international boundary with the United States of America." The Commission is of the opinion that the renaming better reflects the new electoral district's culture, history, and geography.

sont propres, les critères législatifs, le chiffre de la population et les options permettant de créer une carte électorale pour la province et une circonscription dans laquelle une représentation effective est possible.

Nous ne sommes pas sans savoir qu'une option semblable à celle que nous proposons maintenant pour la ville de Saint John a été présentée dans le passé et qu'elle a été examinée par au moins une commission, en 2003. Cependant, l'option ne figurait pas dans la proposition originale de redécoupage que la commission d'alors avait soumise au public. Par conséquent, l'existence de l'option était peu connue, et les occasions pour le public d'intervenir et de commenter ont manqué. La commission a estimé que d'autres consultations publiques étaient souhaitables. En suggérant ces modifications dès l'étape de la proposition, nous espérons que le public pourra s'exprimer et débattre de la question comme il se doit durant l'étape de la consultation publique, y inclus lors des audiences publiques.

Il existe une communauté d'intérêts évidente entre les populations des circonscriptions proposées de Saint John—St. Croix et Saint John—Kennebecasis. Certains diraient que ces populations n'en font qu'une et qu'elles partagent les mêmes défis, les mêmes préoccupations et la même histoire. Dans ces deux circonscriptions proposées, où la langue première de plus de 90 % de la population est l'anglais, les spécificités respectives se rejoignent en grande partie. De plus, les deux circonscriptions sont bordées par la baie de Fundy.

La ville de Saint John demeurera le carrefour économique, des affaires et des services pour la majeure partie de la population de cette circonscription proposée, en particulier les habitants des comtés de Charlotte et Saint John.

Enfin, la Commission recommande que la circonscription soit renommée Saint John—St. Croix en raison de l'ajout d'une partie du secteur ouest de Saint John. La proposition de redécoupage de la commission de 2002 examine en détail les noms proposés pour les différentes circonscriptions. Au sujet de l'importance de l'île St. Croix, qualifiée de « berceau de l'Acadie et du Canada » dans le document, le dernier paragraphe se lit comme suit : « Le nom de St. Croix convient parfaitement à une circonscription électorale fédérale qui peut être légitimement désignée comme le berceau de la nation. On doit également garder à l'esprit que la rivière St. Croix constitue une partie de la frontière qui sépare le Canada et les États-Unis. » La Commission croit que le nom proposé reflète mieux la culture, l'histoire et la géographie de la nouvelle circonscription.

Saint John—Rothesay (suggested name: Saint John—Kennebecasis)

The Commission proposes that the electoral district of Saint John—Rothesay be renamed Saint John—Kennebecasis. It would comprise the current electoral district **PLUS** the Town of Quispamsis, which is in the current electoral district of Fundy Royal; **LESS** that part which lies west of the Saint John River and Saint John Harbour, assigned to the proposed electoral district of Saint John—St. Croix. The proposed electoral district of Saint John—Kennebecasis has a population of 81,954 and is 5.66% above the provincial electoral quota.

In the previous section, we gave our reasons for proposing to transfer part of the City of Saint John to the proposed district of Saint John—St. Croix. The present section deals with the addition of the Town of Quispamsis to the proposed district of Saint John—Kennebecasis.

The Commission is of the view that the Town of Quispamsis has a close community of interest with the more urban area of the City of Saint John and the Town of Rothesay. These three communities have a community of identity based on language and historical ties. At one time, Rothesay and Quispamsis were part of the riding of Fundy Royal. After 2003, Rothesay and part of Quispamsis were in the same riding as the City of Saint John. Then, in 2012, Quispamsis was reunited in Fundy Royal, while Rothesay remained with the City of Saint John. In the past, some have asked that the Town of Rothesay and the Town of Quispamsis, commonly referred to as the Kennebecasis Valley, remain in the same electoral district, given the obvious shared economic community of interests and geographic proximity.

The Commission is satisfied that the proximity of communities and commonality of interests in this area provide an excellent basis for an electoral district.

With the addition of the bedroom community of Quispamsis to this riding, the Commission has proposed changing the name to Saint John—Kennebecasis, to reflect the new geography of the boundary readjustment. The lower Kennebecasis River valley includes the municipalities of Quispamsis, Rothesay and surrounding communities, all part of the Saint John region.

Tobique—Mactaquac

The Commission proposes that the electoral district of Tobique—Mactaquac comprise the current electoral district **PLUS** that part added by extending the southwesterly boundary of the district to include the villages of Harvey and McAdam, the parishes of Dumfries, Kingsclear, McAdam, Manners Sutton and Prince William, the Rural Community of Hanwell, and the Kingsclear Indian Reserve No. 6, which are in the current district of New Brunswick Southwest; **LESS** those parts that are within the new

Saint John—Rothesay (nom suggéré : Saint John—Kennebecasis)

La Commission propose que la circonscription de Saint John—Rothesay soit renommée Saint John—Kennebecasis. La circonscription comprendrait le territoire de la circonscription actuelle **PLUS** la ville de Quispamsis, qui fait partie de l'actuelle circonscription de Fundy Royal; **MOINS** la partie située à l'ouest de la rivière et du havre Saint-Jean, qui serait intégrée à la circonscription proposée de Saint John—St. Croix. La circonscription proposée de Saint John—Kennebecasis compte 81 954 personnes, soit 5,66 % de plus que le quotient électoral de la province.

Dans la section précédente, nous expliquons pourquoi nous proposons qu'une partie de la ville de Saint John soit transférée dans la circonscription proposée de Saint John—St. Croix. La présente section porte sur l'ajout de la ville de Quispamsis.

La Commission est d'avis que la ville de Quispamsis partage une étroite communauté d'intérêts avec le secteur urbain formé par la ville de Saint John et la ville de Rothesay. En effet, la langue et l'histoire de ces trois communautés leur donnent une spécificité commune. Rothesay et Quispamsis ont déjà fait partie de la circonscription de Fundy Royal. Après 2003, Rothesay et une partie de Quispamsis ont été dans la même circonscription que la ville de Saint John. Puis, en 2012, tout le territoire de Quispamsis a été réunifié dans Fundy Royal alors que Rothesay est demeurée avec la ville de Saint John. Des demandes ont été faites dans le passé pour que Rothesay et Quispamsis, qui forment ensemble un territoire couramment appelé vallée de Kennebecasis, soient dans la même circonscription étant donné leur communauté d'intérêts économiques évidente et leur proximité géographique.

La Commission croit que la proximité de ces communautés et la communauté d'intérêts dans la région constituent d'excellentes fondations pour une circonscription.

La Commission propose qu'avec l'ajout de la ville-dortoir de Quispamsis, la circonscription redécoupée soit renommée Saint John—Kennebecasis pour rappeler sa nouvelle réalité géographique. En effet, la partie inférieure de la vallée de la rivière Kennebecasis comprend les municipalités de Quispamsis et Rothesay ainsi que d'autres communautés, et toutes font partie de la région de Saint John.

Tobique—Mactaquac

La Commission propose que la circonscription de Tobique—Mactaquac comprenne le territoire de l'actuelle circonscription **PLUS** le territoire ajouté par le déplacement de la limite sud-ouest de la circonscription, soit les villages de Harvey et McAdam, les paroisses de Dumfries, Kingsclear, McAdam, Manners Sutton et Prince William, la communauté rurale de Hanwell et la réserve indienne de Kingsclear nº 6, qui font partie de l'actuelle circonscription de Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest; **MOINS** les

proposed limit of the City of Fredericton, as of April 8, 2022, assigned to the proposed electoral district of Fredericton—Oromocto; and **LESS** the communities of the Parish of Grand Falls, the Town of Grand Falls, the Parish of Drummond, the Village of Drummond, and the Rural Community of Saint-André, assigned to the proposed electoral district of Madawaska—Restigouche. The proposed electoral district of Tobique—Mactaquac has a population of 64,664 and is 16.63% below the provincial quota.

A few factors militate in favour of adding the above-named communities to the proposed district of Tobique—Mactaquac. They have many things in common with the other communities in Tobique—Mactaquac, such as their linguistic profile.

The Commission also recognizes a historical pattern shared between these communities and several communities of the proposed district of Tobique—Mactaquac, as they were at one point in the same riding, Carleton—Charlotte, which also included communities from York County.

The communities situated in the proposed district of Tobique—Mactaquac form a potential communal representation of rural New Brunswick interests. The addition is a southwestern extension of the riding, and the elected representative from Tobique—Mactaquac would enjoy practical access to these newly added communities.

However, the most important reason for adding communities to this district is to increase the population of Tobique—Mactaquac, considering the Commission's mandate to ensure relative voter parity and effective representation. Nevertheless, the geographic size of a district must also be considered in the balance. The Commission believes that it is justified in departing from relative voter parity to ensure more effective representation of the second-largest district of the province.

Part III: Notice of Public Hearings

The Commission will conduct public hearings to hear representations concerning the boundaries and names it has proposed, at the following locations, dates, and times:

Location	Place of hearing	Date of hearing	Time of hearing
Woodstock	Best Western Plus 123 Gallop Court (Exit 185)	Wednesday, September 7, 2022	2:00 p.m.
Saint-Quentin	Palais Centre-Ville Multifunctional Room 198 Canada Street	Thursday, September 8, 2022	2:00 p.m.

parties correspondant aux nouvelles limites proposées de la ville de Fredericton, en vigueur le 8 avril 2022, parties qui seraient intégrées à la circonscription proposée de Fredericton—Oromocto; **MOINS** les communautés de la paroisse de Grand-Sault, la ville de Grand-Sault, la paroisse de Drummond, le village de Drummond et la communauté rurale de Saint-André, qui seraient intégrés à la circonscription proposée de Madawaska—Restigouche. La circonscription proposée de Tobique—Mactaquac compte 64 664 personnes, soit 16,63 % sous le quotient électoral de la province.

Plusieurs facteurs militent en faveur d'une intégration des communautés susmentionnées à la circonscription proposée de Tobique—Mactaquac. Ces communautés ont beaucoup en commun avec les autres communautés de Tobique—Mactaquac, notamment leur profil linguistique.

La Commission reconnaît également une évolution historique partagée par ces communautés et plusieurs de celles de la circonscription proposée de Tobique—Mactaquac. En effet, elles ont fait partie à un certain moment de la même circonscription, Carleton—Charlotte, qui comprenait également des communautés du comté de York.

Les communautés situées dans la circonscription proposée de Tobique—Mactaquac pourraient collectivement représenter les intérêts du Nouveau-Brunswick rural. La partie ajoutée constitue une extension vers le sud-ouest de la circonscription, et le représentant élu de Tobique—Mactaquac aurait facilement accès aux nouvelles communautés.

Mais puisque le mandat de la Commission est d'assurer une parité électorale relative et une représentation effective, la raison la plus importante de l'ajout de communautés à cette circonscription est l'augmentation de sa population. Cela dit, la superficie d'une circonscription doit également être prise en considération. La Commission croit qu'il est justifié de s'éloigner de la parité électorale relative pour assurer une représentation plus effective de la circonscription, qui est au deuxième rang dans la province en matière de superficie.

Partie III : Avis d'audiences publiques

La Commission entendra les observations sur les limites et les noms qu'elle propose lors d'audiences publiques organisées aux lieux, dates et heures suivants :

Ville ou localité	Lieu de l'audience	Date de l'audience	Heure de l'audience
Woodstock	Best Western Plus 123, rue Gallop (sortie 185)	Mercredi 7 septembre 2022	14 h
Saint-Quentin	Palais Centre-Ville Salle multifonctionnelle 198, rue Canada	Jeudi 8 septembre 2022	14 h

Location	Place of hearing	Date of hearing	Time of hearing
Saint-Léolin	Municipal Hall 115 des Prés Street	Tuesday, September 13, 2022	2:00 p.m.
Newcastle	Kinsmen Centre 100 Newcastle Boulevard	Wednesday, September 14, 2022	2:00 p.m.
Shediac	Multipurpose Centre 58 Festival Street	Thursday, September 15, 2022	2:00 p.m.
Moncton	Hyatt Place Moncton (Rooms 1-2) 1000 Main Street	Tuesday, September 20, 2022	2:00 p.m.
Sussex	All Seasons Inn 1015 Main Street	Wednesday, September 21, 2022	2:00 p.m.
Rothesay	Bill McGuire Centre 95 James Renforth Drive	Thursday, September 22, 2022	2:00 p.m.
Saint Andrews	W. C. O'Neill Arena Complex 24 Reed Avenue	Tuesday, September 27, 2022	2:00 p.m.
Fredericton	Fredericton Inn Bi-Centennial Room 1315 Regent Street	Wednesday, September 28, 2022	2:00 p.m.
Virtual Hearing	The link will be provided to participants.	Thursday, September 29, 2022	7:00 p.m.

Ville ou localité	Lieu de l'audience	Date de l'audience	Heure de l'audience
Saint-Léolin	Salle municipale 115, rue des Prés	Mardi 13 septembre 2022	14 h
Newcastle	Kinsmen Centre 100, boulevard Newcastle	Mercredi 14 septembre 2022	14 h
Shediac	Centre multifonctionnel 58, rue du Festival	Jeudi 15 septembre 2022	14 h
Moncton	Hyatt Place Moncton (salle 1-2) 1000, rue Main	Mardi 20 septembre 2022	14 h
Sussex	All Seasons Inn 1015, rue Main	Mercredi 21 septembre 2022	14 h
Rothesay	Bill McGuire Centre 95, promenade James Renforth	Jeudi 22 septembre 2022	14 h
Saint Andrews	W.C. O'Neill Arena Complex 24, avenue Reed	Mardi 27 septembre 2022	14 h
Fredericton	Fredericton Inn Bi-Centennial Room 1315, rue Regent	Mercredi 28 septembre 2022	14 h
Séance virtuelle	Le lien sera envoyé aux participants	Jeudi 29 septembre 2022	19 h

Part IV: Requirement for Making Submissions During Public Hearings

Interested persons proposing to make representations must read and follow the rules set out in Part IV and V of this proposal. There is no entitlement to be heard by the Commission unless you comply with these rules.

The Commission encourages representations from interested persons or representatives of interested groups; however, any person or group desiring to make a representation must give written notice in accordance with subsection 19(5) of the *Electoral Boundaries Readjustment Act,* which states:

> 19(5) No representation shall be heard by a commission at any sittings held by it for the hearing of representations from interested persons unless notice in writing is given to the secretary of the commission within 23 days after the date of the publication of the last advertisement under subsection (2), stating the name and address of the person who seeks to make the representation and indicating concisely the nature of the representation and of the interest of the person.

Partie IV : Conditions à respecter pour présenter des observations aux audiences publiques

Les personnes désirant formuler des observations doivent respecter les règles énoncées aux parties IV et V de la présente proposition. Leur inobservation enlève à quiconque le droit d'être entendu par la Commission.

La Commission encourage les personnes intéressées et les représentants de groupes intéressés à présenter leurs observations. Cependant, toute personne ou tout groupe souhaitant le faire doit donner un avis écrit conformément au paragraphe 19(5) de la *Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales*, reproduit ci-dessous :

> 19(5) La commission ne peut entendre les observations n'ayant pas fait l'objet d'un avis écrit. Celui-ci doit être adressé au secrétaire de la commission dans les vingt-trois jours suivant la publication du dernier avis dans le cadre du paragraphe (2) et préciser les nom et adresse de la personne désirant présenter les observations, ainsi que la nature de celles-ci et de l'intérêt en cause.

All notices must be received no later than Tuesday, August 23, 2022, and must be submitted:

By mail: Federal Electoral Boundaries Commission for New Brunswick
PO Box 161,
Edmundston, New Brunswick E3V 3K8
OR
By email: NB@redecoupage-federal-redistribution.ca

Notices may also be submitted electronically by completing the online form available at redecoupage-redistribution-2022.ca (select "New Brunswick" and then click "Public Participation").

Part V: Rules of Procedure for Public Hearings

The following rules of procedure were adopted by the Commission under the authority of section 18 of the Act for regulating its proceedings and for the conduct of its business.

1. In these rules:

(a) "Act" means the *Electoral Boundaries Readjustment Act*, R.S.C. 1985, c. E-3, as amended;

(b) "advertisement" means the advertisement or notice published in accordance with subsection 19(2) of the Act giving notice of the times and places of sittings to be held for the hearing of representations;

(c) "Commission" means the Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of New Brunswick, established by proclamation dated November 1, 2021;

(d) "notice" means a written notice of intention to make a representation in compliance with subsection 19(5) of the Act;

(e) "representation" means a representation made, pursuant to subsection 19(5) of the Act, by a person with an interest in the geographic boundaries or in the name of one or more electoral districts in New Brunswick;

(f) "Secretary" means the secretary of the Commission; and

(g) "sitting" means a public hearing or sitting held for the hearing of representations in accordance with section 19 of the Act.

2. The Commission will hear representations regarding any New Brunswick electoral district at any scheduled

Les avis, qui doivent être reçus au plus tard le mardi 23 août 2022, sont adressés comme suit :

Par la poste : Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour le Nouveau-Brunswick
Case postale 161
Edmundston (Nouveau-Brunswick) E3V 3K8
OU
Par courriel : NB@redecoupage-federal-redistribution.ca

Les avis peuvent aussi être transmis par voie électronique à l'aide du formulaire accessible à redecoupage-redistribution-2022.ca (sélectionner « Nouveau-Brunswick », puis cliquer sur « Participation du public »).

Partie V : Règles de procédure des audiences publiques

En vertu de l'article 18 de la *Loi*, la Commission a adopté les règles de procédure suivantes pour ses délibérations et la conduite de ses travaux.

1. Dans les présentes règles :

(a) « annonce » désigne l'annonce des dates et lieux des audiences publiques publiée conformément au paragraphe 19(2) de la *Loi*;

(b) « avis » désigne un avis écrit d'intention de présenter des observations conformément au paragraphe 19(5) de la *Loi*;

(c) « Commission » désigne la Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour la province du Nouveau-Brunswick, constituée par proclamation le 1er novembre 2021;

(d) « *Loi* » désigne la *Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales*, L.R.C. 1985, ch. E-3, telle que modifiée;

(e) « observations » désigne les observations que fait, en vertu du paragraphe 19(5) de la *Loi*, une personne ayant un intérêt pour la délimitation territoriale ou pour le nom d'une ou de plusieurs circonscriptions du Nouveau-Brunswick;

(f) « séance » désigne une audience publique ou une séance organisée pour l'audition des observations conformément à l'article 19 de la *Loi*;

(g) « secrétaire » désigne la personne qui agit à titre de secrétaire pour la Commission.

2. La Commission entendra les observations sur n'importe quelle circonscription du Nouveau-Brunswick à n'importe

sitting that is not cancelled and will also accept any written representations that comply with the Act.

3. Members of the public are not required to appear at a hearing to submit their written representations; however, where a written representation is received by the Secretary without notice of intention to appear at a sitting, the Secretary shall invite the person sending the representation to appear at an appropriate sitting.

4. Any oral or written submission that is sent or presented to the Commission is deemed to be a public submission. As such, it will be accessible to the public upon request. The commission may publish the content of any submission in its reports or on its website.

5. If no notice is received for a sitting, the Commission may cancel the sitting.

6. Two members of the Commission shall constitute a quorum for the holding of a sitting to hear representations.

7. If a quorum cannot be present or if, for any other valid reason, a hearing cannot be held as scheduled, or the representations cannot be completed within the allotted time, the Commission may postpone or adjourn that sitting to a later date.

8. In the event that a sitting is cancelled, postponed or adjourned, a public notice shall be given by means deemed appropriate by the Commission, and the Secretary shall notify any person who has given notice and has not been heard.

9. The Secretary shall give notice of the date, time and place of any new sitting to the interested persons. A public notice of the new sitting shall be given by means deemed appropriate by the Commission.

10. In accordance with subsection 19(5) of the Act, no representation shall be heard by the Commission at any sitting unless notice in writing is given to the Commission, stating the name and address of the person who seeks to make the representation, and indicating concisely the nature of the representation and the interest of the person.

11. Any person, association or group who wishes to make a representation at a sitting will have only one designated spokesperson unless the Commission decides otherwise.

12. The Commission may restrict the period for oral presentations where conditions so warrant.

quelle séance qui n'est pas annulée. De plus, elle acceptera toutes les observations écrites qui sont conformes à la *Loi*.

3. Les membres du public ne sont pas tenus d'être présents à une audience pour soumettre des observations écrites. Toutefois, si le secrétaire reçoit des observations par écrit sans que l'auteur ait donné avis de son intention d'être présent à une séance, il invite cette personne à comparaître à une séance appropriée.

4. Toutes les observations orales ou écrites envoyées ou présentées à la Commission sont considérées comme des observations publiques. Par conséquent, elles sont mises à la disposition du public si une demande en ce sens est formulée. La Commission se réserve le droit de publier le contenu des observations dans ses rapports ou sur son site Web.

5. La Commission peut annuler toute séance pour laquelle elle n'a reçu aucun avis.

6. Deux membres de la Commission constituent le quorum nécessaire pour la tenue d'une séance organisée pour entendre des observations.

7. La Commission peut reporter ou ajourner une séance si elle ne peut atteindre le quorum ou que, pour toute autre raison valable, elle ne peut tenir la séance comme prévu ou ne peut terminer l'audition des observations dans le temps prévu.

8. Si une séance est annulée, reportée ou ajournée, la Commission en fait l'annonce publique de la façon qu'elle juge appropriée, et le secrétaire en informe toute personne qui a signifié son intention de soumettre des observations à la séance en question et qui n'a pas été entendue.

9. Le secrétaire informe alors les personnes intéressées de la date, de l'heure et du lieu de la nouvelle séance. Celle-ci fait l'objet d'un avis public donné de la façon jugée appropriée par la Commission.

10. Conformément au paragraphe 19(5) de la Loi, la Commission n'entend pas des observations n'ayant pas fait l'objet d'un avis écrit indiquant le nom et l'adresse de la personne désirant présenter des observations et précisant la nature de celles-ci et de l'intérêt en cause.

11. À moins que la Commission n'en décide autrement, les personnes, associations ou groupes qui souhaitent formuler des observations à une séance sont représentés par une seule personne.

12. La Commission a autorité pour limiter le temps alloué aux observations orales lorsque les circonstances le justifient.

13. A person giving notice to make a representation shall indicate the official language in which it is to be made and accommodation needs he or she may have.

14. The Commission shall have the power to waive any requirement it deems necessary in the public interest.

15. **Virtual Public Hearing.** Given the pandemic situation and in hopes of increasing public participation, the Commission will hold a virtual public hearing. In addition to the rules applicable for in-person public hearings, the following procedures and requirements will apply for virtual public hearings:

- The link to the virtual public hearing is not public and is only shared with participants or observers who have registered with the Commission and to members of the media and is not to be shared.
- A moderator will manage the agenda, speaking time and microphones of the participants.
- Participants will have the option to share their screen.
- The use of a headset by presenters is recommended.

16. In any matter of procedure not provided for by these rules or the Act, the Commission may give directions.

As stated earlier, we most sincerely welcome your views on this proposal. If you are unable to attend the public hearings, please feel free to use the other channels of communication mentioned above.

Dated at Edmundston, New Brunswick, this 2nd day of June, 2022.

The Honourable Madam Justice Lucie A. LaVigne,
Chair

The Honourable Thomas Riordon,
Deputy Chair

Dr. Conde Grondin,
Member
Federal Electoral Boundaries Commission for the Province of New Brunswick

13. La personne qui donne avis de son intention de présenter des observations doit préciser la langue officielle dans laquelle elle s'exprimera, ainsi que toute mesure d'adaptation dont elle pourrait avoir besoin.

14. La Commission a le pouvoir d'écarter toute exigence si elle estime qu'il y va de l'intérêt public.

15. **Audience publique virtuelle.** En raison de la pandémie et afin d'accroître la participation du public, la Commission tiendra une audience publique virtuelle. En plus des règles qui s'appliquent aux audiences publiques en personne, les procédures et les exigences suivantes s'appliqueront aux audiences publiques virtuelles :

- Le lien menant à l'audience publique virtuelle n'est pas rendu public; il est seulement communiqué aux participants et aux observateurs inscrits auprès de la Commission ainsi qu'aux médias.
- Un modérateur dirigera l'ordre du jour et gérera le temps de parole alloué aux participants et l'activation de leur microphone.
- Les participants auront la possibilité de partager leur écran.
- Nous recommandons aux présentateurs d'utiliser un casque d'écoute.

16. La Commission donnera les consignes qu'elle juge pertinentes si des questions de procédures dont il n'est pas fait mention dans les présentes règles ou dans la *Loi* se présentent.

Une fois de plus, nous espérons sincèrement connaître votre opinion sur cette proposition. Si vous ne pouvez pas assister aux audiences publiques, n'hésitez pas à communiquer avec nous par les autres moyens mentionnés plus haut.

Fait à Edmundston (Nouveau-Brunswick), ce 2e jour de juin 2022.

L'honorable juge Lucie A. LaVigne,
présidente

L'honorable Thomas Riordon,
vice-président

M. Conde Grondin, docteur en science politique,
membre
Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour la province du Nouveau-Brunswick

APPENDIX – Maps, Proposed Boundaries and Names of Electoral Districts

There shall be in the Province of New Brunswick ten (10) electoral districts, named and described as follows, each of which shall return one member.

The following definitions apply to all the descriptions contained in this publication:

(a) reference to a "county" or "parish" signifies a "county" or "parish" as named and described in the Territorial Divisions Act, Chapter T-3 of the Revised Statutes of New Brunswick, 1973;

(b) reference to a municipality such as a "city," "town" or "village" signifies a "city," "town" or "village" as named and described in the Municipalities Order – Municipalities Act, New Brunswick Regulation 85-6;

(c) reference to an "Indian reserve" signifies a "reserve" as defined in the Indian Act, Chapter I-5 of the Revised Statutes of Canada, 1985;

(d) wherever a word or expression is used to denote a territorial division, such word or expression shall indicate the territorial division as it existed or was bounded on the first day of January, 2021, unless otherwise stated;

(e) all counties, parishes, cities, towns, villages, rural communities and Indian reserves lying within the perimeter of the electoral district are included unless otherwise described;

(f) all First Nation territories lying within the perimeter of the electoral district are included unless otherwise described;

(g) reference to "highway," "drive," "road," "boulevard," "avenue," "river," "brook" and "creek" signifies their centre line unless otherwise described;

(h) all offshore islands are included in the landward district unless otherwise described;

(i) the translation of the term "street" follows Treasury Board standards, while the translation of all other public thoroughfare designations is based on commonly used terms but has no official recognition; and

(j) all coordinates are in reference to the North American Datum 1983 (NAD 83).

ANNEXE – Cartes géographiques, délimitations et noms proposés des circonscriptions électorales

La province du Nouveau-Brunswick sera divisée en dix (10) circonscriptions électorales, nommées et décrites comme suit, et qui éliront chacune un député.

Les définitions suivantes s'appliquent à toutes les descriptions contenues dans le présent document :

a) toute mention d'un « comté » ou d'une « paroisse » signifie un « comté » ou une « paroisse » tels que nommés et décrits dans la *Loi de la division territoriale*, chapitre T-3 des *Statuts révisés du Nouveau-Brunswick* (1973);

b) toute mention d'une municipalité telle que d'une « cité », d'une « ville » ou d'un « village » signifie une « cité », une « ville » ou un « village » tels que nommés et décrits dans le *Décret sur les municipalités – Loi sur les municipalités*, Règlement du Nouveau-Brunswick 85-6;

c) toute mention d'une « réserve indienne » signifie une « réserve » au terme de la *Loi sur les Indiens*, chapitre I-5, des *Lois révisées du Canada (1985)*;

d) partout où il est fait usage d'un mot ou d'une expression pour désigner une division territoriale, ce mot ou cette expression indique la division territoriale telle qu'elle existait ou était délimitée en date du premier jour de janvier 2021, à moins d'indication contraire;

e) tous les comtés, paroisses, cités, villes, villages, communautés rurales et réserves indiennes situés à l'intérieur du périmètre d'une circonscription électorale en font partie, à moins d'indication contraire;

f) tous les territoires des Premières Nations situés à l'intérieur du périmètre de la circonscription électorale en font partie, à moins d'indication contraire;

g) toute mention de « autoroute », « promenade », « chemin », « boulevard », « avenue », « rivière » et « ruisseau » fait référence à leur ligne médiane, à moins d'indication contraire;

h) toutes les îles situées au large sont incluses dans la circonscription électorale côtière à moins d'indication contraire;

i) la traduction du terme « rue » suit les normes du Conseil du Trésor. La traduction de toutes autres désignations de voie publique est basée sur des expressions fréquemment employées, mais n'est pas reconnue de façon officielle;

j) toutes les coordonnées sont en référence au Système de référence nord-américain de 1983 (NAD 83).

The population figure of each electoral district is derived from the 2021 decennial census.

Acadie—Bathurst

(Population: 79,581)
(Map 1)

Consists of:

(*a*) the County of Gloucester;

(*b*) that part of the County of Restigouche comprising:

(i) that part of the Village of Belledune lying within said county;

(ii) that part of the County of Restigouche lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the southernmost intersection of the easterly limit of the County of Restigouche and the boundary of the Jacquet River Gorge Protected Natural Area; thence generally westerly and generally northeasterly along the boundary of said protected natural area to the southerly limit of the Village of Belledune; and

(*c*) that part of the County of Northumberland comprising that part of the Regional Municipality of Tracadie lying within said county.

Beauséjour

(Population: 88,490)
(Map 1 and 2)

Consists of:

(*a*) that part of the County of Kent comprising:

(i) the towns of Bouctouche and Richibucto;

(ii) the villages of Rexton, Saint-Antoine and Saint-Louis de Kent;

(iii) the parishes of Dundas, Richibucto, Saint-Charles, Saint-Louis, Saint Mary, Saint-Paul and Wellington;

(iv) the Rural Community of Cocagne;

(v) Buctouche Indian Reserve No. 16 and Indian Island Indian Reserve No. 28; and

(*b*) the County of Westmorland, excepting:

(i) the City of Moncton;

(ii) that part of the City of Dieppe described as follows: commencing at the intersection of the

Le chiffre de population de chaque circonscription est tiré du recensement décennal de 2021.

Acadie—Bathurst

(Population : 79 581)
(Carte 1)

Comprend :

a) le comté de Gloucester;

b) la partie du comté de Restigouche constituée :

(i) de la partie du village de Belledune située à l'intérieur dudit comté;

(ii) de la partie du comté de Restigouche située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection la plus au sud de la limite est du comté de Restigouche avec la limite de la zone naturelle protégée de la gorge de la rivière Jacquet; de là généralement vers l'ouest et généralement vers le nord-est suivant la limite de ladite zone naturelle protégée jusqu'à la limite sud du village de Belledune;

c) la partie du comté de Northumberland constituée de la partie de la municipalité régionale de Tracadie située à l'intérieur dudit comté.

Beauséjour

(Population : 88 490)
(Carte 1 et 2)

Comprend :

a) la partie du comté de Kent constituée :

(i) des villes de Bouctouche et Richibucto;

(ii) des villages de Rexton, Saint-Antoine et Saint-Louis de Kent;

(iii) des paroisses de Dundas, Richibucto, Saint-Charles, Saint-Louis, Saint Mary, Saint-Paul et Wellington;

(iv) de la communauté rurale de Cocagne;

(v) de la réserve indienne de Buctouche n° 16 et de la réserve indienne d'Indian Island n° 28;

b) le comté de Westmorland, à l'exception :

(i) de la ville de Moncton;

(ii) de la partie de la ville de Dieppe décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord

northerly limit of said city and Dieppe Boulevard; thence southerly along said boulevard to Champlain Street; thence westerly along said street to Pascal Avenue; thence southerly along said avenue to Gauvin Road; thence westerly along said road to Thomas Street; thence generally southerly along said street and Centrale Street to Melanson Road; thence westerly along said road and its production to the westerly limit of said city; thence northwesterly and easterly along the limits of said city to the point of commencement;

(iii) the villages of Petitcodiac and Salisbury;

(iv) the Parish of Salisbury;

(v) that part of the Parish of Moncton lying westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the northerly limit of said parish and Highway 126; thence generally southeasterly along said highway to Homestead Road; thence northeasterly along said road to the westerly limit of the City of Moncton; thence generally southerly, westerly and southerly along said limit to the Petitcodiac River;

(vi) Soegao Indian Reserve No. 35.

Fredericton—Oromocto

(Population: 85,540)
(Map 1)

Consists of:

(*a*) the new proposed limit of the City of Fredericton, as of April 8, 2022;

(*b*) the village of New Maryland;

(*c*) that part of the Rural Community of Hanwell lying easterly of Highway 8 and northeasterly of Highway 2 (Trans-Canada Highway);

(*d*) Devon Indian Reserve No. 30 and St. Mary's Indian Reserve No. 24; and

(*e*) that part of the County of Sunbury comprising:

(i) the Town of Oromocto;

(ii) that part of the Parish of Lincoln lying northerly of the westbound lane of Highway 2 (Trans-Canada Highway);

(iii) Oromocto Indian Reserve No. 26.

de ladite ville avec le boulevard Dieppe; de là vers le sud suivant ledit boulevard jusqu'à la rue Champlain; de là vers l'ouest suivant ladite rue jusqu'à l'avenue Pascal; de là vers le sud suivant ladite avenue jusqu'au chemin Gauvin; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'à la rue Thomas; de là généralement vers le sud suivant ladite rue et la rue Centrale jusqu'au chemin Melanson; de là vers l'ouest suivant ledit chemin et son prolongement jusqu'à la limite ouest de ladite ville; de là vers le nord-ouest et l'est suivant les limites de ladite ville jusqu'au point de départ;

(iii) des villages de Petitcodiac et de Salisbury;

(iv) de la paroisse de Salisbury;

(v) de la partie de la paroisse de Moncton située à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de ladite paroisse avec la route 126; de là généralement vers le sud-est suivant ladite route jusqu'au chemin Homestead; de là vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'à la limite ouest de la ville de Moncton; de là généralement vers le sud, l'ouest et le sud suivant ladite limite jusqu'à la rivière Petitcodiac;

(vi) de la réserve indienne de Soegao n° 35.

Fredericton—Oromocto

(Population : 85 540)
(Carte 1)

Comprend :

a) la nouvelle limite proposée de la ville de Fredericton au 8 avril 2022;

b) le village de New Maryland;

c) la partie de la communauté rurale de Hanwell située à l'est de la route 8 et au nord-est de l'autoroute 2 (autoroute Transcanadienne);

d) la réserve indienne de Devon n° 30 et la réserve indienne de St. Mary's n° 24;

e) la partie du comté de Sunbury constituée :

(i) de la ville d'Oromocto;

(ii) de la partie de la paroisse de Lincoln située au nord de la voie ouest de l'autoroute 2 (autoroute Transcanadienne);

(iii) de la réserve indienne d'Oromocto n° 26.

Fundy Royal—Riverview

(Population: 74,261)
(Map 1 and 2)

Consists of:

(*a*) the County of Albert;

(*b*) the County of Kings, excepting:

(i) the towns of Grand Bay-Westfield, Quispamsis and Rothesay;

(ii) the parishes of Greenwich, Kars, Springfield and Studholm;

(iii) that part of the Parish of Westfield lying northerly and westerly of the Saint John River;

(*c*) that part of the County of Queens comprising the Parish of Brunswick;

(*d*) that part of the County of Saint John comprising:

(i) the Village of St. Martins;

(ii) the Parish of Saint Martins;

(iii) that part of the Parish of Simonds lying northeasterly of a line described as follows: commencing at the intersection of Old Black River Road and the easterly limit of the City of Saint John (that is to say, the Mispec River); thence generally southeasterly and easterly along said road to West Beach Road; thence southerly along said road to latitude 45°13′44″N; thence southerly in a straight line to a point in the Bay of Fundy lying at latitude 45°12′31″N and longitude 65°50′39″W; and

(*e*) that part of the County of Westmorland comprising:

(i) the villages of Petitcodiac and Salisbury;

(ii) the Parish of Salisbury;

(iii) that part of the Parish of Moncton lying westerly of a line described as follows: commencing at the intersection of the northerly limit of said parish and Highway 126; thence generally southeasterly along said highway to Homestead Road; thence northeasterly along said road to the westerly limit of the City of Moncton; thence generally southerly westerly and southerly along said limit to the Petitcodiac River;

(iv) Soegao Indian Reserve No. 35.

Fundy Royal—Riverview

(Population: 74 261)
(Carte 1 et 2)

Comprend :

a) le comté d'Albert;

b) le comté de Kings, à l'exception :

(i) des villes de Grand Bay-Westfield, Quispamsis et Rothesay;

(ii) des paroisses de Greenwich, Kars, Springfield et Studholm;

(iii) de la partie de la paroisse de Westfield située au nord et à l'ouest de la rivière Saint-Jean;

c) la partie du comté de Queens constituée de la paroisse de Brunswick;

d) la partie du comté de Saint John constituée :

(i) du village de St. Martins;

(ii) de la paroisse de Saint Martins;

(iii) de la partie de la paroisse de Simonds située au nord-est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection du chemin Old Black River avec la limite est de la ville de Saint John (soit la rivière Mispec); de là généralement vers le sud-est et l'est suivant ledit chemin jusqu'au chemin West Beach; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à 45°13′44″ de latitude N; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à un point situé dans la baie de Fundy à 45°12′31″ de latitude N et 65°50′39″ de longitude O;

e) la partie du comté de Westmorland constituée :

(i) des villages de Petitcodiac et Salisbury;

(ii) de la paroisse de Salisbury;

(iii) de la partie de la paroisse de Moncton située à l'ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de ladite paroisse avec la route 126; de là généralement vers le sud-est suivant ladite route jusqu'au chemin Homestead; de là vers le nord-est suivant ledit chemin jusqu'à la limite ouest de la ville de Moncton; de là généralement vers le sud, l'ouest et le sud suivant ladite limite jusqu'à la rivière Petitcodiac;

(iv) de la réserve indienne de Soegao n° 35.

Madawaska—Restigouche

(Population: 71,099)
(Map 1)

Consists of:

(*a*) the County of Madawaska;

(b) the County of Restigouche, excepting:

(i) that part of the Village of Belledune lying within said county;

(ii) that part of the County of Restigouche lying northerly and easterly of a line described as follows: commencing at the southernmost intersection of the easterly limit of the County of Restigouche and the boundary of the Jacquet River Gorge Protected Natural Area; thence generally westerly and generally northeasterly along the boundary of said protected natural area to the southerly limit of the Village of Belledune;

(*c*) that part of the County of Victoria comprising:

(i) the Town of Grand Falls;

(ii) the Village of Drummond;

(iii) the parishes of Drummond and Grand Falls; and

(*d*) that part of the County of Northumberland comprising:

(i) Mount Carleton Provincial Park;

(ii) Nepisiguit Protected Natural Area.

Madawaska—Restigouche

(Population: 71 099)
(Carte 1)

Comprend :

a) le comté de Madawaska;

b) le comté de Restigouche, à l'exception :

(i) de la partie du village de Belledune située à l'intérieur dudit comté;

(ii) de la partie du comté de Restigouche située au nord et à l'est d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection la plus au sud de la limite est du comté de Restigouche avec la limite de la zone naturelle protégée de la gorge de la rivière Jacquet; de là généralement vers l'ouest et généralement vers le nord-est suivant la limite de ladite zone naturelle protégée jusqu'à la limite sud du village de Belledune;

c) la partie du comté de Victoria constituée :

(i) de la ville de Grand Falls;

(ii) du village de Drummond;

(iii) des paroisses de Drummond et de Grand Falls;

d) la partie du comté de Northumberland constituée :

(i) du parc provincial Mont Carleton;

(ii) de la zone naturelle protégée Nepisiguit.

Miramichi—Grand Lake

(Population: 59,725)
(Map 1)

Consists of:

(*a*) the County of Northumberland, excepting:

(i) that part of Mount Carleton Provincial Park lying within said county;

(ii) Nepisiguit Protected Natural Area;

(iii) that part of the Regional Municipality of Tracadie lying within said county;

(*b*) that part of the County of Kent comprising:

(i) the parishes of Acadieville, Carleton, Harcourt, Huskisson and Weldford;

Miramichi—Grand Lake

(Population : 59 725)
(Carte 1)

Comprend :

a) le comté de Northumberland, à l'exception :

(i) de la partie du parc provincial Mont Carleton située à l'intérieur dudit comté;

(ii) de la zone naturelle protégée Nepisiguit;

(iii) de la partie de la municipalité régionale de Tracadie située à l'intérieur dudit comté;

b) la partie du comté de Kent constituée :

(i) des paroisses d'Acadieville, Carleton, Harcourt, Huskisson et Weldford;

(ii) Richibucto Indian Reserve No. 15;

(*c*) that part of the County of Queens comprising:

(i) the Village of Chipman;

(ii) that part of the Village of Minto lying within said county;

(iii) the parishes of Canning, Chipman and Waterborough;

(*d*) that part of the County of Sunbury comprising:

(i) that part of the Village of Minto lying within said county;

(ii) the parishes of Maugerville, Northfield and Sheffield; and

(*e*) that part of the County of York comprising that part of the Rural Community of Upper Miramichi lying within said county.

Moncton—Dieppe

(Population: 91,333)
(Map 2)

Consists of:

(*a*) the City of Moncton;

(*b*) that part of the City of Dieppe described as follows: commencing at the intersection of the northerly limit of said city and Dieppe Boulevard; thence southerly along said boulevard to Champlain Street; thence westerly along said street to Pascal Avenue; thence southerly along said avenue to Gauvin Road; thence westerly along said road to Thomas Street; thence generally southerly along said street and Centrale Street to Melanson Road; thence westerly along said road and its production to the westerly limit of said city; thence northwesterly and easterly along the limits of said city to the point of commencement; and

(*c*) the Metepenagiag Urban Indian Reserves No. 3 and No. 8.

Saint John—Kennebecasis

(Population: 81,954)
(Map 1 and 3)

Consists of:

(*a*) that part of the County of Saint John comprising:

(i) that part of the City of Saint John lying easterly of the Saint John River and Saint John Harbour;

(ii) de la réserve indienne de Richibucto n° 15;

c) la partie du comté de Queens constituée :

(i) du village de Chipman;

(ii) de la partie du village de Minto située à l'intérieur dudit comté;

(iii) des paroisses de Canning, Chipman et Waterborough;

d) la partie du comté de Sunbury constituée :

(i) de la partie du village de Minto située à l'intérieur dudit comté;

(ii) des paroisses de Maugerville, Northfield et Sheffield;

e) la partie du comté de York constituée de la partie de la communauté rurale d'Upper Miramichi située à l'intérieur dudit comté.

Moncton—Dieppe

(Population : 91 333)
(Carte 2)

Comprend :

a) la ville de Moncton;

b) la partie de la ville de Dieppe décrite comme suit : commençant à l'intersection de la limite nord de ladite ville avec le boulevard Dieppe; de là vers le sud suivant ledit boulevard jusqu'à la rue Champlain; de là vers l'ouest suivant ladite rue jusqu'à l'avenue Pascal; de là vers le sud suivant ladite avenue jusqu'au chemin Gauvin; de là vers l'ouest suivant ledit chemin jusqu'à la rue Thomas; de là généralement vers le sud suivant ladite rue et la rue Centrale jusqu'au chemin Melanson; de là vers l'ouest suivant ledit chemin et son prolongement jusqu'à la limite ouest de ladite ville; de là vers le nord-ouest et l'est suivant les limites de ladite ville jusqu'au point de départ;

c) les réserves urbaines de Metepenagiag n° 3 et n° 8.

Saint John—Kennebecasis

(Population : 81 954)
(Carte 1 et 3)

Comprend :

a) la partie du comté de Saint John constituée :

(i) de la partie de la ville de Saint John située à l'est de la rivière Saint-Jean et du port de Saint John;

(ii) that part of the Town of Rothesay lying within said county;

(iii) that part of the Parish of Simonds lying southwesterly of a line described as follows: commencing at the intersection of Old Black River Road and the easterly limit of the City of Saint John (that is to say, the Mispec River); thence generally southeasterly and easterly along said road to West Beach Road; thence southerly along said road to latitude 45°13′44″N; thence southerly in a straight line to a point in the Bay of Fundy at latitude 45°12′31″N and longitude 65°50′39″W;

(iv) The Brothers Indian Reserve No. 18; and

(*b*) that part of the County of Kings comprising:

(i) the Town of Quispamsis;

(ii) that part of the Town of Rothesay lying within said county.

Saint John—St. Croix

(Population: 78,963)
(Map 1 and 3)

Consists of:

(*a*) the County of Charlotte;

(*b*) that part of the County of Kings comprising:

(i) the Town of Grand Bay-Westfield;

(ii) the parishes of Greenwich, Kars, Springfield and Studholm;

(iii) that part of the Parish of Westfield lying northerly and westerly of the Saint John River;

(*c*) that part of the County of Queens comprising:

(i) the villages of Cambridge-Narrows and Gagetown;

(ii) the parishes of Cambridge, Gagetown, Hampstead, Johnston, Petersville and Wickham;

(*d*) that part of the County of Saint John comprising:

(i) the City of Saint John lying west of the Saint John River and Saint John Harbour;

(ii) the Parish of Musquash;

(*e*) that part of the County of Sunbury comprising:

(i) the villages of Fredericton Junction and Tracy;

(ii) de la partie de la ville de Rothesay située à l'intérieur dudit comté;

(iii) de la partie de la paroisse de Simonds située au sud-ouest d'une ligne décrite comme suit : commençant à l'intersection du chemin Old Black River avec la limite est de la ville de Saint John (soit la rivière Mispec); de là généralement vers le sud-est et l'est suivant ledit chemin jusqu'au chemin West Beach; de là vers le sud suivant ledit chemin jusqu'à 45°13′44″ de latitude N; de là vers le sud en ligne droite jusqu'à un point situé dans la baie de Fundy à 45°12′31″ de latitude N et 65°50′39″ de longitude O;

(iv) de la réserve indienne de The Brothers n° 18;

b) la partie du comté de Kings constituée :

(i) de la ville de Quispamsis;

(ii) de la partie de la ville de Rothesay située à l'intérieur dudit comté.

Saint John—St. Croix

(Population: 78 963)
(Carte 1 et 3)

Comprend :

a) le comté de Charlotte;

b) la partie du comté de Kings constituée :

(i) de la ville de Grand Bay-Westfield;

(ii) des paroisses de Greenwich, Kars, Springfield et Studholm;

(iii) de la partie de la paroisse de Westfield située au nord et à l'ouest de la rivière Saint-Jean;

c) la partie du comté de Queens constituée :

(i) des villages de Cambridge-Narrows et Gagetown;

(ii) des paroisses de Cambridge, Gagetown, Hampstead, Johnston, Petersville et Wickham;

d) la partie du comté de Saint John constituée :

(i) de la partie de la ville de Saint John située à l'ouest de la rivière Saint-Jean et du port de Saint John;

(ii) de la paroisse de Musquash;

e) la partie du comté de Sunbury constituée :

(i) des villages de Fredericton Junction et Tracy;

(ii) the parishes of Blissville, Burton and Gladstone;

(iii) that part of the Parish of Lincoln lying southerly of the new proposed limit of the City of Fredericton, as of April 8, 2022; and

(*f*) that part of the County of York comprising the Parish of New Maryland.

Tobique—Mactaquac

(Population: 64,664)
(Map 1)

Consists of:

(*a*) the County of Carleton;

(*b*) that part of the County of Victoria comprising:

(i) the villages of Aroostook, Perth-Andover and Plaster Rock;

(ii) the parishes of Andover, Denmark, Gordon, Lorne and Perth;

(iii) Tobique Indian Reserve No. 20; and

(*c*) the County of York, excepting:

(i) that part of the new proposed limit of the City of Fredericton, as of April 8, 2022, lying within said county;

(ii) the Village of New Maryland;

(iii) the Parish of New Maryland;

(iv) that part of the Rural Community of Hanwell lying easterly of Highway 8 and northeasterly of Highway 2 (Trans-Canada Highway);

(v) that part of the Rural Community of Upper Miramichi lying within said county;

(vi) Devon Indian Reserve No. 30.

(ii) des paroisses de Blissville, Burton et Gladstone;

(iii) de la partie de la paroisse de Lincoln située au sud de la nouvelle limite proposée de la ville de Fredericton au 8 avril 2022;

f) la partie du comté de York constituée de la paroisse de New Maryland.

Tobique—Mactaquac

(Population : 64 664)
(Carte 1)

Comprend :

a) le comté de Carleton;

b) la partie du comté de Victoria constituée :

(i) des villages d'Aroostook, Perth-Andover et Plaster Rock;

(ii) des paroisses d'Andover, Denmark, Gordon, Lorne et Perth;

(iii) de la réserve indienne de Tobique nº 20;

c) le comté de York, à l'exception :

(i) de la partie de la nouvelle limite proposée de la ville de Fredericton au 8 avril 2022 située à l'intérieur dudit comté;

(ii) du village de New Maryland;

(iii) de la paroisse de New Maryland;

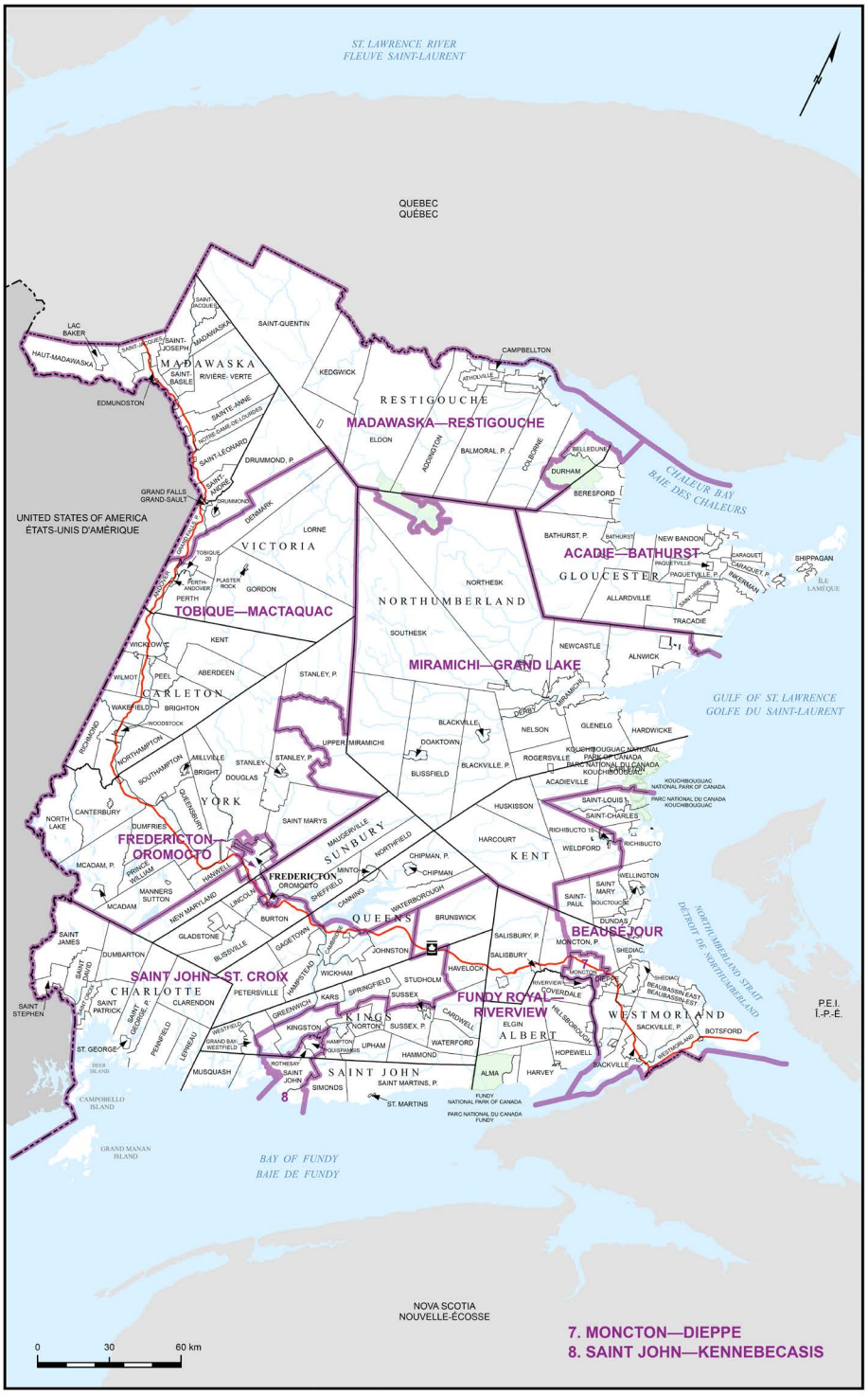
(iv) de la partie de la communauté rurale de Hanwell située à l'est de la route 8 et au nord-est de l'autoroute 2 (autoroute Transcanadienne);

(v) de la partie de la communauté rurale d'Upper Miramichi située à l'intérieur dudit comté;

(vi) de la réserve indienne de Devon nº 30.

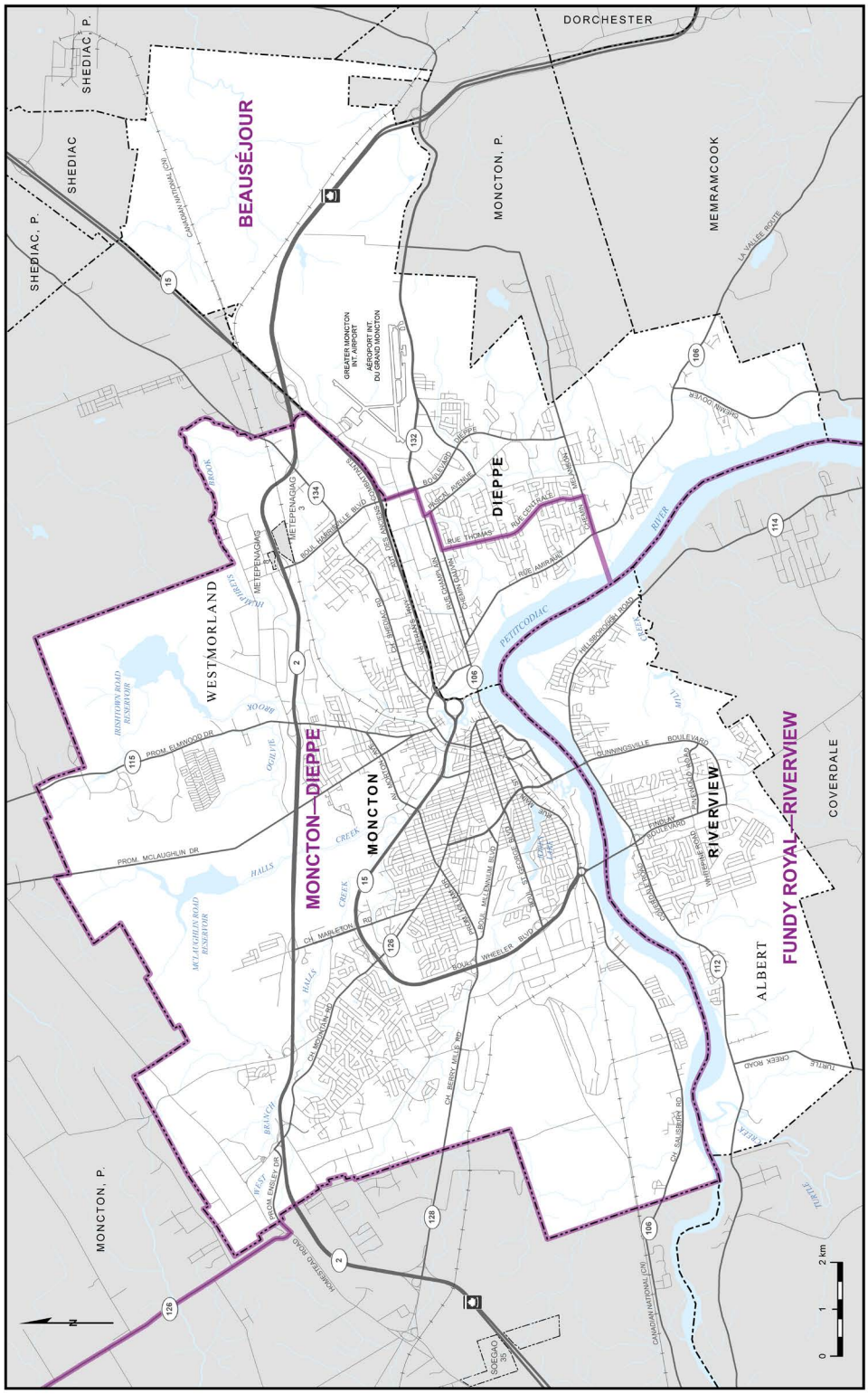
Map 1 – Province of New Brunswick

Carte 1 – Province du Nouveau-Brunswick

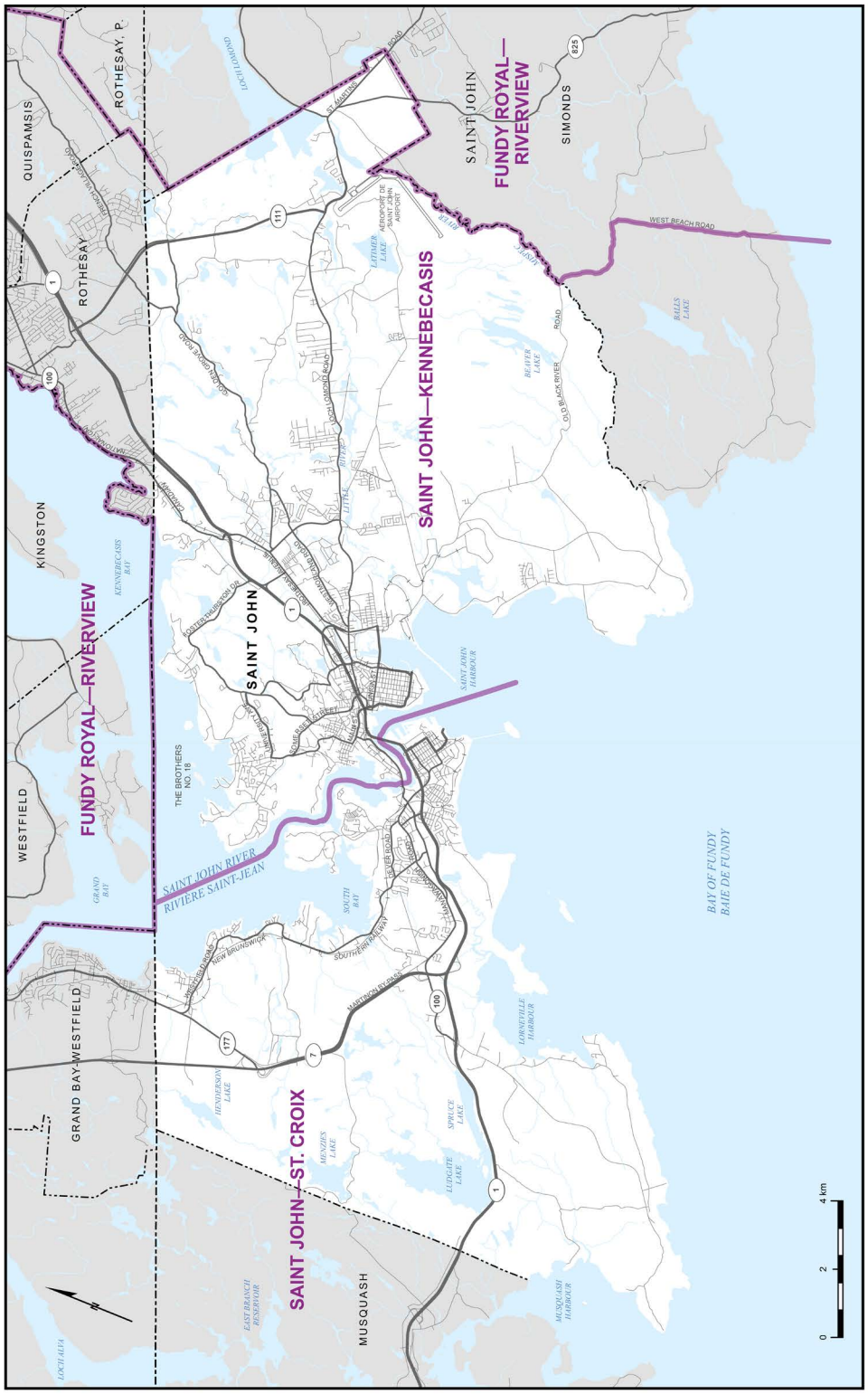


Map 2 – Cities of Dieppe and Moncton and Town of Riverview

Carte 2 – Villes de Dieppe, Moncton et Riverview



Carte 3 – Ville de Saint John



Map 3 – City of Saint John